

Voorzitter

cretaris weet dit dan vooraf. Dat lijkt mij correct. Daar kan de commissie zich vanmiddag over beraden.

Zou de staatssecretaris te kennen geven dat zij niet kan antwoorden, dan hebben wij dat te accepteren. Het is uiterst ongebruikelijk ± ik zeg het heel scherp ± dat de Kamer een interventie pleegt en enkele uren daarna meedeelt: wij zijn op dit moment niet geïnteresseerd in het antwoord van de regering. Ik moet dan gewoon constateren, dat het wetsvoorstel niet gereed was voor plenaire behandeling. Ik heb vorige week desgevraagd ± mij bereikte het verzoek van deze of gene woordvoerder om de behandeling niet te agenderen ± expliciet gezegd: ik beveel aan, dat de vaste commissie voor Justitie bijeen komt om zich hierover te beraden. Als de commissie vindt, dat iets niet kan, dan hebben wij daarmee rekening te houden bij de planning van de plenaire vergaderingen.

Mijn voorstel is om morgen de staatssecretaris wel te laten antwoorden, met alle mitsen en maren, zoals zoëven geschetst.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

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

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Vandaag behandelen wij de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer. Deze wet heeft een voorgeschiedenis bestaande uit conflicten. Twee jaar geleden gingen de schippers wekenlang in staking voor betere werkomstandigheden, waarbij ze ook een wettelijke regeling voor het toerbeurtsysteem eisten. Daarentegen willen de verladers en een groot deel van de al wettelijke commerciële binnenvaart een volledig vrije markt. Een commissie onder voorzitterschap van prof. Albeda heeft bemiddeld tussen toerbeurtbinnenvaarders, overige binnenvaarders en verladers. Daarbij is men gekomen tot een compromis, dat met deze wet wordt uitgewerkt. Dit compromis wordt

echter niet door alle organisaties onderschreven. Je kan het met recht "schipperen" noemen.

Het streven naar een geliberaliseerde binnenvaartmarkt komt voort uit nationaal en Europees beleid. De Europese Commissie heeft aangegeven dat de binnenvaartmarkt naar een geliberaliseerde markt moet evolueren, waarbij rekening moet worden gehouden met de sociaal-economische structuur van de sector. Zij bepleit daarin een geleidelijke en gesynchroniseerde afbouw van het toerbeurtsysteem. Daarnaast dient de structuur van de vloot te worden verbeterd door middel van een verbeterde oud-voor-nieuw-regeling en een adequate slooprondte. Een ander zal moeten worden ondersteund door positieve maatregelen ter stimulering van het vervoer over water.

Voorzitter! De fractie van D66 denkt dat het steeds duidelijker zal worden dat het goederenvervoer op een andere manier moet worden opgezet. "Intermodaal" wordt daarbij het sleutelwoord. Het bulkvervoer over langere afstand moet per boot of trein plaatsvinden waarna via overslag op vrachtwagens de eindbestemming wordt bediend. Hier past de bekende vergelijking met de ader en de haarvaten. Het vervoer per boot kan de afstanden tot ongeveer 150 kilometer bedienen en de trein moet de verder gelegen bestemmingen aandoen. Op deze manier zijn alle modaliteiten op een eigen wijze en op een eigen terrein in te zetten.

Belangrijk in dit geheel is een gezonde binnenvaartsector waar de markt een belangrijke rol speelt. Marktwerking is hierbij geen doel an sich maar een middel om te komen tot een goed concurrerende sector. Dit houdt in dat mijn fractie voor een geleidelijke afbouw van het systeem van vrachtverdeling is. Wij moeten goed in het oog houden dat het gedeelte van de binnenvaart dat nu nog aan vrachtverdeling doet, steeds kleiner wordt en in 1993 nog maar 15% groot was. Een schipper die aan de vrachtverdeling meedoet, opereert meestal ook nog op de vrije markt. Dit houdt in dat slechts een klein gedeelte van de 15% echt helemaal afhankelijk is van de toerbeurt. Voor deze groep moet de afbouw echter wel goed geregeld worden. We vergeten te vaak dat binnenvaart een manier van leven inhoudt. Als een schipper failliet

gaat, heeft dit voor hem of haar grote gevolgen.

Het plotselinge stopzetten van het Festfracht-systeem in Duitsland per 1 januari 1994 had grote gevolgen voor de vrachtprijzen in het binnen-Duitse vervoer en dit werkte ook door in de prijzen in het Rijnvervoer in Nederland. Dit is een goed voorbeeld van hoe het nu moet.

Het nu voorliggende wetsvoorstel heeft als einddatum 31 december 1999. Op deze datum komt er een eind aan de vrachtverdeling van het vervoer van Nederland naar bestemmingen in België en Frankrijk. Maar in plaats van een afbouw van het aantal ton is in deze wet een toename opgenomen. Er wordt nu ongeveer 4 miljoen ton vervoerd via de toerbeurt en die hoeveelheid wordt opgekrikt naar 6 miljoen ton, zoals uit de toelichting blijkt. Uit de rapportage Bemiddeling conflict binnenscheepvaart van prof. Albeda blijkt dat er geen overeenstemming is bereikt over de omvang van de tonnage. Toch is zijn advies om een tonnage in de wet op te nemen "dat niet substantieel lager uitkomt dan 6 miljoen ton". Dit houdt in dat de contracten die nu buiten de toerbeurt om zijn afgesloten, zich moeten voegen naar deze wet. Zullen de prijzen van het voorheen vrije Noord-Zuid-vervoersysteem gaan stijgen? Is de angst van de binnenvaarders die op deze manier vervoeren, voor schadeclaims van hun opdrachtgevers terecht?

Kan de minister aangeven waarom het vrachtverdelingssysteem eigenlijk niet levensvatbaar zou zijn indien het zich zou beperken tot 4 miljoen ton? Dat is immers nu ook het tonnage waarmee gewerkt wordt. Mijn fractie is van oordeel dat het toerbeurtsysteem niet uitgebreid moet worden tot 6 miljoen ton.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Is niet juist het feit dat het tonnage steeds is teruggelopen tot het niveau van 4 miljoen de reden waarom de vlam in de pan is geslagen? Houdt dit niet verband met de essentie van het compromis dat is gesloten: een zekere uitbreiding, gecombineerd met flexibilisering?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Je kunt geen einddatum prikken waarop er van volledige liberalisering sprake moet zijn. Het is een keuze maar het komt erop neer dat men er eerst wat

Van 't Riet

bij doet en vervolgens weer vermindert. Voorzitter! Ik geef graag even aan hoe mijn lijn van denken ten aanzien hiervan is.

Nogmaals, mijn fractie is van oordeel dat het toerbeurtsysteem niet moet worden uitgebreid tot 6 miljoen maar gestabiliseerd moet worden op het huidige niveau van 4,4 miljoen ton. Om de toerbeurt daadwerkelijk af te bouwen, stelt mijn fractie voor om in de wet op te nemen dat het aantal ton in fasen wordt afgebouwd. Ik ga dus een stapje verder. Volgens mij wordt het doel anders nooit bereikt. Dit houdt in dat in 1998 nog 2 miljoen ton over de toerbeurt gaat terwijl dat niveau in 2000 tot nul gereduceerd zal zijn. Deze afbouw kan op verschillende manieren vorm krijgen. De Europese Commissie heeft in haar advies voorgesteld dat samenwerkingsverbanden een deel van de contracten voor het transport van goederen zelf kunnen uitvoeren. Het lijkt ons daarom wenselijk dat de door ons voorgestelde afbouw plaatsvindt, door in 1998 samenwerkingsverbanden vrij vervoer te gunnen.

Wij verzoeken de minister om door toepassing van artikel 19, tweede lid, bij ministeriële regeling te laten bepalen dat bij invoering van de wet ten hoogste 4,4 miljoen ton via het vrachtverdelingsstelsel wordt vervoerd, en met ingang van 1998 2 miljoen ton. Daarmee ontstaat er geleidelijk een afbouw. De essentie hiervan is dat de sector de zekerheid wordt geboden dat men van deze lijn uitgaat. Die zekerheid is een belangrijke factor.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik begrijp dat er op grond van uw redenering sprake is van een bepaalde zekerheid maar de uitgangspositie van het wetsvoorstel is nu juist dat een en ander wordt bereikt aan de hand van stabiliteit op de markt. Ik vrees dat je, als op deze manier de angel uit het wetsvoorstel wordt getrokken, weer allerlei onrust over je heen trekt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar duidelijkheid over wat wij willen bereiken, is beter. Door nu 6 miljoen ton toe te staan, bied je een schijnzekerheid. Daarmee loop je het gevaar dat je eind 1999 niet de doelstelling van liberalisering hebt bereikt.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): In het

wetsvoorstel staat duidelijk dat 2000 de einddatum is. Daarover kan dus geen onzekerheid zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar de weg ernaar toe is niet aangegeven. Wij vinden het belangrijk dat dat gebeurt. Dat gebeurt niet met vermeerdering van het tonnage.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Die weg is duidelijk: via flankerend en stimulerend beleid en oud voor nieuw. Dat is voor u onvoldoende?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het is duidelijk dat D66 de vrije markt, liberalisering, als hoofddoel stelt. Dat lijkt voor die fractie de belangrijkste invalshoek voor bespreking van dit wetsvoorstel. Zij zet daar een nogal fors pad voor in. Zij wil zelfs al in 1998 op 2 miljoen ton zitten. Het is nogal wat om dat van de binnenvaart te vragen. Doet zij dat ongeclausuleerd of moet er wel sprake zijn van een bepaalde mate van flankerend beleid en van kracht in de markt, voordat die stap gezet kan worden?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat komt aan bod in het vervolg van mijn verhaal. Ik leg de minister ook wel degelijk de vraag voor of zij het ermee eens is dat flankerend beleid een voorwaarde is voor dit proces.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U stelt een nogal forse aanpassing van de voorstellen van het kabinet voor. Hoe moeten wij dat plaatsen in het licht van uw opvatting over de geweldige werkwijze van de commissie-Albeda? Volgens mij gaat die daarmee overboord.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat vind ik niet. Naar aanleiding van de ontstane onrust heeft de commissie-Albeda een compromis voorgesteld. Ik wijk niet af van de einddoelstelling van dat compromis en evenmin van de gewenstheid van een tijdelijke wet. Wij zeggen dus niet dat die wet er niet moet komen. Wij achten flankerend beleid daarvoor ook noodzakelijk. Het komt ons evenwel voor dat er zuiverder gediscussieerd wordt als het traject daadwerkelijk aan de orde komt, alsmede de daarin aan te brengen ijkpunten. Wilt u dat het op 31 december 1999 opeens van 6 miljoen ton naar nul gaat? Dat zal

in een geleidelijk proces moeten gebeuren.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U geeft daar uw opvatting over, maar ik denk dat juist een bepaalde omvang onderdeel van het compromis is, alsook dat men de sector een bepaalde vrijheid geeft om dat te bereiken. U wilt dat alles zelf bepalen. Dat is een wezenlijk verschil.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De achtergrond van het ijkpunt dat wij aangeven, is dat, wil je het gewenste proces vorm geven, je daar als overheid bij moet blijven. Anders ben ik bang dat wij dezelfde ellende krijgen als een aantal jaren geleden, dus dat er niets gebeurt en dat men in één klap van 6 miljoen ton naar nul moet terugvallen. De ellende die hierdoor in Duitsland is ontstaan, wil ik nu juist voorkomen. Het gaat er mij om dat er in een overgangstermijn van vijf jaar aan de hand van randvoorwaarden en een goed flankerend beleid voor wordt gezorgd dat het tonnage afgebouwd wordt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U vindt niet dat u daarmee de essentie van de wet aantast?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind van niet; ik geef daaraan eigenlijk een verdieping.

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw Van 't Riet wil in 1998 een snellere afbouw hebben bereikt naar 2 miljoen ton. In de discussie over de Betuweroute heeft de minister nogmaals aangegeven dat ook het kabinet eigenlijk een groot voorstander is van meer vervoer over water ter ontlasting van het wegvervoer. Bedoelt mevrouw Van 't Riet dat het streven van 2 miljoen ton gehandhaafd moet worden, ondanks dat de groei gestimuleerd moet worden? Procentueel gaat de afbouw dan toch veel sneller?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, maar daarnaast gaat het vrije vervoer gewoon door. Ik neem aan dat dit toeneemt.

De heer **Poppe** (SP): Daar zal ik het straks nog over hebben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is goed.

Van 't Riet

De heer **Van den Berg** (SGP): Uit de inbreng van mevrouw Van 't Riet tot nu toe is mij niet duidelijk geworden op welke wijze zij een ander hoofdelement van de wet in dit traject plaatst. Deze wet beoogt toch een behoorlijke bescherming te bieden, totdat het beleid op Europees niveau voldoende gestalte heeft gekregen? Zij ondergraaft die bescherming in feite bij voorbaat. Er is echter nog geen enkel zicht op de termijn en de wijze waarop ook op Europees niveau behoorlijke regelgeving op dat punt bereikt kan worden. Daarmee haalt zij toch een essentieel element van deze wet onderuit?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, door dit traject te bepalen en de overheid daarin een ijkpunt te geven, bied je de sector duidelijkheid. Bovendien haal je daarmee de angel er niet uit. De overgangstermijn van vijf jaar wijs ik namelijk niet af. Ik geef alleen een fasering aan voor de afbouw. Dat heeft de minister niet gedaan. Waarschijnlijk zal ik in tweede termijn hierover een motie indienen om aan te geven dat het van belang is dat duidelijk wordt dat je het traject tot 31 december 1999 daadwerkelijk wilt. Er ōs een beschermde toerbeurt tot een bepaalde moment, maar er moet een afbouw plaatsvinden. Dat is nu in de wet niet opgenomen, al staat daarover wel iets in de toelichting. De minister ōle regeling moet daarover duidelijkheid scheppen. Mijn verzoek is om daarin 1998 als ijkpunt op te nemen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik concludeer hieruit dat het voor u bij het traject van het afbouwen helemaal niet van belang is wat er op Europees niveau gebeurt. Dat laat u helemaal liggen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is wel degelijk van belang. De Europese Commissie is bezig met de liberalisatie. Die discussie is gaande, dat weten wij allemaal. Frankrijk heeft vorig jaar een wet gemaakt en België is bezig. Duitsland heeft een ander traject gekozen, dat wij niet willen. Wij willen wel de tijdelijke wet, om een overgang te kunnen realiseren en tegelijk duidelijkheid te bieden aan de sector.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar u hebt geen enkele garantie dat er

op Europees niveau binnen de termijn waar u op doelt, daadwerkelijk iets tot stand komt wat onze schippers enige zekerheid en steun biedt. Dat vind ik een leemte in uw voorstel.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar dan kun je de hele wet toch niet behandelen, meneer Van den Berg? Als die garantie volgens u ontbreekt, waarom hebben wij dan nu een tijdelijke wet tot 1 januari 2000? U wijst de wet af. Dat doe ik dus niet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wijs niet de wet af, maar een van mijn problemen is inderdaad de einddatum, ja. Dat klopt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Precies, dan hebben wij dus verschillende invalshoeken. U kiest niet voor de liberalisatie per 1 januari 2000, en daar kiest mijn fractie wel voor. Dat is het verschil.

Met deze wet moet geleidelijk de toerbeurt worden afgeschaft voor internationaal vervoer over water, zodat er in 2000 een vrije markt ontstaat. Voor binnenlands vervoer over water wordt echter niet expliciet aangegeven dat de toerbeurt per 1 januari 2000 moet zijn afgelopen. De D66-fractie vindt dit echter wel een vereiste om met deze wet te kunnen instemmen. Hiervoor zou de wet vervoer binnenvaart aangepast moeten worden. Kan de minister aangeven hoe zij hier tegenover staat?

Hoe wil de minister aan de geleidelijke liberalisering van de nog geordende markt in concreto vorm gaan geven? Heeft zij al een beeld van het op deze wet volgende beleid? Mijn fractie wil het beleid voor de komende vijf jaar en het daaropvolgende beleid graag zwart op wit zien. Daarmee wordt ook aan de sector duidelijkheid geboden.

Voorzitter! Uit de situatie in Duitsland is gebleken dat bij het loslaten van de toerbeurt de structurele overcapaciteit het grote probleem was, waardoor de prijzen heftig kelderden. Om deze overcapaciteit te verminderen is op Europees niveau de oud-voor-nieuw-regeling aangepast, zodat de verhouding nu 1:1,5 is. Voor elk nieuw te bouwen ton moet anderhalf oude ton worden gesloopt. Is dit voldoende om in 2000 de overcapaciteit te hebben weggewerkt? Volgens het onderzoeksinstituut NEA zal ook met

deze nieuwe regeling de overcapaciteit in 2000 slechts met een kwart zijn verminderd. De sector zelf geeft aan dat de verhouding 1:2 moet worden. Wat is de mening van de minister hierover?

Voorop gesteld moet worden dat de D66-fractie voorstander van liberalisering in de binnenvaart is. De sector moet daar goed en duidelijk op voorbereid worden. Wij steunen deze tijdelijke wet om die reden en om situaties zoals zich in Duitsland hebben voorgedaan, te voorkomen. Wat echter voor de sector ook duidelijk moet zijn, is dat er in het jaar 2000 geen toerbeurt meer moet zijn. De overheid moet daarom de condities scheppen waardoor een geprotectioneerde markt zachtjes kan overgaan in een geheel vrije markt. Het zal zeker niet zo moeten zijn dat wij over vijf jaar nog op hetzelfde punt staan als nu.

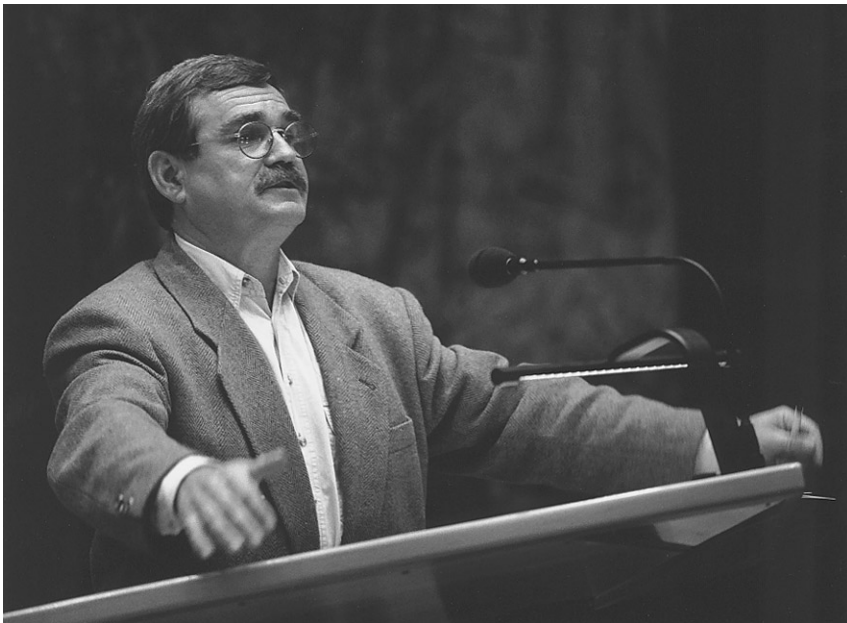
Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik heb net tegen mevrouw Van 't Riet gezegd, dat zij nogal wat wil. Zij wil eigenlijk al in 1989 een derde van wat nu in de wet staat; dan mag er nog maar 2 miljoen ton via het toerbeurtsysteem.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De helft van wat het nu is.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat is volgens mij een forse aanslag op de sociale positie van de mensen die nu in deze sector werken. U kondigde aan dat u nog voorstellen zou doen voor verantwoorde maatregelen. Die maatregelen heb ik niet gehoord. U hebt alleen een versterking of versnelling van de oud-voor-nieuw-regeling genoemd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb de minister gevraagd hoe zij in concreto vorm wil geven aan de liberalisering. Ik vraag dus eigenlijk om een plan voor aanpak voor het flankerend beleid. Mijn fractie wil dus zwart op wit zien hoe zij daar in de komende vijf jaar inhoud aan zal geven.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U trekt nu zelf al de conclusie dat het snel moet. U stelt blijkbaar de liberalisering voorop, dus wij gaan al in 1998 naar die 2 miljoen ton, en nu vraagt u aan de minister om daarvoor een verantwoord plan van aanpak op tafel te leggen. Dat vind ik teleurstellend.



De heer Poppe (SP)

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik heb geen ander doel dan in de wet staat. De minister stelt zelf in het wetsvoorstel de voorwaarde van een verantwoord plan van aanpak. Ik vind alleen dat die onvoldoende uitgewerkt is. Er zijn een paar dingen opgenomen die zouden moeten gebeuren in het flankerend beleid. Dat zou ik graag expliciteerd willen zien om dat flankerend beleid goed vorm te geven. Maar ik eindig niet anders dan de wet nu voorstelt. U doet alsof ik een versnelling wil, maar het einddoel is hetzelfde. Alleen leg ik de overgangssituatie, waarover in de wet verder niet wordt gesproken, aan termijnen vast.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Maar mijn vraag blijft toch waar u voor kiest. Deze wet is gebaseerd op een compromis dat na veel onderhandelen is gesloten en waarin sectoren zich kunnen vinden. Daar is nog wel wat op af te dingen, maar u wilt toch aan dit compromis gaan knabbelen. U wilt versneld die weg omlaag inzetten...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is niet waar.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): ...zonder dat er vanuit... u zegt: ik wil in 2000 hetzelfde...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is

toch niet waar. Ik eindig net zoals het kabinet op nul.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Maar het is nogal een verschil voor de sector...

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Of ik zelf...

De **voorzitter**: We praten niet door elkaar!

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het is nogal een verschil voor de sector of ze halverwege al hartstikke in de min zit of dat ze de tijd krijgt om in een aantal jaren naar de situatie van 2000 toe te werken. Ik vind dat een cruciaal verschil. Ik heb u gevraagd of u een verantwoord pakket van maatregelen heeft om dat te begeleiden en u heeft mij niets te bieden op dat punt. U vraagt het aan de minister. Ik vind het heel teleurstellend dat u zo'n ingrijpend voorstel doet terwijl u niet nadenkt over de gevolgen van uw voorstel voor de binnenvaartsector en ook niet voor de onrust die dat weer zal veroorzaken.

(Applaus op de tribune)

De **voorzitter**: Ik moet erop wijzen dat tekenen van instemming of afkeuring van de tribune niet zijn toegestaan. U lacht daarom, maar de

keerzijde is dat anders de tribune ontruimd moet worden en dan weet u niet meer wat er in deze zaal gebeurt. En ik geloof dat u hier gekomen bent om het debat te volgen. Mevrouw Van 't Riet kan nu antwoorden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik vind het belangrijk dat het flankerend beleid goed vorm wordt gegeven en ik vraag aan de minister om dat in een plan van aanpak te doen. Dat is de taak van de minister.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U vraagt het nodige aan de minister. Vraagt u daarbij impliciet aan haar welke extra kosten dit voor de overheid met zich meebrengt? Of heeft u daar zelf al zicht op?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat zit impliciet in de vraag.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter...

De **voorzitter**: U kunt meteen het woord voeren en daarin kunt u deze interruptie meenemen.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik zal dan beginnen met mijn vraag aan mevrouw Van 't Riet. Zij stelt een versnelling voor met hetzelfde doel. Maar zij wil wel dat er een beter uitgewerkt flankerend beleid komt. Ik ben van mening dat een goede wet geen flankerend beleid behoeft, maar een slechte wet wel. Ik zou dan ook graag van mevrouw Van 't Riet horen \pm zij kan daar straks op antwoorden \pm of deze wet zo slecht is dat er zo'n zwaar flankerend beleid nodig is om al te grote brokken te voorkomen. Dat wil zeggen, dat er grote brokken overblijven.

Mijnheer de voorzitter! In de jaren dertig waren er problemen in de binnenvaart en daar is een goed sociaal systeem uit voortgekomen \pm dat natuurlijk aanpassingen behoeft, zoals dat in het hele leven het geval is \pm namelijk de evenredige vrachtverdeling. Na de oorlog is op vrijwillige basis een zelfde soort systeem voor het Noord-Zuid-vervoer ingesteld door de mensen van het water zelf. Dat leverde enkele jaren geleden problemen op, omdat sommige verladers, bevrachters, deze regeling wilden omzeilen. De

Poppe

binnenvaartvloot werd tijdelijk een oorlogsvloot.

Deze wet beoogt de problemen van toen nu op te lossen. De vraag is of dat gebeurt en daar zal ik nu op ingaan. De binnenvaart is voor Nederland een belangrijke bedrijfstak met eigen bijzondere kenmerken. Ik durf te stellen dat Nederland met de kwaliteit van de vloot en de kennis van de schippers voorop loopt. Daarbij nemen de particuliere schippers, waarbij het schip vaak ook de woning van het gezin is, nog een aparte positie in. De afgelopen jaren geeft in de binnenvaart een snelle vernieuwing en efficiëntere bedrijfsvoering te zien. Dat moet naar onze mening gewaardeerd en gestimuleerd worden. Met deze wet gebeurt dat niet. Omdat in de binnenvaart sprake is van een noodzakelijke flexibele capaciteit, moet er altijd een zekere overcapaciteit aan laadruimte zijn. Dat is noodzakelijk omdat bij verschillende waterhoogten of op bepaalde trajecten op de rivieren of door andere omstandigheden op sommige tijden niet de hele beladingscapaciteit van een schip benut kan worden. De effectieve capaciteit kan daardoor soms, tijdelijk met 50% gereduceerd worden. Er zijn ook nog sterke schommelingen in het aanbod van vracht, afhankelijk van seizoenen en aanvoer van vracht in de zeehavens. Om al deze redenen is een bepaalde reserve aan laadcapaciteit van 20% tot 30% nodig, om verladers en bevrachters zekerheid te bieden dat hun lading ook vervoerd kan worden op het moment dat zij dat willen.

Al ver voor de laatste wereldoorlog hebben de particuliere schippers een organisatievorm ontwikkeld, die aan de eisen van vervoer over water voldoet. Het is ook een goede sociale regeling. Als deze reserve aan scheepsruimte er niet meer zou zijn, zal dit voor verladers en bevrachters een onzekerheidsfactor betekenen die een keuze voor vervoer over de weg zal bevorderen. In alle opzichten zal dat voor het milieu en de problemen op de weg een contra-productieve ontwikkeling zijn. Een liberalisering van het vervoer over water zal betekenen, dat de scherpe concurrentie het onmogelijk maakt om de noodzakelijke reserve aan scheepsruimte te behouden. Wie gaat dat doen? Vele particuliere schippers zullen kopje onder gaan als de onderling georganiseerde

solidariteit wordt vervangen door de moordende concurrentie van de vrije markt. Het gevolg zal zijn, dat alleen enkele grote rederijen een monopoliepositie op het water zullen krijgen. Deze voor het vervoer over water ruĳne concurrentie moet dus met goede maatregelen voorkomen worden.

Mijnheer de voorzitter! De vrijwillige toerbeurt Nood-Zuid was en is nog steeds zo'n maatregel. Niet voor niets is al voor de Tweede Wereldoorlog een systeem van evenredige vrachtverdeling wettelijk geregeld. Dat noem ik dus "georganiseerde solidariteit" op het water. Later is op vrijwillige basis de Noord-Zuid tot stand gekomen. Moet dat al jarenlang beproefde systeem nu op de helling? Waarom? Natuurlijk zijn er bepaalde problemen in de binnenvaart. Waar niet? Mede door de concurrentie van het wegvervoer is er een structurele overcapaciteit ontstaan. Maar daarvoor moeten sociaal aanvaardbare regelingen getroffen worden met als inzet een beperking van het vervoer over de weg en het stimuleren van het vervoer over water. De minister heeft bij de behandeling van de Betuweroute ook gezegd, dat zij dat wil doen.

Maar daarin schiet de Europese Commissie en tot nu toe ook de Nederlandse regering naar onze mening ernstig te kort, verblind als zij zijn door de mythe van de zelfregulering van een volledig geliberaliseerde vrije markt. Ik zie geen enkele aanleiding voor de minister om, daartoe aangespoord door de Europese Commissie, de bij in het stelsel van het toerbeurtsysteem te zetten. Immers, juist het vervoer over de weg veroorzaakt grote problemen, omdat de mogelijkheden van vervoer over water volstrekt onvoldoende benut worden.

Het wetsvoorstel van de regering is in feite niet meer dan een overgangssysteem naar een compleet geliberaliseerde binnenvaart in het jaar 2000. Mevrouw Van 't Riet vindt dat prachtig en wil dat ook nog zelfs stimuleren. In de situatie in de binnenvaart blijkt weer eens hoe weinig de Nederlandse regering en het parlement in feite nog te vertellen hebben over de situatie in een toch vrij typisch Nederlandse bedrijfstak. Ruim twee jaar geleden kwamen de Noord-Zuid-schippers massaal in actie om het

vrijwillige toerbeurtsysteem overeind te houden. Onder druk van die acties zijn toezeggingen gedaan om het toerbeurtsysteem dan ook intact te laten. Op die basis is prof. Albada aan de slag gegaan. Het nu voorliggende wetsvoorstel heeft een tijdelijk karakter en loopt af op 1 januari 2000 of zoveel eerder als er een Europese marktregeling voor de binnenvaart zal zijn. Een limiet tot 1 januari 2000 is naar het oordeel van de fractie van de SP in strijd met de conclusie van het rapport-Biesheuvel en de uitgangspunten in de memorie van toelichting op de wet Vervoer binnenvaart.

Oud-minister Biesheuvel heeft in zijn bemiddelingsvoorstel van 31 juli 1993 verwoord, dat een ordening in de binnenvaart in de toekomst noodzakelijk blijft. Dat bemiddelingsvoorstel ligt aan de basis van het huidige wetsvoorstel en was toen, in juli 1993, voor de schippers aanleiding hun acties te beëindigen. Uit het rapport-Biesheuvel en het bemiddelingsvoorstel blijkt duidelijk, dat het kernpunt was de totstandkoming van een nationale wettelijke regeling inclusief tarieven op basis van kostprijzen, totdat een bevredigende Europese marktordering zou zijn gerealiseerd. Ook in de memorie van toelichting op de WVB stelt de minister: "Ik meen voorts, dat het inbouwen van een tijdlimiet voor het vrachtverdelingssysteem niet zal bijdragen aan het in een rustiger vaarwater brengen van de binnenvaartsector".

Primair uitgangspunt is dus dat het toerbeurtsysteem in ieder geval gehandhaafd dient te worden tot de inwerkingtreding van een Europese marktordering, met de nadruk op ordening. De grote vraag is nu of er wel een Europese marktordering komt. Als het aan de Europese commissaris Kinnock ligt, worden alle toerbeurtsystemen per 1 januari 2000 afgeschaft en geldt vanaf die datum de vrije concurrentie in de binnenvaart. Dat is geen marktordering, maar een systeem van "oog om oog, tand om tand", dat een verwoestende werking zal hebben op het vervoer over water.

Bovendien is het ook in strijd met de resolutie van de commissie van transport van het Europees Parlement van 28 mei 1991, waarin onder andere staat: "Eenzijds dient de binnenvaart altijd over een reservecapaciteit te beschikken om aan fluctuaties in de markt,

Poppe

bijvoorbeeld de lage waterstanden, het hoofd te bieden. Maar anderzijds dient het opnieuw ontstaan van structurele overcapaciteit te worden voorkomen. Daartoe zal een vorm van marktordening onmisbaar zijn."

Mevrouw **Van Zijlen** (PvdA): Is de heer Poppe zich ervan bewust dat ook de Rijnvaartmarkt al tientallen jaren geliberaliseerd is? Is daar sprake van verwoestende effecten en ruïneuze faillissementen?

De heer **Poppe** (SP): Kijkt u eens naar de problemen in de tankvaart en u hebt uw antwoord. Is mijn antwoord duidelijk?

De **voorzitter**: U kunt uw betoog vervolgen.

De heer **Poppe** (SP): De fractie van de SP doet dan ook met betrekking tot het voorliggende wetsvoorstel de volgende voorstellen. Ten eerste: haal de datum van 1 januari 2000 uit het wetsvoorstel. Wij overwegen daartoe een motie in te dienen. Vervolgens is het aan de regering om te bevorderen dat er op Europees niveau een redelijk sociaal verantwoord stelsel van marktordening en geen marktverwoesting tot stand komt. Ten tweede moet er een goede regeling komen om de problemen rond de bestaande overcapaciteit op te lossen, een en ander in lijn met de conclusies van prof. Albeda. Ten derde: handhaaf een wettelijke regeling van de marktordening in het Noord-Zuid-vervoer, zoveel mogelijk op basis van het bestaande, vrijwillige toerbeurtsysteem. Dat betekent dat de commissie van onafhankelijke deskundigen in het wetsvoorstel een veel zwaardere plaats moet krijgen. Wij hebben daarover een amendement ingediend. Onder verantwoordelijkheid van de minister dient die onafhankelijke, deskundige commissie de tarieven en voorwaarden vast te stellen volgens geldende criteria van rentabiliteit op basis van kostprijs (commissie-Reiff).

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U stelt dat de commissie van onafhankelijke deskundigen een taak moet krijgen in de prijsstelling. Waarom hebt u er niet voor gekozen om dat te laten doen door de bevrachtingsadviescommissie, die nu voor het Nederlandse deel van de toerbeurt die taak op zich heeft genomen. Dat

is in ieder geval een voorstel dat vanuit de binnenvaart zelf is gedaan.

De heer **Poppe** (SP): Dat is ook een mogelijkheid. Laten wij het zo stellen: de beste methode moet worden gevonden, door deze commissie of door een andere, om prijzen zo vast te stellen, dat mensen daarmee sociaal verantwoord aan het werk kunnen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Kortom, uw amendement is dus met name gericht op een commissie die ervoor zorgt dat de prijsstelling op een goede manier plaatsvindt. Maar door welke commissie, is nog een tweede.

De heer **Poppe** (SP): Exact.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik had dezelfde vraag als mevrouw Vos. Ik kom daar straks nog wel even op terug. De gedachte is op zichzelf sympathiek. Maar ik krijg graag een verduidelijking. U sprak over een onafhankelijke commissie die onder de verantwoordelijkheid van de minister werkt. Kunt u uitleggen hoe deze twee zaken zich tot elkaar verhouden? Hoe onafhankelijk is die commissie dan, of welke verantwoordelijkheid voor de tarieven legt u dan bij de minister?

De heer **Poppe** (SP): Het is de bedoeling dat die commissie de prijzen gaat vaststellen aan de hand van vastgestelde criteria op basis van rentabiliteit, op basis van kostprijs. Als daar problemen bij ontstaan of als daar problemen mee zijn, wat altijd mogelijk is, kunnen de mensen van de binnenvaart aan de bel trekken en overleg voeren over de vraag wat er aan die criteria niet deugt. Maar dan heb je in ieder geval vastigheid, omdat er vaste criteria zijn om iets vast te stellen. Dat is beter dan de ruwheid van de vrije markt, waarbij een enorme prijsval zou kunnen plaatsvinden. Ik zal dat zo meteen duidelijk maken.

Een ander punt is dat in deze wet een uitzonderingspositie voor commerciële samenwerkingsverbanden wordt gecreëerd. Om buiten het toerbeurtsysteem om lading te verwerven, zoals op termijn wordt beoogd, past naar onze mening niet bij het systeem dat ik voorsta. Een dergelijke uitzonderingspositie betekent feitelijk niets anders dan het begin van het einde van het toerbeurtsysteem en een ontwikke-

ling in de richting van een volledig geliberaliseerd vervoer over water.

Met de beoogde stimulering van commerciële samenwerkingsverbanden worden schippers ook tegen elkaar opgezet. Samenwerkingsverbanden kunnen bijvoorbeeld vrachten aannemen en die voor een lagere prijs laten vervoeren door schippers buiten het samenwerkingsverband. Als schippers er behoefte aan hebben om onderlinge, commerciële samenwerkingsverbanden aan te gaan, is daar natuurlijk niets op tegen, maar met een uitzonderingspositie voor deze samenwerkingsverbanden, zoals die in artikel 19 is voorzien, worden dergelijke commerciële samenwerkingsverbanden min of meer kartels en krijgen zij de mogelijkheid om buiten het toerbeurtsysteem om de markt te veroveren en daarmee natuurlijk de vrachtprijzen te beïnvloeden.

In Duitsland, waar al 40 jaar dergelijke samenwerkingsverbanden bestaan, maar waar met een systeem van vaste vrachtprijzen wordt gewerkt, is de markt kort geleden ook geliberaliseerd. Wij hebben gezien dat zich daar de problemen voordeden waarover zojuist vragen werden gesteld. Het gevolg is namelijk een prijsval die gelegen is tussen de 50 en 60% alsmede vele faillissementen. Dergelijke samenwerkingsverbanden kunnen natuurlijk ook onder de wettelijke regeling functioneren, zoals in feite in Duitsland jarenlang het geval is geweest met de vaste vrachtprijzen. Daarbij gold dus geen uitzonderingspositie.

Door de commerciële samenwerkingsverbanden uit te zonderen, wordt eigenlijk deze wettelijke regeling al weer ondergraven. De mogelijke verschillen in tarieven en vrijstellingen leiden tot onrust en zij kunnen onze binnenvaart wederom van een binnenvaartvloot in een oorlogsvloot veranderen. Dat zou betekenen dat wij weer vele jaren, misschien wel tot de jaren dertig, in de tijd teruggaan. Het gestelde doel, het creëren van de noodzakelijke rust op het water, kunnen wij dan wel vergeten. Hieromtrent hebben wij een amendement ingediend.

Ten slotte wil ik een opmerking maken over Akte-water. Het huidige voorstel laat de transporten vanuit Nederland naar Zuidoost-Frankrijk via de zogenaamde Freycinet-vaarwegen buiten het toerbeurt-

Poppe

systeem vallen. De huidige tekst van artikel 2, lid 1, creëert naar onze mening een handhavingsprobleem en zorgt voor zeer grote onduidelijkheid, aangezien de helft van de bestemmingen in Frankrijk ook via de Rijn c.q. de Moezel bereikbaar is. Het kan toch niet de bedoeling van de wet zijn gelegenheid te scheppen voor het omzeilen van het toerbeurtsysteem? Men kan namelijk gedeeltelijk voor een andere route kiezen, dus voor een soort sluiproute.

Waarom moet de wet niet van toepassing verklaard worden voor vervoer naar België wanneer de laadplaats aan Akte-water is gelegen? Het beleid tot nu toe was, dat vrijstelling slechts plaatsvond als zowel laad- als losplaats aan Akte-water was gelegen. Waarom is er op dit punt wijziging aangebracht? Hierover hebben wij ook een amendement ingediend.

Mijnheer de voorzitter! Naar het oordeel van de SP is de toekomst van veel Noord-Zuid-schippers niet erg rooskleurig in het licht van de totale liberalisatie van de binnenvaart, waar het volgens Europees commissaris Kinnock naartoe moet. Hun specifieke situatie vereist ook een specifieke aanpak, maatwerk, zo gezegd. Het huidige wetsvoorstel heeft te veel elementen van een tijdelijke overgangsregeling die moet leiden naar de door Kinnock gewenste vrije concurrentie en die zal naar onze mening een ruïneuze uitwerking hebben. Dat heeft de geschiedenis aangetoond. Ook is dit in Duitsland gebleken. Een bedrijfstak waar Nederland trots op kan zijn en die zorgt voor transport zonder ernstige milieuproblemen verdient een beter lot. Daarop zijn onze amendementen dan ook gericht. Deze tijdelijke wet moet onzes inziens een verdediging in plaats van een voorbereiding op de afbraak van de met al zijn problemen in principe goede en sociale regeling van de evenredige vrachtverdeling en toerbeurt inhouden. De binnenvaart is enkele jaren geleden in actie gekomen voor de verdediging van de toerbeurt. Zij wilde een verbetering en niet een afbraak.



De heer **Van den Berg** (SGP):
Mijnheer de voorzitter! De binnenvaart is een onmisbaar onderdeel in onze verkeers- en vervoerssector.

Voor de SGP-fractie vormt de binnenvaart het speerpunt in het beleid van verschuiving tussen de vervoersmodaliteiten. In onze visie op het goederenvervoer zou juist de binnenvaart een steeds belangrijkere rol moeten gaan spelen. Ik roep in herinnering dat onzerzijds bij de discussie over de aanleg van de Betuweroute nadrukkelijk aandacht is gevraagd voor de nog onbenutte mogelijkheden van het vervoer over water, door de sector niet ten onrechte aangeduid als de beste weg.

Voor het bedrijfsleven zelf is natuurlijk ook een belangrijke taak weggelegd om de binnenvaart aantrekkelijker te maken. Het al ingezette proces van commercialisering moet met kracht worden doorgezet. Samenwerking en bundeling van krachten zijn daartoe ook noodzakelijk. Daar gebeurt al het een en ander aan. Ik sprak zojuist nadrukkelijk over commercialisering en niet over liberalisering. Liberalisering is voor de SGP-fractie bepaald geen doel op zichzelf en zeker geen dogma. Dat zal men zeker van ons ook niet mogen verwachten. Gezien de specifieke omstandigheden denken wij dat er altijd een vorm van overheidsbemoeienis nodig zal blijven in enigerlei vorm van marktordening en in elk geval een stimulerend en flankerend beleid. Onder die specifieke omstandigheden reken ik de afhankelijkheid van bepaalde waterstanden, de daarmee samenhangende structurele reservecapaciteit die altijd nodig zal blijven en de beperkte toegankelijkheid van bepaalde laad- en losplaatsen. Daarnaast speelt nog steeds het probleem van de overcapaciteit, die moet worden teruggedrongen.

Voorzitter! Enkele jaren geleden hebben wij in de Kamer uitgebreid en indringend gesproken over de Wet vervoer binnenvaart. Een van de onderdelen had betrekking op de evenredige vrachtverdeling. Toen al werd gesignaleerd dat dit systeem van marktordening, gezien de ontwikkelingen op Europees niveau, wel eens niet van blijvende aard zou kunnen zijn. Wij moeten constateren dat sindsdien op Europees niveau eigenlijk weinig vooruitgang is geboekt op de weg naar een samenhangend gemeenschappelijk binnenvaartbeleid. Op nationaal niveau zijn de problemen opgepast en uiteindelijk geculmineerd in het conflict van 1993. Onderhandelin-

gen tussen de betrokken partijen hebben na verloop van tijd geleid tot het rapport van prof. Albeda, waarin als het ware een grootste gemene deler lag opgesloten. Door de regering vertaald in een tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer is dat vandaag onderwerp van discussie.

In het verslag hebben wij laten blijken dat de SGP-fractie de overwegingen om tot dit wetsvoorstel te komen kan onderschrijven. Gezien de impasse waarin de betrokken partijen terecht waren gekomen, was het voorstel-Albeda voor dat ogenblik het meest haalbare en kon het rekenen op het grootste draagvlak. De vraag rijst ± dat is vandaag voor ons een kernpunt van de discussie ± of het resultaat van de bemiddeling van prof. Albeda wettelijk gezien ook een juiste vertaling heeft gekregen. Voor de SGP-fractie liggen hier grote twijfels, ook na de schriftelijke voorbereiding. Nogmaals, de doelstelling staat voor ons niet ter discussie: voor een bepaald deel van de binnenvaart een beheerste en stapsgewijze overgang naar een vrijere marktwerking met behoud van stabiliteit. De vraag is of datgene wat nu op tafel ligt ook precies datgene is wat Albeda en zijn gesprekspartners voor ogen stond. Daar kun je nog wel aan twijfelen.

In het wetsvoorstel is nadrukkelijk bepaald dat de wet vervalt per 1 januari 2000 of zoveel eerder als mogelijk is bij de totstandkoming van een Europees binnenvaartbeleid. Bij de behandeling van de Wet vervoer binnenvaart ging het om de al meer geciteerde bekende vier criteria op grond waarvan een vrachtverdelingsstelsel zou kunnen vervallen. De regering baseert het vervallen van deze wet nu op grond van een veronderstelde definitieve regeling in Europees verband. Probleem is dan natuurlijk wel dat een dergelijke regeling er nog niet is, maar dat er alleen een voorstel ligt van de Europese Commissie. Volgens mijn informatie, ook uit het Brusselse, is het alleen al gezien het regelgevingstraject twijfelachtig of realisering van een Europees kader voor 2000 wel mogelijk is. Dan denk ik niet alleen aan een voorstel dat er moet liggen. Dat moet natuurlijk ook vertaald zijn in regelgeving, het moet uitvoeringsgereed zijn en het moet ook in de praktijk kunnen werken. Welnu, ik heb grote twijfels of dat

Van den Berg

voor 2000 wel mogelijk is, hoe je er ook overigens tegen aankijkt.

Overigens vind ik dat een voorstel van de Commissie ± het is nog maar een voorstel ± niet mag gelden als een beleidsmatig ijkpunt. Inwerking-treding van een soort van Europese marktordening zou alleen voor-waarde kunnen zijn voor beëindiging van de tijdelijke wet, die een geleidelijke overgang beoogt mogelijk te maken. Daarom heb ik een groot probleem met die datum. Ik heb zoëven bij interruptie al gesteld: waarom wordt er zo star vastgehouden aan de datum van 1 januari 2000? Ook de minister kan namelijk absoluut niet de garantie geven dat er dan een evenwichtige regeling op Europees niveau ligt. De kans is levensgroot dat er een lacune ontstaat tussen nationaal en Europees beleid en dat wij voor allerlei praktische problemen komen te staan, die dan wellicht alleen maar oplosbaar zijn door middel van een soort noodwet op het laatste moment om de wet te verlengen. Als je dat kunt zien aankomen, is dat natuurlijk een heel slechte weg. Ik ben dan ook absoluut niet voor beëindiging voor 2000. Wat dat betreft, spreekt het amendement van collega Schutte mij aan. Men moet minimaal weten waar men aan toe is.

Maar ook dan blijft de datum van 1 januari 2000 voor mij een bijzonder moeilijk punt. Collega Poppe had het zojuist over eventueel iets bij motie vastleggen. Ik denk dat dit formeel niet kan. De wet heet "tijdelijke wet"; die is helemaal gebaseerd op expiratie op enig moment. Je zult er dus in de wet zelf iets over moeten zeggen. Mijn fractie beraadt zich nog op de mogelijkheid ± dat hangt uiteraard ook af van deze discussie en er ligt een amendement van mevrouw Vos ± om een andere omschrijving in de wet te vinden voor een expiratedatum waarbij niet het tijdstip van 1 januari 2000 bepalend is, maar waarbij veeleer bepalend is of er een bevredigende regeling voor marktordening op Europees niveau tot stand is gekomen. Daar gaat het om. Het jaar 2000 zegt wat dat betreft helemaal niets. Afhankelijk van het verdere verloop van het debat kom ik hierop nog terug.

De heer **Korthals** (VVD): De heer Van den Berg zegt dat het jaar 2000 op zichzelf helemaal niets zegt, maar

voor een deel van de bij de onderhandelingen betrokken partijen is het heel belangrijk. Voor een ander deel van de partijen is het doorgaan met en zelfs een verscherping van het toerbeurtsysteem juist weer belangrijk. Als je evenwichtig wilt zijn, moet je niet zeggen dat bepaalde punten voor jou niet zo hard zijn, terwijl je met andere dingen wel kunt leven. Dan is de heer Van den Berg een beetje bezig om een steen uit het bouwwerk te halen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wij hebben hier natuurlijk onze eigen verantwoordelijkheid; dat zal de heer Korthals ook niet ontkennen. Belangrijker is het doel van de tijdelijke regeling. Wij streven naar een overgangssituatie in de richting van een definitieve, goed geregeleerde situatie, waarbij de impulsen op Europees niveau liggen. In dat geval is een betrekkelijk willekeurig gekozen moment niet het belangrijkste, al heeft het in de onderhandelingen indertijd een rol gespeeld. Wij moeten echter niet vergeten dat wij daarvoor een stuk in de tijd terug moeten gaan. Toen lag het jaar 2000 verder weg dan nu. Als mij nu wordt gevraagd wat het jaar 2000 in deze discussie betekent, dan moet ik zeggen dat ik dat gewoon niet weet, gezien de huidige stand van zaken. Met alle begrip voor de achtergronden die toen tot dit jaartal geleid hebben, vind ik het wat kortzichtig om nu bij de wetgeving te zeggen dat het 2000 moet zijn. Dat kan ik op dit moment niet overzien. Laten wij een goede regeling treffen.

De heer **Korthals** (VVD): U verwijst naar criteria die genoemd zijn bij de Wet vervoer binnenvaart. Een van de belangrijke criteria was dat een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak moest worden gecreëerd.

De heer **Van den Berg** (SGP): Daar zijn wij nu dan ook mee bezig.

De heer **Korthals** (VVD): Waar u nu mee bezig bent, is het van u verwijderen van een belangrijk deel van het draagvlak.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat is op zichzelf natuurlijk niet mijn bedoeling. Het doel is het bewerken van een goede, evenwichtige en sociale regeling. Mijn kritische vraag daarbij is: wat betekent het jaar 2000

hierin? Ik hoor daarop graag een reactie van de minister. Als haar reactie niet bevredigend is, behoud ik mij het recht voor, met nadere gedachten naar voren te komen, mede afhankelijk van de vraag wat met moties en amendementen op dit punt gebeurt.

Voorzitter! Ik sprak over de Europese dimensie. Ik vraag mij af of het accent niet te veel valt op de marktgerichtheid van de voorstellen en te weinig op de sociaal-economische aspecten. Ik noem één punt. Wanneer ik lees dat de overcapaciteit ondanks de oud-voornieuw-regeling is toegenomen, denk ik dat in feite alleen sprake is geweest van een proces van schaalvergroting, waarbij kleinere schepen uit de markt worden gedrukt. Ik vraag mij af of dit wenselijk is in het kader van een beleid waarin ook ruimte is voor flexibiliteit, niet alleen voor grote bulkvluchten, maar ook voor kleinere partijen. Mijn fractie ziet een blijvende functie voor de kleinere schepen. Wij vinden dat nodig in het beleid waarin wij meer het water willen benutten. Ik denk dan ook aan de instandhouding van kleinere vaarwegen. Ik roep in herinnering dat mijn fractie enkele jaren geleden bij de dreigende sluiting van kleinere vaarwegen, in het kader van de overdracht van rijksvaarwegen aan de lagere overheden, een motie heeft ingediend. Deze motie heeft gelukkig enig effect gesorteerd. Wij moeten echter blijvend kritisch zijn. Het mag niet louter om schaalvergroting gaan. Dan slaan wij de plank ver mis. Ik hoor graag de visie van de minister.

Voorzitter! Wij zijn overtuigd van de noodzaak, ook uit sociaal-economisch oogpunt, van het voeren van een flankerend en stimulerend beleid, in nationaal verband maar zeker ook op Europees niveau. Ik wijs erop dat mijn partijgenoot Van der Waal in het Europees Parlement hieraan in het verleden, bij zijn eerdere rapportage over dit onderwerp, bijzondere aandacht heeft geschonken. De problemen die ik net vermeldde, heeft hij in het bijzonder genoemd. Naar ik heb begrepen, zal hij ook nu weer als rapporteur optreden. Hij zal voor het sociale aspect zeker ook bij deze voorstellen weer bijzondere aandacht vragen.

In de schriftelijke voorbereiding is aandacht geschonken aan de

Van den Berg

reikwijdte van deze regeling. Ik ben het met de minister eens dat het op zichzelf niet wenselijk is om het bereik van de regeling, zeker tegen de achtergrond van de totstandkoming ervan, ter discussie te stellen. Ik voeg er wel aan toe dat onze vraagstelling er juist op gericht was, te voorkomen dat de reikwijdte in de praktijk gemakkelijk zou kunnen worden uitgebreid. Daardoor zou een heel slechte situatie ontstaan. Ik wijs ook op het uitgangspunt van de commissie-Albeda: het handhaven van de huidige ladingomvang via de toerbeurt. Het voorstel dat mevrouw Van 't Riet nog nader gaat ontvouwen, past daar dus helemaal niet in. Afgezien daarvan betwijfel ik de stelling van de minister dat de mogelijkheid om het wetsvoorstel te omzeilen voornamelijk theoretisch is. Mij hebben in elk geval, ook uit het veld, volstrekt andere signalen bereikt.

Daarnaast speelt mee dat de minister een bepaalde interpretatie heeft gegeven aan het begrip "Akte-wateren", die volgens mij niet naadloos aansluit bij de in het verleden gevolgde lijn. Ik weet ± wij hebben er in andere verband meermalen over gesproken, bijvoorbeeld in het kader van de loodsenwetgeving ± dat de interpretatie van de Akte van Mannheim wel meer vragen oproept, maar ik vind dat op dit punt absolute helderheid moet bestaan. In dit verband vraag ik ook naar de strikte noodzaak van artikel 3, onderdeel a. Collega Stellingwerf heeft op dit punt reeds een amendement ingediend. Vanuit deze achtergrond komt mij dat sympathiek over, maar ik hoor graag de interpretatie van de minister waar het gaat om de Akte van Mannheim ter zake. Als artikel 3, onderdeel a, aanleiding geeft tot misverstanden, en ook niet strikt nodig is op grond van de Akte van Mannheim, dan moet dat onderdeel in mijn ogen vervallen.

Ook na de schriftelijke voorbereiding blijft het voor ons de vraag hoe het principe van een vrachtverdelingsstelsel kan worden gehandhaafd, indien sprake zou zijn van een vrije totstandkoming van tarieven en voorwaarden. Dat klopt niet. Dat sluit niet aan.

In het wetsvoorstel is voorzien in de instelling van een commissie van onafhankelijke deskundigen. Aanvankelijk werd gekozen voor een andere constructie, maar om

redenen, ontleend aan de wets-systematiek, ook op andere terreinen en gelet op het advies van de Raad van State is daartoe niet overgegaan. In de begeleidende stukken lees ik echter dat de commissie van onafhankelijke deskundigen zich ook niet met tarieven en dergelijke gaat bezighouden. Ik vraag mij af of dat wel een goede invulling is van de functie van deze commissie. Vanuit de schippersorganisaties is erop aangedrongen de advisering over tarieven en voorwaarden toe te wijzen aan de bevrachtingscommissie, zoals die is ingesteld voor het binnenlands vervoer. Ik vind dat een interessante gedachte, waarover ik graag het oordeel van de minister hoor. Ik vind dit een kwestie waar wij heel kritisch naar moeten kijken. Zo nodig, eventueel bij amendement, komen wij erop terug. Ik zie eerlijk gezegd niet zoveel in een verzwaring van de rol van de commissie van onafhankelijke deskundigen. Ik vraag mij zelfs af, als je kijkt naar de taken van die commissie, wat de toegevoegde waarde ervan is, mits de bevrachtingscommissie wordt ingeschakeld. Ik vind dat een veel interessantere lijn. Daar hoor ik graag de visie van de minister op.

Dan nog iets over de financiële en de personele consequenties. Kan de minister daarover al meer zeggen? In de stukken lees ik dat de minister heeft aangegeven, in overleg te zijn over de personele gevolgen van het instellen van een rijksbeurs. Kan de minister nadere mededelingen doen over het verloop en de eventuele uitkomsten van de gesprekken? Is op dat punt een bevredigende oplossing bereikt? Mijn fractie vindt dat, nu de wetgever op deze wijze ingrijpt, zonder meer noodzakelijk.

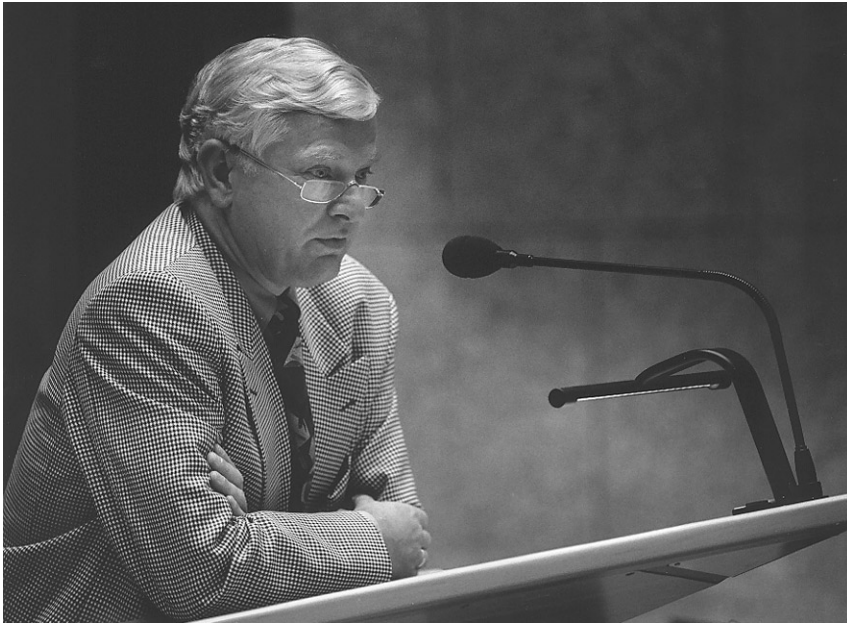
In een perspublicatie van juli jongstleden las ik dat Wallonië bezwaar zou gaan maken tegen de onderhavige regeling. Is de minister daar iets van bekend? Zo ja, welke consequenties zou dat kunnen hebben? In het advies van de Europese Commissie van 12 juni 1995 zijn bepaalde aanmerkingen gemaakt op de artikelen 11 en 12. De minister heeft gezegd dat zij daar niets meer mee doet, ook gelet op de tijd. Hoe kijkt zij daar inhoudelijk tegenaan? Is zij eventueel voornemens om daar alsnog iets mee te doen?

Veel vragen zijn gesteld bij dit wetsvoorstel. Dat moge duidelijk

maken dat wij dit een zeer belangrijk wetsvoorstel vinden, juist vanwege het behoud van een sector die in het kader van ons vervoersstelsel alle aandacht verdient. De sector verdient ook steun van overheidswege. De sector moet natuurlijk zelf ook wat doen, maar daar wordt hard aan gewerkt. De overheid dient de infrastructurele en de voorwaardenscheppende kaders aan te geven, waarbinnen deze tak kan gedijen. Wij vragen ons af of het wetsvoorstel, zoals het nu voorligt, ook gelet op het verdere perspectief, de toets der kritiek op alle punten kan doorstaan. Ik heb al eerder gevraagd of dit wetsvoorstel echt overeenkomstig de essentie van het advies van de commissie-Albeda is. Ook daaraan kun je twijfelen. Als dat niet het geval is, kunnen wij uiteindelijk met een wetsvoorstel te maken hebben waar eigenlijk niemand op zit te wachten en waar eigenlijk iedereen ongelukkig mee is. Dat kan natuurlijk niet. Er moet een heldere economische, maar ook sociaal verantwoorde lijn uitgestippeld worden, in het belang van deze essentiële sector. Ik zie met spanning uit naar het antwoord van de minister. Voor ons zal haar antwoord, maar ook het verdere verloop van de discussie over een aantal amendementen bepalend zijn voor onze uiteindelijke opstelling inzake de wet.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Het onderwerp van vandaag vormt al jaren een zorgenkind en tegelijkertijd ook een boegbeeld van onze varende economie; enerzijds de kwetsbaarheid van de individuele binnenschippers, anderzijds de schepen die zo kenmerkend zijn voor onze rivieren en grote ladingen naar elders transporteren. Voor veel binnenschippers gaat het hierbij om een strijd om rond te komen. En dat is een van de achterliggende problemen die ons hier bezighouden. In de binnenvaart gaat het immers om een groot aantal kleine ondernemingen, waarvan vele door middel van het toerbeurtstelsel het hoofd boven water houden. Dat beurtsysteem leidt echter tot hogere prijzen in vergelijking met het buitenland, wat de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart uiteraard niet ten goede komt, ook niet ten opzichte van weg- en spoorvervoer.



De heer Schutte (GPV)

Het is dan ook duidelijk dat hier wat aan gedaan moet worden. Een sterk gereguleerde markt is in niemands belang. De vraag is echter of een volledig geliberaliseerde markt ons doel moet zijn.

Het aan de orde zijnde wetsvoorstel is wat dat betreft een moeizaam compromis dat zorgvuldig door de commissie-Albeda tot stand is gebracht. Voor de Kamer lijkt het mij bijzonder moeilijk, zo niet vrijwel onmogelijk, hier nog aan te morrelen; vanuit staatsrechtelijk oogpunt een weinig fraaie oplossing, maar in aanmerking nemend de moeilijke en veelal gevoelige dilemma's die de binnenvaart kenmerken, een begrijpelijke keuze. Een van de doelstellingen van de regelingen is immers dat de stabiliteit op de binnenvaartmarkt kan worden gewaarborgd. Om dat te bereiken, heeft iedereen moeten slikken.

De vraag of de Nederlandse binnenvaartmarkt volledig vrijgelaten moet worden, beantwoord ik ontkennend. Een koude sanering van de bedrijfstak is beslist ongewenst. Ook zal vanwege de noodzakelijke reservecapaciteit een zekere regulering nodig blijven. Ik kan het doel van dit wetsvoorstel dan ook onderschrijven, namelijk dat gekozen is voor een overgang naar een vrijere marktwerking in deze sector op een beheerste en gedoseerde

wijze, met behoud van stabiliteit in de markt. Op deze wijze kan gewerkt worden aan een in economisch en sociaal opzicht gezonde bedrijfstak, die kan voorzien in een redelijke en duurzame vervoersvoorziening.

Wat opvalt, is dat de regering gekozen heeft voor een tijdelijke wet. Volgens artikel 31 zal de wet per 1 januari 2000 komen te vervallen. Het is echter tevens mogelijk dat dit bij koninklijk besluit reeds op een eerder tijdstip gebeurt. Dat lijkt mij niet nodig en ook ongewenst. De Europese Commissie houdt ook het jaar 2000 aan en het ziet er niet naar uit dat de binnenvaartmarkt op een eerder tijdstip geliberaliseerd kan zijn. Integendeel, er zijn nog diverse onzekerheden die de vraag rechtvaardigen of het jaar 2000 wel haalbaar zal zijn. In ieder geval vind ik de mogelijkheid om op een eerder tijdstip de wet te doen vervallen niet gewenst, omdat dit ook voor de bedrijfstak geen duidelijkheid biedt. Onder welke omstandigheden kan de minister hiertoe overigens besluiten? Bovendien ben ik van mening dat de Kamer bij een dergelijke ingrijpende beslissing betrokken dient te worden. Een koninklijk besluit is zeker niet het gewenste middel. Daarom heb ik op dit punt een amendement ingediend.

Het tijdelijke karakter van het wetsvoorstel wordt vooral bepaald door de vraag of de voorstellen van de Europese Commissie inzake de

liberalisering van de binnenvaartmarkt zullen worden aangenomen. Indien het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie de voorstellen niet aanvaarden, staat de gehele liberalisering op losse schroeven en daarmee ook de tijdelijkheid van dit wetsvoorstel. Het is daarom van groot belang dat de werking van de wet en van het flankerend beleid goed geëvalueerd worden. De vraag mag worden gesteld wat er moet gebeuren indien er per 1 januari 2000 onverhoopt nog geen Europees beleid tot stand is gekomen dat het nationale toerbeurtregime zal vervangen. Die situatie komt dan zeker niet uit de vallen. De problemen zijn dan van dien aard dat de wetgever terecht een nieuwe uitspraak zal doen. Dat lijkt mij een betere weg dan het nu in de wet opnemen van een soort open einde, zoals is aangegeven in het amendement van mevrouw Vos.

Collega Van den Berg herinnert er al aan dat de Europarlementariër Van der Waal in 1991 een verslag publiceerde in opdracht van de commissie Vervoer van het Europees Parlement waarin wordt gesteld dat, om ruime concurrentie te voorkomen, een vorm van marktordering voor deze vervoerstak nodig zal blijven. Hoe verhoudt deze conclusie zich tot de voorstellen van de Europese Commissie? Ik lees verder in de nota naar aanleiding van het verslag dat de Europese Commissie ook enkele suggesties heeft gedaan om het wetsvoorstel aan te passen. Dit gebeurde wel op de valreep, maar ik begrijp niet helemaal waarom de regering het niet meer nodig acht om hier rekening mee te houden. Een belangrijke vraag van de Commissie was mijns inziens of het wetsvoorstel niet zodanig gewijzigd zou moeten worden dat daarin in de eerste plaats als algemeen beginsel de liberalisering van de markt voor het Noord-Zuid-vervoer wordt gesteld en er vervolgens regels voor het voorgenomen vrachtverdelingsstelsel worden gegeven die als afwijking op dit beginsel gelden voor een periode die tot 1 januari 2000 beperkt is. Is de regering van mening dat het wetsvoorstel in voldoende mate hieraan tegemoetkomt?

De geleidelijke liberalisering van de binnenvaartmarkt hangt in sterke mate af van het slagen van het flankerend en stimulerend beleid. Een belangrijk aspect daarvan is het

Schutte

terugdringen van de structurele overcapaciteit. De door de Commissie aangekondigde nieuwe sloopactie zal in combinatie met de herziening van de oud-voor-nieuw-regeling daartoe een forse aanzet moeten geven. Ook wordt voorgesteld om een investeringsaftrek in te voeren voor aan het schip aan te brengen verbeteringen en dergelijke. Het is mij niet geheel duidelijk of dit nu wel gewenst is. Immers, dat er toch weer sprake is van een overcapaciteit van circa 15% is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de voortdurende produktiviteitsstijging in de binnenvaart als gevolg van vlootvernieuwing en technische verbetering van bestaande schepen. Is het dan wel verstandig een dergelijke investeringsaftrek in te voeren? Zal de structurele overcapaciteit dan niet opnieuw toenemen?

De heer **Korthals** (VVD): Voorzitter! Op zichzelf lijkt het in eerste instantie niet helemaal logisch, maar de binnenvaart moet natuurlijk ook concurreren met het goederenvervoer over de weg, dat wel die investeringsaftrek heeft.

De heer **Schutte** (GPV): Dat is inderdaad de afweging. Ik heb de vraag dus ook open gesteld. Ik vind dat wij de vraag, wat op een gegeven moment het zwaarst moet weten, wel moeten beantwoorden. Er zit een stuk inconsistentie in als wij zeggen dat wij naar een liberalisering toe moeten, terwijl wij ondertussen het ontstaan van overcapaciteit hiermee in feite stimuleren.

In dit kader is de vraag relevant of de overheid niet een regulerende rol moet blijven vervullen als het gaat om het handhaven van een zekere reservecapaciteit. Ik krijg de indruk dat dit op termijn niet noodzakelijk zal zijn. Veel zal echter afhangen van het slagen van de flankerende en stimulerende maatregelen. Ook zal bevorderd moeten worden dat ondernemers op verscheidene deelmarkten actief zijn en zullen de substitutiemogelijkheden tussen de verschillende vervoerstakken moeten worden vergroot. De maatregelen die in dit verband op stapel staan, stemmen mij hoopvol.

Tot slot is in dit kader mijns inzien nog een belangrijke rol weggelegd voor de commerciële samenwerkingsverbanden, die de positie van de individuele binnenschipper kunnen versterken. Zo krijgen deze

verbanden de mogelijkheid om een korting toe te passen op het overeengekomen tarief. Die korting is voor leden lager dan voor niet-leden. Het doel hiervan is begrijpelijk, namelijk fondsvorming voor het geval het samenwerkingsverband extra kosten moet maken om de vervoerszekerheid te garanderen door het inhuren van extra capaciteit. Echter, veel toerbeurtgebruikers staan tot nu toe weinig positief tegenover deze samenwerkingsverbanden. Hoe denkt de regering dit te stimuleren? En wat zijn de consequenties voor de individuele binnenschipper die prijs blijft stellen op zelfstandigheid? Zal hij niet in een zwakkere positie komen te verkeren als samenwerkingsverbanden gunstiger tarieven voor leden kunnen aanhouden?

Een van de instrumenten om de markt flexibeler te laten functioneren, is de mogelijkheid voor de marktpartijen om voor specifieke transporten, genoemd in artikel 18, de tarieven en voorwaarden zelf vast te stellen. De regering verwacht dat de markt eventuele te lage tarieven zelf zal corrigeren, omdat in dat geval de schippers niet zullen reflecteren bij de daaropvolgende beursbevrachting. Maar brengen schippers zichzelf dan geen schade toe, omdat geen lading ook geen inkomsten oplevert? Is het, indien zou blijken dat de tarieven zodanig laag zijn dat individuele schippers daarvan schade ondervinden, niet wenselijk om de commissie van onafhankelijke deskundigen een zekere toezichthoudende taak te geven bij de totstandkoming van de tarieven? Schiet de liberalisering hier niet te ver door?

Naast de versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart is het ook van belang dat de sociale positie van de binnenschippers niet wordt afgebroken. In het algemeen zou ik willen vragen of de te nemen flankerende maatregelen, zoals de bedrijfsbeëindigingsregeling en de arbeidsbemiddeling, wat dat betreft voldoende zekerheden inbouwen. Is bij benadering aan te geven in hoeverre individuele binnenschippers als gevolg van dit wetsvoorstel in een moeilijke positie terecht kunnen komen?

Voorzitter! Een geleidelijke flexibilisering en vervolgens afschaffing van de toerbeurtstelsels is wenselijk om de concurrentieposi-

tie van de Nederlandse binnenvaart te versterken. Het wetsvoorstel bereikt hierin een wankel evenwicht dat met veel moeite tot stand is gekomen. Daarbij is het een belangrijke vraag of het evenwicht niet opnieuw zal worden verbroken door de grotere tariefvrijheid die wordt voorgesteld. Veel zal afhangen van de ontwikkelingen in Europa en het slagen van het pakket stimuleringsmaatregelen en het flankerend beleid. Ik hoop dat hierdoor het wankele evenwicht niet in gevaar zal worden gebracht, maar dat de Nederlandse binnenvaart er versterkt uit naar voren zal komen.

□

De heer **Terpstra** (CDA): Voorzitter! In mijn jeugd wilde ik graag vrachtwagenchauffeur worden en mijn grootouders waren binnenschippers. Nu valt het mij op dat de beschouwers tot nu toe weinig zijn ingegaan op de relatie tussen het onderhavige wetsvoorstel en de gevolgen ervan voor de binnenvaart en de concurrentie met het wegvervoer. Ik vind dat de voorstanders van het wetsvoorstel en ook de voorstanders van het beursstelsel vrij soepel over het probleem heen stappen wat voor de binnenvaart in haar geheel noodzakelijk is om de concurrentie met het wegvervoer aan te kunnen. Daarvoor heb ik eigenlijk geen Europese beschouwing nodig. Dat probleem doet zich naar mijn idee voor los van de vraag wat Europa eigenlijk doet, al is Europa wel belangrijk, omdat ons land erin ligt. Dat was dus het begin.

Nu komt mijn betoog zelf. Mijn betoog heb ik, zoals het veel CDA'ers betaamt, ingedeeld in drie gedeelten. Het eerste is de vraag wat ik eigenlijk van de sector vind, dus wat het probleem is. Op dat gebied heb ik een aantal vragen aan de minister om te kijken of datgene wat ik vind feitelijk juist is, althans naar de mening van de minister. Het tweede deel gaat over de vraag wat ik wil. Op dat gebied heb ik geen vragen aan de minister. Ik heb alleen de vraag of zij dat ook wil, geen feitelijke vragen. Het derde deel gaat over de vraag of datgene wat ik wil technisch wordt gerealiseerd door de concept-amendementen die ik heb rondgestrooid. Dit is mijn driedeling van het betoog.

De grondhouding is ± nu is "grondhouding" naar ik meen een

Terpstra

ongelukkig woord voor de binnenvaart, behalve indien men het vervoert ± dat van het CDA eigenlijk een felle oppositie wordt verwacht tegen van alles en nog wat. Dat wil ik vanmiddag niet doen, omdat het niet in het belang van de sector zelf is. Wij worden ook vaak om de oren geslagen met standpunten die wij in het verleden hadden. Dat zal ik nu niemand aandoen, noch mijzelf, noch de bewindsvrouw. Ik probeer het standpunt te vertolken wat het beste zou zijn voor de binnenvaart in haar geheel. De binnenvaart is naar mijn idee een belangrijke sector in onze maatschappij, waarin zeer veel aardige en hardwerkende mensen hun boterham verdienen. Het ideaal waarnaar ik streef is dat wij een kamerbrede oplossing bedenken die in het belang is van de gehele sector. Een van de grote problemen is het geven van een antwoord op de vraag: wat is exact in het belang van de gehele sector? Onderbelicht zijn de belangen van de sector ten opzichte van het wegvervoer. Hoe ziet de minister die verhouding? Is het wetsvoorstel met het uiteindelijke doel de liberalisering in haar ogen noodzakelijk om de concurrentie met het wegvervoer vol te houden of de concurrentiepositie te verbeteren? Iedereen in de Kamer wil de positie van het vervoer over water verbeteren ten opzichte van het vervoer over de weg. Wanneer wordt gediscussieerd over het vervoer over water valt het mij op, dat juist de grootste voorstanders van het verbeteren van de positie van de binnenvaart dat aspect in hun eigen beschouwingen helemaal niet meenemen.

Als wordt gesproken over de gehele sector, valt het mij in gesprekken en in brieven op dat de gehele sector niet meer unaniem bestaat.

De heer **Poppe** (SP): De heer Terpstra heeft niet helemaal goed geluisterd. Ik heb de relatie tussen het vervoer over de weg en dat over water aan de orde gesteld. Als door de vrije concurrentie de noodzakelijke flexibele laadruimte zal verdwijnen ± die kans is zeer groot omdat het niet goed is geregeld ± dan hebben de verladers een gereede kans dat zij niet kunnen vervoeren op het moment dat zij dat willen. Hoe denkt de heer Terpstra te voorkomen, dat dit deel van het vervoer naar de weg gaat en nooit meer bij het water terugkomt?

De heer **Terpstra** (CDA): Dat is een probleem. Ik zie een sector wegtransport die zeer flexibel is en waarvoor de overheid op een heel andere manier reguleert. Daarnaast zie ik de binnenvaart die de concurrentie voor een gedeelte aankan maar voor een ander gedeelte niet. De vraag die wij moeten beantwoorden, is: draagt het vrachtverdelingsstelsel als zodanig bij aan de verbetering van de concurrentie ten opzichte van het wegvervoer of is dat stelsel daarvoor juist schadelijk? Welnu, die vraag wordt door de sector zelf verschillend beantwoord waardoor wij een keuze moeten maken uit de twee stromingen die zich ook in de Kamer aftekenen. Als gesteld wordt dat voor de binnenvaart een goede regeling is opgesteld waardoor de reservecapaciteit aldaar rendabel kan draaien ± dat wordt met het beursstelsel mogelijk gemaakt ± is dat mijns inziens nog geen goed antwoord op de vraag die ik zojuist formuleerde.

De heer **Poppe** (SP): Resteert de vraag of het beursstelsel slecht is voor de concurrentieverhoudingen. Als dat niet het geval is, moet dat stelsel worden gehandhaafd en dient de concurrentiepositie van het water ten opzichte van de weg met andere maatregelen te worden verbeterd. Wat denkt u daarvan?

De heer **Terpstra** (CDA): Voorzitter! In de rest van mijn betoog geef ik als mijn mening aan dat het beursstelsel als zodanig niet bijdraagt aan de concurrentiepositie van de gehele sector binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer. Dat is mijn standpunt maar dat wil ik graag toelichten. De heer Poppe is zijn tijd weer vooruit, zoals dat ook past bij een parlementaire...

Voorzitter! Bij het aangegeven dilemma zou ik de oplossing willen kiezen die het meest in het belang is van de gehele sector binnenvaart. Echter, als je met de organisaties spreekt en de brieven leest die wij hierover ontvangen, kun je niet zeggen dat die sector één standpunt heeft. Net als bij de landbouw het geval is, valt de sector steeds meer uiteen in stromingen die verschillende oplossingen nastreven. Dat maakt het voor het parlement moeilijker. Wij kunnen niet meer spreken over "de sector binnenvaart" maar zullen moeten nagaan welke van de twee of drie stromin-

gen waarschijnlijk de beste is met het oog op de belangen van de sector.

Na deze inleiding richt ik mij op het wetsvoorstel zelf, dat een lange en bewogen voorgeschiedenis kent. Daar zullen wij rekening mee houden. De voorstanders van het evenredige-vrachtverdelingsstelsel gebruiken mijns inziens argumenten die in de tijd verder gaan dan het jaar 2000. In feite leiden die argumenten ertoe dat het beursstelsel eeuwig blijft bestaan. Dus men zegt: een markt waar de ondernemers capaciteit aanbieden, neigt periodiek naar overcapaciteit en prijsdumping, dus moet de overheid in principe het inkomen en de capaciteit regelen. Dat maatschappelijke standpunt, dat economisch goed te beredeneren is, kan ik volgen. Door die redenering zou de wet eeuwig moeten gelden. In dat licht is het logisch dat er een minimumprijs wordt afgesproken.

In het tijdelijke wetsvoorstel wordt wel een beursstelsel geregeld, maar geen minimumprijs. Is dat niet onlogisch? Naar mijn idee moet een beurs gericht zijn op het minimumprijsstelsel.

De redenering van de voorstanders van het beursstelsel kan ik dus helemaal volgen. Dat is een principiële keuze voor een ordening die eigenlijk eeuwig blijft. Door dezelfde ordening in het wegvervoer toe te passen, zijn de concurrentieverhoudingen met het wegvervoer het best te regelen. Dat is ook logisch. Immers, het wegvervoer omvat capaciteitsaanbieders. Er is echter geen sprake van eenzelfde ordening, dus naar mijn idee lukt het niet.

Onder andere de duwbakkenvereniging, het Centraal bureau Rijen binnenvaart en verenigingen uit dezelfde sector zijn tegenstander van het beursstelsel. Die gaan niet uit van bescherming via de beurs; die constateren dat de binnenvaart zeer veel mogelijkheden heeft voor verzorging van een groter deel van het transport door middel van betere samenwerking met spoorwegen en wegtransport. Die willen de sector moderniseren om meer kansen te krijgen. Een onderdeel daarvan is het intermodaal vervoer. Daarvoor is een keten nodig van allerlei vormen van transport. Deze groep bepleit heel sterk het liberaliseren van de markt, waarbij men de eigen machtspositie dus probeert te verbeteren via

Terpstra

samenwerkingsverbanden en het opgaan in rederijen. Het CDA meent dat een nadeel hiervan is dat er een soort 24-uurseconomie ontstaat, dus schippers die 24 uur per dag, 7 dagen in de week en 52 weken per jaar varen.

Er zijn twee systemen naast elkaar. Daartussen zal een keuze gemaakt moeten worden. Het gaat erom welk systeem wij het meest gunstig vinden voor de sector binnenvaart ten opzichte van andere vervoerssectoren.

De heer **Poppe** (SP): Bent u niet van mening dat juist de particuliere binnenschipper voor de noodzakelijke flexibiliteit zorgt en niet de rederij in het algemeen, inclusief de duwbakkenvereniging en het Centraal bureau Rijn- en binnenvaart? Als uw keus valt op de belangen van de grote rederijen en de particuliere schipper van de kleine binnenvaart dus verdwijnt, hoe blijft volgens u op dat moment de noodzakelijke flexibele laadruimte van ongeveer 30% over?

De heer **Terpstra** (CDA): De vraag is of een beurssysteem nodig is om overcapaciteit te regelen. Dat probleem bestaat ook bij het wegvervoer, maar dat wordt door de sector zelf geregeld. Ik geef toe dat een schip veel langer "leeft" dan een vrachtwagen. Dus het probleem is in feite hetzelfde.

De heer **Poppe** (SP): En de chauffeur woont natuurlijk niet met zijn familie in de vrachtwagen.

De heer **Terpstra** (CDA): Ik erken de cultuurverschillen. Ik constateer alleen dat er twee groepen schippers brieven naar de Kamer hebben geschreven naar aanleiding van dit wetsvoorstel. De ene groep kiest voor het systeem "in principe altijd" en de andere grote groep kiest voor een grotere liberalisering. Op grond van die visie heeft deze groep opmerkingen over dit wetsvoorstel gemaakt. De Kamer zal moeten bepalen welke van deze twee stromingen zij het meest juist acht.

De heer **Poppe** (SP): Daar was mijn vraag ook op gericht. U heeft daarop nog geen antwoord gegeven.

De heer **Terpstra** (CDA): Dat komt verder in mijn betoog aan bod. U stelt uw vragen steeds te vroeg.

Voorzitter! Ik heb alleen maar geprobeerd aan te geven dat uit de brieven die wij hebben gekregen twee visies zijn af te leiden, die ik beide kan volgen. Mijn feitelijke vraag aan de minister is of zij zich kan vinden in deze ruwe tweedeling van de sector.

Ik kom op de ontwikkelingen in Europa en met name in Duitsland. In Duitsland is de binnenvaart in één klap geliberaliseerd. Het prijspeil is daardoor drastisch gedaald, met alle sociale nadelen vandien. Maar men kan ook constateren dat het Nederlandse aandeel op de Duitse markt is gestegen. De vraag aan de minister is of deze informatie juist is en of er een duidelijke relatie is. Zowel de voorstanders als de tegenstanders van het beurssysteem gebruiken de ontwikkelingen in Duitsland als argument in hun voordeel. De voorstanders zeggen: zie je wel, liberalisatie leidt tot sociaal onaanvaardbare gevolgen. De tegenstanders van het beurssysteem zeggen: door de liberalisatie in Duitsland heeft de Nederlandse binnenvaart meer mogelijkheden gekregen. Zoals blijkt uit de brieven van het Centraal bureau Rijn- en binnenvaart, voert de laatste groep aan dat de Duitsers hun systeem kunnen terugdraaien indien Europa niet volgt. Wat vindt de minister van die redenering?

De heer **Poppe** (SP): U zegt dat de Nederlandse binnenvaart door de problemen in Duitsland weer mogelijkheden heeft. U bedoelt: de een zijn dood is de ander zijn brood. Maar als ook de Nederlandse binnenvaart dood gaat, wie heeft er dan nog brood?

De heer **Terpstra** (CDA): Ik geloof niet dat iedereen dood gaat. Dat geloof ik niet, maar ik ben het er met u over eens dat het slecht is om mensen dood te laten gaan, ook economisch gesproken.

De heer **Poppe** (SP): Dat bedoel ik ook.

De heer **Terpstra** (CDA): Daar is de CDA-fractie ook tegen. Het is niet ons ideaal dat zoveel mogelijk mensen economisch kapot gaan. Wij willen de sector een goede kans geven.

De vraag aan de minister is dus of onze kansen in Duitsland mede door de liberalisering aldaar zijn vergroot. En wat vindt zij van het argument

dat de Duitsers de zaak misschien zullen terugdraaien als zij vinden dat de rest van Europa niet liberaliseert? Is dat een reëel argument?

Uiteraard ben ik er verder in geïnteresseerd welke voortgang de socialistische transportcommissaris met het liberaliseren maken. Gelet op de huidige politieke verhoudingen in Nederland kan ik de vraag best zo stellen.

Tot nu ging het over de bevindingen; mijn standpunt volgt nu. Gelet op de voorgeschiedenis en gezien de ervaringen in Duitsland ben ik tegenstander van een liberalisatie in één klap. Ik ben er ook niet voor om de liberalisatie te versnellen, zoals mevrouw Van 't Riet wil. Ik steun dus het voornemen van de bewindsvrouw om geleidelijk te liberaliseren.

Naar mijn mening is de sector binnenvaart in zijn geheel er zeer bij gebaat als de Kamer nu besluit hoe zij de zaak in het jaar 2000 wil regelen. Ik ben dus tegen een regeling waarin niet duidelijk wordt gesteld wat er in 2000 gebeurt. De Kamer moet besluiten hoe zij de wet ziet en wanneer haar werking ophoudt. Het jaar 2000 vind ik altijd een mooi en duidelijk moment om iets te laten ophouden.

De heer **Korthals** (VVD): Maar dat besluit ligt toch vast in de wet?

De heer **Terpstra** (CDA): Dat ligt vast in de wet, maar ik wil niet dat er opnieuw discussie ontstaat door een evaluatie halverwege of doordat Europa iets anders doet. Ik ga er namelijk van uit dat de principiële meningsverschillen onder de binnenschippers over de rol van het beurssysteem blijven bestaan. De voorstanders van het beurssysteem vinden duidelijk dat het systeem als zodanig goed is en moet blijven. Een discussie naar aanleiding van een evaluatie in 1998 heeft daarom volgens mij weinig zin. Ik schep liever nu duidelijkheid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hoe beoordeelt de heer Terpstra de eventuele situatie dat de regeling volgens de wet in 2000 afloopt, terwijl er dan nog geen Europese regeling is? Dat zou toch een heel gekke situatie zijn?

De heer **Terpstra** (CDA): Duitsland, toch een belangrijke lidstaat van Europa, heeft al geliberaliseerd. Als Nederland ook liberaliseert, zullen de

Terpstra

krachten in Europa voor liberalisatie groter zijn; daar ga ik althans van uit. Wij spreken vaak over Europa alsof dat een vreemde figuur zou zijn, maar wij zijn voor een deel zelf Europa. Onder de belangrijkste binnenvaartlanden spelen Duitsland en Nederland een vrij grote rol. Als wij nu al zouden besluiten om het Duitse systeem te volgen in het jaar 2000, dan vind ik een beroep op Europa als een anonieme en schimmige figuur in Brussel onterecht. Maar dat is onze minister zelf en ook de Duitse minister en ook ons eigen parlement. Als wij in Nederland zo iets besluiten dan is een deel van Europa geliberaliseerd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik interpreteer uw woorden zo, dat u ervan uitgaat dat die zaken te zijner tijd naadloos op elkaar aansluiten.

De heer **Terpstra** (CDA): Dat is wel het ideaal waarnaar ik streef. Het beroep dat wij steeds op Europa doen, vind ik in principe onjuist want Europa is voor een deel onze eigen regering. Tenzij de regering mordicus tegen is en Europa het oplegt. Nogmaals, wij moeten in het parlement het ideaal nastreven waarbij Europa het verlengstuk is van ons eigen beleid. Ik zie Europa niet als een macht buiten de Kamer. Ik vind Europa uiteraard belangrijk, maar ik ga ervan uit dat als Duitsland en Nederland één lijn trekken, Europa eerder liberaliseert dan wanneer wij een andere lijn volgen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Nederland heeft de grootste binnenvaartvloot. In Europa wordt voornamelijk economisch gedacht en ik denk dat daar de belangen van de grote rederijen eerder aan bod komen dan de belangen van onze grote vloot van particuliere binnenschippers, al dan niet samenwerkend. Is de heer Terpstra niet met mij van mening dat onze minister vanuit het kleine Nederlandje, de provincie Nederland in Europa, op dat gebied, economisch gezien, weinig in de melk te brokkelen heeft? Als de heer Terpstra een scheiding maakt tussen grote rederijen en kleine binnenvaart en hij kiest voor de grote rederijen terwijl juist de binnenvaart gebruik maakt van de beurs, gooit hij dan niet meteen het hele sociale stelsel in één keer overhoop, ook al wil hij dat op termijn doen en wordt het dus een "hangen op termijn"?

De heer **Terpstra** (CDA): Aan de ene kant zegt u dat Nederland een zeer grote rol speelt in de binnenvaart en aan de andere kant dat wij een buitengewoon klein landje zijn. Uiteraard heeft u gelijk dat wij klein zijn, maar in de binnenvaart zijn we weer groot. En een groot deel van onze binnenvaart verdient het geld mede op de Duitse markt. Ik zie dan ook niet zo'n grote tegenstelling tussen de ontwikkelingen in de Duitse markt en in de Nederlandse markt. Economisch gezien vind ik dat min of meer een geheel. De samenwerkingsverbanden tussen die rederijen, waar ik voor ben, ziet u heel sterk als het grootkapitaal ten opzichte van de kleine ondernemingen. Ik zie die samenwerkingsverbanden ook tussen kleine ondernemingen die hun krachten bundelen. Wat de Spar is voor de consument is het samenwerkingsverband voor de binnenvaart.

De heer **Poppe** (SP): Albert Heijn heeft toch al gewonnen van de Spar?

De heer **Terpstra** (CDA): Albert Heijn heeft wel gewonnen maar er blijven nog heel veel andere over. Albert Heijn bedient niet alle consumenten in heel Nederland, want er zijn gelukkig nog heel veel detaillisten om de hoek. Uw voorbeeld geeft al aan dat wat bij de detailhandel kan gebeuren, ook zal kunnen gebeuren in de binnenvaart. U gaat ervan uit dat in de binnenvaart "Albert Heijn" de enige blijft terwijl wij zien dat er gelukkig in de maatschappij heel veel warme bakkers om de hoek overblijven.

De heer **Poppe** (SP): Nu we toch met die vergelijking bezig zijn...

De heer **Terpstra** (CDA): Ik meen dat u ermee bent begonnen.

De heer **Poppe** (SP): ...als straks de Winkelsluitingswet doorgaat ± waar u overigens ook tegen bent ± zullen juist de kleinere bedrijven, de winkel om de hoek, het loodje leggen. Waar ik met deze tijdelijke wet, die de kant van een volledig vrije markt opgaat, bang voor ben, is dat de concurrentie de flexibiliteit niet overeind kan houden. Wie houdt dan nog die extra laadruimte over? De kleine schipper kan dat niet en hij moet er dus mee stoppen. Dan heeft u het flankerend beleid voor een soepele afvloeiing: dat is een zoethoudertje om het aan

op te hangen en dan valt het luik niet zo snel. Maar een belangrijk deel van onze binnenvaart wordt naar mijn mening met deze tijdelijke wet bedreigd. Ik hoop dat als u straks moet kiezen tussen de rederijen en de belangrijke tak voor de flexibiliteit, de belangrijke tak van de kleinere binnenschippers, u voor de goede kiest.

De heer **Terpstra** (CDA): Aan de ene kant heb ik in de vergelijking tussen die twee groepen de vraag naar voren gebracht of het beurssysteem de concurrentiepositie ten opzichte van het wegvervoer niet bemoeilijkt. Aan de andere kant heb ik erop gewezen dat je in de moderne ontwikkeling een soort 24-uurseconomie zou kunnen krijgen met alle sociale nadelen vandien. U brengt steeds naar voren dat er een grote tegenstelling is tussen de kleine binnenvaart en de grote, terwijl ik het belang van de hele sector in Europa verdedigen wil. Ik wil niet alleen maar die twee groepen tegen elkaar uitspelen, wat u steeds doet.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik speel geen groepen uit. Ik stel vast, dat er twee zijn met ieder hun eigen belang. Het belang van de een moeten wij hier ook verdedigen. Daar hebben wij het over.

De heer **Terpstra** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Nu het standpunt dat ik de minister wil voorleggen als het CDA-standpunt. Wij zijn tegen liberalisatie in één klap. Naar mijn idee is een sector nu gebaat bij besluiten over de situatie in 2000. Daarbij ga ik ervan uit dat, indien Nederland en Duitsland besluiten voor liberalisatie van Europa in 2000, het als zodanig een factor is waarmee wij rekening moeten houden. De uitbreiding van het vrachtverdelingsstelsel vind ik onlogisch. Gezien deze tijdelijke wet waarin het beurssysteem tussen nu en 2000 de tijd heeft om zich voor te bereiden ook op het gebied van sociale begeleiding en flankerend beleid en dergelijke, vind ik het onlogisch om in de tussentijd eerst een uitbreiding te realiseren, terwijl onder andere de Vereniging Rijn- en binnenvaart en de Duwbakvereniging juist bezwaar maken tegen die uitbreiding, waardoor allerlei vormen van intermodaal vervoer en containervervoer onder het

Terpstra

beurssysteme worden gebracht. Wij gaan akkoord met de tijdelijkheid, dat wil zeggen dat er van een definitieve einddatum sprake is. Ik heb de collega's en de minister amendementen gegeven. Ik heb deze amendementen nog niet officieel ingediend, omdat ik wil proberen dit wetsvoorstel zo kamerbreed mogelijk te regelen.

Ik sluit mij aan bij de vragen over de commissie van deskundigen en de bevrachtingscommissie. Als je voor het beurssysteme kiest, is het logisch dat er ook minimumprijzen worden geregeld. Ik vind het nu een beetje onduidelijk.

Ik ben ook voorstander van een sociaal flankerend beleid. Ik wil de minister vragen hoe de positie van het personeel van de privaatrechtelijke Noord-Zuid-vereniging exact is geregeld. Is dat allemaal al voor elkaar?

□

De heer **Korthals** (VVD): Voorzitter! Voor een deel van het binnenvaartvervoer bestaat sedert 1975 het systeem van de vrijwillige vrachtverdeling, beheerd door de toerbeurtvereniging Noord-Zuid. Wij hebben kunnen constateren, dat het marktsegment in de loop der jaren wat is afgenomen en dat heeft geleid tot grote strubbelingen binnen de binnenvaart. Dat heeft een dieptepunt ± zo men wil: een climax ± gekend in 1993. De toenmalige minister heeft ervoor gezorgd, dat er bemiddeld werd, uiteindelijk onder leiding van de heer Albeda. Deze bemiddelingspoging heeft geresulteerd in de thans voorliggende tijdelijke wet.

De VVD-fractie moet er duidelijk over zijn ± en die duidelijkheid bestaat vanuit het verleden ± dat zij nooit een groot voorstander is geweest van de evenredige vrachtverdeling. Dat zal zij ook niet worden ook, wat zij ook bij de Wet vervoer binnenvaart nogmaals nadrukkelijk naar voren heeft gebracht. De fractie heeft toentertijd tegen die wet gestemd. Een belangrijke overweging daarbij was, dat de Kamer niet bereid was een horizonbepaling in die wet op te nemen. Wat we nu in feite zien bij deze tijdelijke wet, is een vorm van een horizonbepaling tot het jaar 2000.

Het toerbeurtsysteem heeft over het algemeen tot veel problemen

geleid, ook in de openbaarheid. Een gering percentage van het vervoer gaat via de beurs, maar over het algemeen is de aandacht toch wel op die binnenschippers gericht, die zich daar voor een belangrijk deel mee bezighouden. Het heeft ook het imago van de binnenvaart geen goed gedaan. Dan kom ik op een belangrijk punt: naar het oordeel van de VVD-fractie heeft de binnenvaart geweldig veel goede mogelijkheden, maar die moeten dan ook wel volledig worden benut. Ik wijs dan nog eens op een rapport uit 1990 van het NEA, waarin wordt gezegd dat een beperking van de contractvrijheid heeft geleid tot een beperking van de groei van de binnenvaart. Dat is natuurlijk jammer, omdat iedereen het erover eens is dat juist de binnenvaart tamelijk milieuvriendelijk is, zeer goed zou moeten concurreren met het vervoer per spoor dan wel met het vrachtvervoer. Met andere woorden, alle mogelijkheden die er zijn, zijn naar onze stellige opvatting in onvoldoende mate benut. Men heeft zich vaak, althans naar het oordeel van mijn fractie, teveel geconcentreerd op verdeling van de koek, terwijl men te weinig gekeken heeft naar de mogelijkheden om meer koek naar de binnenvaart toe te krijgen.

Wat zijn nu de toekomstmogelijkheden? Er zijn toekomstmogelijkheden wanneer het commerciële zal gaan, wanneer er meer zal worden geautomatiseerd en wanneer er meer zal worden geïnvesteed. Vandaar dat ik wel een voorstander ben van die investeringsaftrek. Ik denk dat de binnenvaart dan nog sterker concurrerend met andere wijzen van vervoer kan werken.

Dat zou kunnen betekenen dat bijvoorbeeld ook de positie van de Rotterdamse haven weer gunstiger wordt. En als die Rotterdamse haven weer een sterkere, concurrerende positie heeft ten opzichte van andere havens, heb je ook kans dat er meer vervoer in de richting van Nederland komt en dat er meer zal kunnen gebeuren.

Met andere woorden, het is belangrijk dat de binnenvaart goed op poten wordt gezet. De fractie van de VVD is tegen de evenredige vrachtverdeling. Niettemin vinden wij dat je niet van het ene op het andere moment die evenredige vrachtverdeling helemaal kunt afschaffen. In die zin kunnen wij ons ook vinden in de

wet die thans voorligt. Maar het is wel een stap terug. Je krijgt eerst een uitbreiding van het tonnage dat over de beurs moet gaan. En kijk naar de internationale context. In Duitsland heeft men op een nogal vrij directe manier geliberaliseerd, met allerlei kwalijke gevolgen vandien. Maar ze zullen in Duitsland niet begrijpen dat dan in Nederland in feite sprake is van een verandering om het nog meer via de beurs te laten verlopen, dus minder te liberaliseren. Dat zou wel eens repercussies kunnen gaan hebben.

Daar staat tegenover dat in dit wetsvoorstel ook is opgenomen dat er meer geflexibiliseerd zal gaan worden. Dat is dus een middel om te komen tot een sterkere marktwerking in het jaar 2000. Dat zal gepaard moeten gaan met een goed ondersteunend beleid door de Nederlandse regering, waar mogelijk afgestemd op het Europese beleid.

Al enkele malen is de vraag gesteld hoe het gaat met het Europese beleid. In eerste instantie is er in juni sprake van duidelijke plannen vanuit Europa, maar ook de fractie van de VVD maakt zich er zorgen over of het daadwerkelijk tot een geharmoniseerd beleid gaat komen. Ik wil het niet een voorwaarde noemen, maar het is wel belangrijk dat deze regering erop blijft aandringen dat het geharmoniseerde Europese beleid er gaat komen. In verband daarmee is het van groot belang dat wij deze wat na verloop van enige tijd gaan evalueren, opdat wij dan kunnen zien hoe dat loopt. Maar, nogmaals, dat is geen voorwaarde om uiteindelijk te komen tot die vrijere marktordering. Belangrijk is dat de sector nu weet waar hij aan toe is. Ik vind het dus goed dat een termijn tot 1 januari 2000 in de wet is genoemd. Het sluit ook aan bij andere bewegingen in Europa. Want ik dacht dat ook Frankrijk en België bezig zijn om per 1 januari 2000 tot meer liberalisering te komen. Ongetwijfeld zullen ook andere landen dat doen. Dat betekent dat men in geheel Europa op de goede weg is, wat uiteindelijk ten voordele van de Nederlandse binnenvaart zal werken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hoe kijkt u aan tegen die evaluatie? Aan de ene kant noemt u het een belangrijk instrument om goed inzicht te krijgen, terwijl aan de andere kant die datum van 1 januari

Korthals

2000 een vaststaand gegeven is. Kan de uitkomst van de evaluatie nog van invloed zijn op een bepaalde datum? Want waar evalueer je uiteindelijk anders voor?

De heer **Korthals** (VVD): Nee. Het is heel duidelijk dat dat voor de fractie van de VVD nu juist niet kan. Ik heb gezegd dat er duidelijkheid voor de gehele sector moet zijn. Wat gaan wij dan bij de evaluatie wel bekijken? Er zijn allerlei voorstellen door de minister van Verkeer en Waterstaat gedaan. Zij heeft aangegeven waarmee men bezig is, zoals sloopbeëindigingsregelingen, sloopregelingen, sloopfondsen en dergelijke. Zowel op Nederlands gebied gebeurt daar het een en ander als op Europees gebied. Dat betekent dat we de vinger aan de pols moeten houden en dat we erop letten dat alle dingen die in Nederland moeten gebeuren, worden uitgevoerd. Op die punten waarop het internationaal verkeerd gaat, zullen wij de minister moeten stimuleren om ervoor te zorgen dat er op de aangegeven weg verder wordt gegaan.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik vind dan dat de heer Korthals de evaluatie te beperkt ziet. In artikel 30 staat een opsomming en daaruit blijkt dat de evaluatie vrij ver gaat. De uitkomsten zullen zeer wezenlijk zijn en zij zullen in het parlement tot een nadere bezinning moeten kunnen leiden. Ook wij vinden dat de genoemde datum een soort beginsel is, maar je kunt niet, ongeacht de uitkomsten van de evaluatie, voortgaan.

De heer **Korthals** (VVD): Die datum is helemaal geen beginsel. Die staat keihard in de wet vermeld: 1 januari 2000.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U zegt: die datum staat vast, daar kunnen wij niet omheen.

De heer **Korthals** (VVD): Als deze wet wordt aangenomen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Maar u heeft ook gewezen op het belang van een geharmoniseerd Europees beleid. Zojuist heeft u gepleit voor versterking van de sector en gezegd dat er iets moet gebeuren met de overcapaciteit en enkele andere problemen. Stel dat op een gegeven

moment deze wet niet meer van kracht is en de hele zaak als het ware wordt opengegooid. Het is mogelijk dat dat gebeurt op een moment waarop een bepaald deel van de Nederlandse binnenvaart er nog niet aan toe is om de weg van de vrije markt op te gaan. Wat zegt u dan? De evaluatie kan bijvoorbeeld uitwijzen dat men nog niet aan die vrije markt toe is en dat eerst nog extra regelingen in Europees verband getroffen moeten worden.

De heer **Korthals** (VVD): Het verschil tussen uw en mijn opvatting is, dat u de verandering eigenlijk niet wilt en ik wel. U begint er nu al van uit te gaan dat het beoogde niet lukt, maar ik ga er juist van uit dat dit wel lukt. Stel nu dat het uiteindelijke resultaat is een faliekante mislukking. Stel dus dat er van al datgene wat op Europees niveau moet gebeuren niets terecht komt en dat ook niets gebeurt met de Nederlandse regelingen. Dan kun je altijd nog zien wat je te doen staat.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Maar wij zijn nu bezig met de wet. U zegt dat ik het beoogde niet wil. Mijn fractie wil niet per definitie vasthouden aan het toerbeurtstelsel. Wij hechten er wel aan, dat er een binnenvaart komt die sterk is en die kansen heeft. Wij willen dat een aantal zaken geregeld is op het moment dat wij deze wet buiten werking stellen. U zegt bij voorbaat al dat de datum van 1 januari 2000 sowieso zal gelden. Ik vraag mij echter af wat uw positie zal zijn als op dat moment duidelijk is dat de sector waarom het nu gaat absoluut de gevolgen niet kan dragen.

De heer **Korthals** (VVD): Ik vind dat deze sector moet weten waarnaar zij toe moet werken. Daarover mag geen enkele onzekerheid bestaan. Daarom is het zo belangrijk dat in de wet een datum wordt vastgesteld. Tot die conclusie is overigens de commissie-Albeda ook gekomen. Dat was ook een belangrijk onderdeel van de onderhandelingen. Daarom hecht ik zozeer aan dit punt.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Het heeft er alle schijn van dat het einde van de toerbeurtstelsels in de binnenvaart in zicht komt. De Nederlandse regering

heeft in elk geval een duidelijke voorkeur uitgesproken voor liberalisering van de binnenvaartmarkt. Met de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-gezet in die richting. Daarmee zou een eind komen aan een 60 jaar durende marktordening in de binnenvaart. Op zichzelf is het al erg opvallend dat het toerbeurtstelsel het zo lang heeft volgehouden. Het systeem was immers in de jaren dertig bedoeld als crisismaatregel. De beschermende maatregelen die destijds voor een andere sector, het wegvervoer, zijn getroffen zijn al lang niet meer van kracht. De wetgever heeft echter in de loop van de tijd telkens bepaald dat het, gelet op de specifieke kenmerken van de binnenvaart, goed is om voor de sector een bepaalde marktordening in stand te houden. Veel ondernemers in de binnenvaart zijn van oordeel dat er nog altijd goede argumenten zijn om niet over te gaan tot volledige liberalisering van de sector.

Mijnheer de voorzitter! De RPF-fractie kan instemmen met de doelstelling van het voor ons liggende wetsvoorstel, dat ten aanzien van de binnenvaart vanuit Nederland naar België en Frankrijk de overgang naar een vrijere marktwerking op een beheerste en gedoseerde wijze zou moeten verlopen. Wij zouden het bijzonder toejuichen als hierdoor een sterkere binnenvaartsector werd gerealiseerd, een binnenvaartsector met een goede concurrentiepositie in de totale transportsector. Met de minister zijn wij van oordeel dat de binnenvaart grote mogelijkheden heeft. Dat is een punt dat ik ook bij de discussies rond de Betuweroute centraal heb gesteld. Ik doel hierbij met name op de mogelijkheden die ontstaan door de voortdurend toenemende goederenstromen en op de mogelijkheden om vervoer over de weg over te hevelen naar de veel milieuvriendelijker binnenvaart. Gezien de enorme belasting van het Nederlandse wegennet liggen hier kansen en wat ons betreft zelfs noodzakelijkheden om een overschakeling te doen plaatsvinden.

Het streven naar een vrijere marktwerking wil voor de RPF-fractie overigens niet op voorhand zeggen op korte termijn een volledig liberale markt. Ik heb dat in de schriftelijke gedachtenwisseling al gesteld. Dit

Stellingwerf

neemt niet weg dat ook wij ons realiseren dat alle andere vervoerssectoren uitgaan van een min of meer liberale markt. Handhaving van een uitzonderingspositie voor de binnenvaart moet derhalve zijn gebaseerd op goede argumenten die ook in de 21ste eeuw nog zouden gelden.

Het is voor de wetgever moeilijk om op grond van het oordeel van de sector zelf tot wetgeving voor de langere termijn te komen, simpelweg omdat de sector intern sterk verdeeld is en uiteraard ook belanghebbend is. Sommigen vinden de wet te behoudend en wensen een meer liberale insteek, terwijl de wet in de ogen van anderen al een veel te liberaal karakter heeft en een groot aantal ondernemers in de sector vroeg of laat de das om zal doen, zo zegt men. De RPF-fractie ziet deze wet als een compromis tussen beide groepen. Wat dat betreft, is een compliment op zijn plaats voor de geestelijk vader van de voorliggende regeling, prof. Albeda. In de wet wordt bovendien geanticipeerd op Europees beleid. In dit kader vraag ik mij af of de regering zich niet te veel achter de brede rug van Europa verschuilt. Als wordt gezegd dat Nederland zich heeft te houden aan Europees beleid ter zake, vraag ik mij af wie dat beleid dan maakt. Ik mag toch aannemen dat de minister een belangrijke vinger heeft in de binnenvaartpap in Brussel, gelet op het zeer grote marktaandeel. Ik kan mij voorstellen dat de inzet van de minister in Brussel een volledig vrije markt is, gezien haar achtergrond. Vervolgens moet echter niet de indruk worden gewekt dat zij in haar wetgeving niet anders kan, omdat Europa nu eenmaal vraagt om liberalisering. Wil zij daar nog eens nader op ingaan?

Het is duidelijk dat de keuze voor een vrijere markt gepaard moet gaan met een adequaat flankerend en stimulerend beleid. Daarover zal voor de expiratiedatum van de wet volstrekte duidelijkheid moeten zijn, zo vindt de RPF-fractie. Ik heb kennis genomen van de voorgenomen maatregelen in dat kader. Ik heb er enkele vragen over. Momenteel wordt gewerkt aan een bedrijfsbeëindigingsregeling voor ondernemers in de binnenvaart vanaf 55 jaar. Is al meer bekend over de inhoud daarvan? Ik vraag mij ook af waarin de arbeidsbemiddeling voor ondernemers die de bedrijfstak

zouden willen verlaten zich moet onderscheiden van de reguliere arbeidsbemiddeling. Zal die intensiever zijn? Zo nee, waarom wordt dat voornemen dan zo expliciet apart genoemd in het flankerend beleid? De minister schrijft voorts dat met een drietal potentiële samenwerkingsverbanden wordt gesproken. Kan zij er op dit moment wat meer over mededelen?

In de stukken heb ik aandacht gevraagd voor het verslag van de Europarlementariër Van der Waal. Daarin wordt gesteld dat in de toekomst een vorm van marktordering nodig zal blijven in de vorm van flankerend beleid, zoals flexibel inzetbare sloop- en oud-voornieuw-regelingen. De minister heeft in haar schriftelijk antwoord meegedeeld dat Nederland bereid is deze ideeën in het kader van de Europese Unie en de Centrale commissie voor de Rijnvaart verder te bespreken. Wil zij deze toezegging vandaag wat concreter maken? Wanneer en op welke wijze zal dat zo gebeuren?

In dit verband wil ik aandacht vragen voor enkele andere internationale aspecten. Het is logisch dat de binnenvaart in Duitsland roept om spoedige afschaffing van alle toerbeurtstelsels, gelet op de abrupte afschaffing van het Festfrachtsysteem enkele jaren geleden in Duitsland zelf. Is het denkbaar dat bij uitblijven van integrale liberalisatie van de binnenvaart in ons land en andere landen in Duitsland wordt besloten om de Duitse markt juist weer te deliberaliseren?

Wil de minister ook verder ingaan op het standpunt van de havenondernemersvereniging dat de tijdelijke wet het risico van ladingsverlies voor de Nederlandse zeehavens met zich brengt? Ik heb begrepen dat zij daar niet zo erg in gelooft, maar misschien kan zij er nader duidelijkheid over geven waarom zij dat gevaar niet zo groot acht.

Ik ga in op de inhoud van de wet. De RPF-fractie kan de hoofdlijnen van de wet voor een belangrijk deel onderschrijven. Ik realiseer mij dat wij nu spreken over een moeizaam bereikt akkoord tussen de verschillende partijen en dat dit gevolgen heeft voor de mate waarin de Kamer de wet kan wijzigen. Het mag echter niet zo zijn dat er geen enkele wijziging meer in de wet is aan te brengen door de Kamer, bijvoorbeeld

wat de reikwijdte betreft. Op dat punt lijkt de zaak te zijn dichtgetimmerd. Als dit punt ter discussie wordt gesteld, zal de bereidheid tot acceptatie bij de overige partijen nog verder onder druk worden gezet, zo schrijft de minister in de nota naar aanleiding van het verslag. Toch vraag ik mij af of de bepalingen betreffende de reikwijdte de toets der kritiek wel kunnen doorstaan; de juridische kritiek bedoel ik dan. De heer Van den Berg is daar overigens ook al op ingegaan. De regering kent ervoor de reikwijdte te beperken ten opzichte van de bestaande regeling. In artikel 3 wordt expliciet bepaald dat de wet niet van toepassing is op vervoer van plaatsen gelegen aan de Rijn, de Waal gerekend vanaf het begin tot Gorinchem, of de Lek gerekend vanaf het begin tot Krimpen aan de Lek, naar bestemmingen in België. Deze beperking is, denk ik, moeilijk vol te houden, gelet op de inhoud van de Akte van Mannheim. Tot nu toe is het beleid steeds geweest dat vrijstelling van het vrachtstelsel slechts plaatsvindt als zowel de laad- als de losplaats aan Akte-water is gelegen. Ik heb op dit punt een amendement ingediend. Deelt de minister de opvatting dat voorkomen moet worden dat het toerbeurtstelsel voor een groot deel aan zijn doel voorbijschiet, doordat de reikwijdte te beperkt wordt? Dat is naar onze opvatting met deze regeling het geval. Reeds twintig jaar functioneert het goed en, ook volgens het kabinet, passend binnen de Akte van Mannheim. Ik neem aan dat niet bewust de mogelijkheid wordt gecreëerd om het toerbeurtstelsel te omzeilen door een gedeeltelijk andere route te kiezen. Voorziet de minister overigens geen handhavingsproblemen bij de nu gemaakte keuze? Op andere punten vestigt zij hier namelijk wel de aandacht op.

Ten aanzien van de tariefvorming heb ik een vraag over de taak van de commissie van onafhankelijke deskundigen. Het is mij nog niet precies duidelijk wat de meerwaarde is van deze commissie. Zij krijgt in elk geval niet de bevoegdheid om de overeengekomen tarieven en bevrachtingsvoorwaarden inhoudelijk te toetsen. Zou het in strijd zijn met het advies van de commissie-Albeda om deze toetsing vooraf wel te laten plaatsvinden? In dit kader vraag ik aandacht voor de suggestie van binnenvaartorganisaties om dit aan

Stellingwerf

de bevrachtingscommissie over te laten, die in de wet dan ook de plaats van de commissie van onafhankelijke deskundigen zou overnemen.

Mijnheer de voorzitter! De RPF-fractie is van oordeel dat commerciële samenwerkingsverbanden kunnen bijdragen aan een sterkere binnenvaartsector. Voorziet de minister een ontwikkeling waarin geen plaats meer is voor de individuele ondernemer in de binnenvaart, gelet ook op het probleem van de noodzakelijke reservecapaciteit? Een samenwerkingsverband kan daarop wellicht inspelen. Het zou naar ons gevoel een sociale functie kunnen vervullen.

Ik kom op de looptijd van de regeling. De RPF-fractie vindt het van groot belang dat de binnenvaartsector in elk geval tot 2000 weet waar hij aan toe is. De mogelijkheid die nu nog wordt opengelaten om de wet eventueel eerder te laten aflopen, moeten wij wat mij betreft in elk geval loslaten. Ik heb dus een wat andere insteek dan voorgaande spreker. Ik steun het amendement van collega Schutte op dit onderdeel dan ook van harte. Overigens zal niemand verwachten dat de Europese regelgeving ons vóór 2000 noopt tot een ander regime. Vooralnog zullen wij ervan moeten uitgaan dat de wet in dat jaar afloopt. Ik denk dat het goed is als ook de sector daar zelf van uitgaat en daarop anticipeert. Dat neemt echter niet weg dat wij op grond van de evaluatie of evaluaties moeten constateren dat het jaar 2000 ongelukkig is gekozen. Dat zou zeker het geval kunnen zijn als de nieuwe Europese regelgeving dan nog niet van kracht is. De sector zou in een gat kunnen vallen als dan nog geen adequaat pakket aan flankerende maatregelen, zoals door de heer Van der Waal in het Europees Parlement bepleit, tot stand is gekomen. Ik neem al met al aan dat de evaluatie een serieus karakter zal hebben. Over de evaluatie heb ik een amendement ingediend. De RPF-fractie vindt de evaluatie van cruciale betekenis. Om nu in de wet neer te leggen dat zij uiterlijk in 1997 moet plaatsvinden, eventueel vroeg in dat jaar, vind ik te rigide. Wij kiezen ervoor om in de wet vast te leggen dat een verslag over de doeltreffendheid van de wet aan de Kamer wordt aangeboden twee jaar na inwerkingtreding van de wet. Wij noemen dat tijdstip, omdat

uiteraard ook de minister nog niet precies weet wanneer de wet in het Staatsblad zal verschijnen. Wij geven in ieder geval impliciet aan dat wij groot belang aan de evaluatie hechten.

□

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Zoals bijna alle sprekers voor mij al hebben gezegd: dit wetsvoorstel heeft een roerige voorgeschiedenis. Ik kan het mij goed herinneren hoe gefrustreerd ik als relatief geïnteresseerde buitenstaander was, toen ik de opeenvolgende bemiddelingspogingen van Albeda en anderen op een gegeven moment niet meer kon volgen. Het voortraject is niet alleen lang geweest omdat het overleg tussen de verschillende partijen enige tijd heeft genomen, maar ook omdat de minister enige aarzeling leek te hebben om het wetsvoorstel in te dienen. Optimistisch als zij is, hoopte zij snel een standpunt van de Europese Commissie te krijgen. Over het wetsvoorstel is dat standpunt er nu, over het Europese binnenvaartstelsel nog niet.

Over beide wil ik de minister een vraag stellen. Wat is de mening van de minister over het advies van de Europese commissaris Neil Kinnock? In de nota naar aanleiding van het eindverslag zegt zij dat de tijd nog niet rijp is om daar wat over te zeggen. In het stuk wordt wel een aantal aanbevelingen gedaan. Ik zou graag zien dat de minister daar uitgebreider op ingaat. Hoewel het advies duidelijk de Europese liberaliseringsgeest ademt, ligt op de langere termijn het standpunt van de Commissie ten aanzien van het binnenvaartbeleid nog niet vast. Wij horen nu zelfs geruchten dat de verscherpte sloopregeling niet meer uit communautaire gelden gefinancierd zal worden, maar eventueel door de lidstaten zelf. Kan de minister op deze geruchten ingaan?

Juist omdat het Europese binnenvaartbeleid als uitgangspunt van dit wetsvoorstel is gekozen, is het van belang hierover een standpunt van de minister te horen. Wat wordt haar beleid als Europa het erbij laat zitten? Heeft zij bijvoorbeeld een noodscenario, waarin diverse nationale, sociale en begeleidingsmaatregelen gewoon door kunnen blijven lopen? Naast een sloopregeling wordt in Europa

gedacht over oud-voor-nieuw-regelingen, over het werken in samenwerkingsverbanden en over marktobservatiesystemen. De minister heeft verklaard dat zij bereid is deze ideeën in het kader van de Europese Unie en de Centrale commissie voor de Rijnvaart verder te bespreken, maar wat is haar standpunt hierover? Hoe moet volgens Nederland een Europese marktordening voor de binnenvaart eruit zien?

De fractie van de PvdA stemt ermee in dat als uitgangspunt van het wetsvoorstel het compromis van de commissie-Albeda is gekozen. Wij vinden het terecht dat de minister zich aansluit bij de ontwikkelingen in Frankrijk en België, waar ook tijdelijke wettelijke maatregelen worden genomen of voorbereid. Kan de minister ons op de hoogte brengen van de laatste stand van zaken in deze landen? Wij onderschrijven de doelstelling van het wetsvoorstel dat de overgang naar een vrijere marktwerking op een beheerste en gedoseerde wijze moet verlopen, dat wil zeggen, met behoud van stabiliteit in de markt.

Om deze gewenste situatie in het jaar 2000 te bereiken, is echter wel wat nodig. Ten eerste wijs ik op de verscherpte sloopregeling. Over de financiering daarvan stelde ik al een vraag. Gezien de ervaringen met sloopregelingen in het verleden en de mogelijkheden die Oost-Europa biedt om goedkoop schepen te bouwen, ben ik over deze regeling niet optimistisch. Als basis voor het door iedereen gevraagde saneringsbeleid lijkt een dergelijke regeling onvoldoende. Wat is de mening van de minister hierover?

Ten tweede is flankerend en stimulerend beleid nodig. Alle voorgaande sprekers zijn hier al op ingegaan. Een goede bedrijfsbeëindigingsregeling, hulp bij het zoeken van een nieuwe woning, arbeidsbemiddeling en sociale begeleiding zijn hierbij essentieel. Wij ondersteunen de voorstellen die de minister daarover doet. Is al aan te geven of en in hoeverre hier gebruik van zal worden gemaakt?

Ten derde zijn het stimuleren van ondernemerschap en innovatie van het vervoersproces belangrijke onderdelen van de voorbereiding op de vrijere markt. De commissie-Van Duursen doet hier goed werk. Het opzetten van shuttlediensten, de investeringsaftrek ± kan de minister

Van Zuijlen

hierover nu eindelijk een definitieve toezegging doen? Is die er per 1 januari 1996? Het zou om het zorgen voor een efficiëntere containerafhandeling, de inzet van telematica en het stimuleren van intermodaal vervoer zijn hierbij, met de instemming van de fractie van de PvdA, inzet van het kabinet. Willen wij immers bereiken dat de groei van het containerverkeer meer via het water gaat, dan zal de binnenvaart als geheel concurrerder moeten worden en een sterker imago moeten krijgen. De PvdA-fractie vraagt de minister waarom zij ervoor heeft gekozen ook het intermodale vervoer onder de wet te brengen. Zou juist deze groeiemarkt, die door de overheid wordt gestimuleerd, er niet beter buiten kunnen blijven? De PvdA wil uiteraard dat het model van Albeda, waarin een redelijk en billijk evenwicht is gevonden tussen het verhogen van de omvang van de tonnage binnen het systeem en een gelijktijdige verhoging van de flexibiliteit, wordt gerespecteerd. Toch zijn wij van mening dat het intermodale vervoer buiten de wet zou moeten kunnen vallen. Het betreft hier een groeiemarkt. Er wordt gestreefd naar een verschuiving van de modal split in een meer vriendelijke richting. Het betreft een heel klein deel van de markt en het is in lijn met de voorstellen van de Europese Commissie. Ik overweeg samen met de heer Korthals en mevrouw Van 't Riet om hierover een amendement in te dienen.

Ten slotte is het nodig dat commerciële samenwerkingsverbanden worden gestimuleerd. De Europese Commissie wil hiervoor meer mogelijkheden. Ik vraag de minister hierop in te gaan. De PvdA-fractie is van mening dat de minister deze verbanden kan ondersteunen in de aanloopfase, maar vindt wel dat een duidelijke groei tot aan het jaar 2000 van de te vervoeren vracht beter is dan een groei op basis van een geplande evaluatie. Dit laat uiteraard onverlet dat beleid altijd geëvalueerd moet worden. Als dit naar de mening van de minister het compromis te zeer aantast, kan zij dan toch iets concreter zijn over de mogelijkheden voor dergelijke samenwerkingsverbanden ter vergroting van de vracht?

Mijnheer de voorzitter! Ik heb begrepen dat tussen de verschillende partijen overeenstemming is bereikt over het verruimen van de bevoegd-

heden van de zogenaamde "bevrachtingscommissie", waarop ook reeds door voorgaande sprekers is gewezen. In het oorspronkelijke voorstel van de commissie-Albeda kregen meerdere commissies een rol. In het wetsvoorstel is een en ander gesneuveld. Het lijkt dan redelijk om de tariefregeling voor binnenlands vervoer van overeenkomstige toepassing te verklaren op de tijdelijke wet Noord-Zuid. De deskundigen van de toerbeurtvereniging Noord-Zuid kunnen in dit kader als adviseurs fungeren. Wat is de mening van de minister hierover?

Over het vervoer naar de zogenaamde "Freycinet-bestemmingen" blijkt nog steeds enige onduidelijkheid te bestaan. Er zijn wel degelijk spitsen die op de Rijn kunnen varen; zij voldoen aan de reglementering, kwalificatie-eisen en bemanningsvoorschriften daarvoor. Kan de minister hier nader op ingaan? Ik wil hiermee niet het compromis ter discussie stellen, maar wel de onduidelijkheid wegnemen.

Ten slotte vraag ik aandacht voor een zorg van de schippers. Weet de minister zeker dat, als zij het vervoer op grond van de Akte van Mannheim vrijstelt voor laadplaatsen gelegen boven de lijn Krimpen aan de Lek/Woudrichem, deze beperking zich niet zal uitbreiden tot bijvoorbeeld de haven van Rotterdam?

Mijnheer de voorzitter! Wij spreken hier over een onderdeel van een bedrijfstak met een geheel eigen karakter; een bedrijfstak die zich kenmerkt door vrijheid, ondernemerschap en onafhankelijkheid van de deelnemers. Werk en privé zijn moeilijk te scheiden. Vrouwen werken vaak gratis mee. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft begrip voor de intensiteit waarmee deze groep de standpunten over het voetlicht brengt. Dat laat onverlet dat de PvdA-fractie het wetsvoorstel waarschijnlijk zal steunen.

□

Mevrouw Vos (GroenLinks): Voorzitter! Ik stel bij voorbaat dat de fractie van GroenLinks het waardeert dat de minister met deze tijdelijke wet oog toont voor de bijzondere sociale omstandigheden in de binnenvaart, waar veel kleine ondernemers individueel geen sterke marktpositie innemen en daarom zonder enige vorm van markt-

ordering moeilijk kunnen voortbestaan. Wij hebben ook waardering voor de erkenning die spreekt uit de wet en uit de correspondentie met de Kamer van de noodzaak om de overcapaciteit terug te brengen en om via een pakket flankerende maatregelen de aantrekkelijkheid van de binnenvaart als alternatieve vervoersmodaliteit te vergroten, want de minister wijst hierop in de nota naar aanleiding van het verslag het wegvervoer biedt verladers een aanzienlijke reservecapaciteit. Maar uit milieu-oogpunt is substitutie van water naar wegtransport natuurlijk precies de verkeerde route, om nog maar niet te spreken van de sociale kanten die daaraan verbonden zijn.

Ik wijs ook op een bericht in de Staatscourant van vorige week, waarin wordt gemeld dat het Europees goederenvervoer tot 2010 met 30 tot 60% zal groeien en dat, als er geen gericht aanvullend beleid zal worden ontwikkeld, deze groei met name door het internationale wegtransport opgevangen zal worden. Kortom, het is duidelijk dat het van groot belang is om juist deze sector van de binnenvaart, die ook uit milieu-oogpunt een essentiële rol speelt in het internationale transport, te versterken door aanvullend beleid. Wij spreken dan ook de zorg uit dat het kind de binnenvaart straks niet met het badwater de efficiencyverhoging van het vervoer en de weg naar de liberalisering worden weggegooid. Wij zullen het wetsvoorstel hierop dan ook beoordelen.

Wij constateren dat er in het wetsvoorstel iets halfslachtigs zit. Dat komt in de eerste plaats door het tijdelijke karakter van de wet. Het wordt duidelijk dat men een goede overgang nastreeft in de richting van een vrije markt, maar dat de volledige liberalisering intussen als een onvermijdelijk gegeven neergezet wordt. In het jaar 2000 zal voor de vrachtverdeling in de richting België en Frankrijk onvermijdelijk het doek vallen, hoe de binnenvaart er sociaal en economisch gezien dan ook voorstaat. Kern van de wet is volgens artikel 5 het organiseren van een vrachtverdelingsstelsel dat tot doel heeft "de ten vervoer aangeboden goederen op een zo billijk en doelmatig mogelijke wijze te verdelen over de daartoe aangeelde binnenschepen". Maar zijn niet ook na 2000 die billijkheid en die

doelmatigheid vereist en moet de keuze of het gaat om een zekere vorm van marktordening of om verdergaande liberalisering, daaraan niet ondergeschikt worden gemaakt? Mijn fractie is in ieder geval van opvatting dat het in eerste instantie gaat om een billijke en doelmatige vorm van een binnenvaartsysteem.

De onafhankelijke Nederlandse schippersvakbond heeft gepleit voor consistentie in het beleid door, net zoals in de Wet vervoer binnenvaart het geval is, een eventuele opheffing van de vrachtverdelingsregeling ook voor het Noord-Zuid-vervoer afhankelijk te maken van een viertal criteria. De vakbond zegt allereerst dat een einde moet zijn gemaakt aan de overcapaciteit. Ook moet er een goed Europees binnenvaartbeleid van de grond zijn gekomen. Er moet voorts een oplossing zijn voor het probleem van de reservecapaciteit en tot slot moet er een maatschappelijk draagvlak bestaan voor het voorgestane beleid.

In de nota naar aanleiding van het verslag schrijft de minister dat zij het niet nodig acht om deze vier criteria te hanteren als een noodzakelijke voorwaarde voor uiteindelijk het opheffen van deze wet. Zij gaat ervan uit dat de Europese Unie haar voornemens ten aanzien van de liberalisering van de binnenvaart zal verwezenlijken en dat daarmee automatisch ook aan deze vier criteria zal worden voldaan. Maar stel nu dat dit niet het geval is! Ook andere woordvoerders hebben hierop gewezen. Stel dat die structurele overcapaciteit in 2000 nog niet is opgelost! Mevrouw Van 't Riet zei ook al dat met de huidige oud-voor-nieuw-sloopregeling dan pas een kwart van de huidige overcapaciteit zal zijn weggewerkt. Stel dat er op dat moment nog geen duidelijke visie op een Europees binnenvaartbeleid is!

De minister verwacht zelf dat die overcapaciteit met de voorgenomen sloopregeling voldoende teruggebracht zal worden, maar mijn fractie zet daar in ieder geval vraagtekens bij. In de wet staat dat in 1997 geëvalueerd zal worden of het ingezette beleid het gewenste effect sorteert, maar een terugkeer op de weg die de minister nu inzet, is blijkbaar niet mogelijk. En dat is toch iets waar wij grote vraagtekens bij zetten. Onze vraag is dan ook: is het niet verstandig om de mogelijkheid open te houden dat de afschaffing

van de Noord-Zuid-vrachtverdeling in 2000 moet worden uitgesteld? Wij hebben op dit punt dan ook een amendement ingediend.

De liberalisering van de binnenvaart wordt door de minister als een min of meer onvermijdelijke ontwikkeling gezien. Zij verwijst naar Brussel en zegt dat de onlangs door Europa voorgestelde liberalisering weinig controversieel is en dat die per 1 januari 2000 voltooid zal zijn. De Europese schippersorganisatie heeft er echter terecht op gewezen, dat de Europese Commissie met haar commentaar op de tijdelijke wet wel erg op de zaken vooruitloopt. Er is immers nog geen sprake van een stand beleid in Europa als het gaat om liberalisering. Vooralnog laat het Europese recht, en ik noem hierbij het Reiff-arrest, ook alle ruimte voor vrachtverdelingsregelingen zoals die nu op de Noord-Zuid-route worden toegepast. Kortom, het is beslist nog geen stand Europees beleid en de keuze om af te zien van die toerbeurt in 2000 is vooralsnog een politieke keuze. Het lijkt mij voor de helderheid van belang om dat hier ook zo neer te zetten.

De minister zet met deze wet in op de afschaffing van de toerbeurtstelsels, omdat deze in haar visie de ontwikkeling naar een gezondere bedrijfstak in de weg zouden staan. Zij verwacht veel van de commerciële samenwerkingsverbanden om het probleem van de reservecapaciteit op te lossen. Binnenvaartschippers die wij hebben gesproken, zeggen dat wij niet al teveel moeten verwachten van dit punt. Ik wil de minister hier dan ook nog enkele vragen over stellen. Kan zij nog eens nader ingaan op de praktische voordelen die dergelijke commerciële verbanden zullen opleveren? Zullen die inderdaad in staat zijn om het probleem van de reservecapaciteit op te lossen? Volgens de minister zitten er voordelen aan die commerciële verbanden. Waarom is het dan noodzakelijk om die ook nog extra te bevoordelen? Kortom, ik hoor graag nog een nadere toelichting van de minister op dit punt.

Ik kom nog even terug op, wat ik zojuist noemde, het halfslachtige karakter van de tijdelijke wet. Het is natuurlijk duidelijk een wet die voortgekomen is uit een compromis. Ik noem even kort nog een aantal punten waar wij onze vragen bij hebben. Dat betreft het werkingsgebied, zoals in artikel 3 is geformuleerd.

Ik noem voorts het punt dat de prijsstelling in het flexibele deel van de wet ontbreekt. En wij hebben ten slotte ook nog de vraag of een ontduiking niet mogelijk is.

Allereerst ga ik in op het werkingsgebied van de wet. In artikel 3 worden nogal wat uitzonderings-situaties voor deze wet geregeld. Ik sluit mij graag aan bij eerdere sprekers die ervoor hebben gepleit om dit artikel aan te passen. Zowel collega Stellingwerf als collega Poppe heeft een amendement ingediend. Wij hebben in ieder geval sympathie voor deze amendementen.

Het tweede punt \pm dat heeft de heer Van den Berg al genoemd en daar heb ik ook in een eerdere interruptie op gewezen \pm is de vraag of het niet wenselijk is om in dat flexibele gedeelte van de wet enige vorm van prijsstelling op te nemen en of de commissie van onafhankelijke deskundigen, zoals de heer Poppe voorstelt, of de bevrachtingsadviescommissie hierbij een rol moet spelen om te adviseren over tarieven en voorwaarden voor het vervoer op de Noord-Zuid-route. Ik hoor graag een reactie van de minister op deze voorstellen om toch nog aan enige prijsstelling in het niet-flexibele gedeelte van de wet te doen.

Vanuit de binnenvaart is bij ons de zorg neergelegd dat er wellicht ontduiking kan optreden van de ijkdatum van 11 april 1994. Men is bang dat contracten die na die ijkdatum zijn afgesloten bij de notaris worden geantedateerd. Ik hoor graag van de minister of zij deze zorg deelt en of zij mogelijkheden ziet om hier iets aan te doen.

Minister Jorritsma-Lebbink:
Gebeurt dat bij de notaris?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Die zorg is in ieder geval geuit door de binnenvaart. Als de minister zich daar absoluut geen zorgen om maakt, dan hoor ik dat graag.

De heer **Korthals** (VVD): Wij moeten toch uitgaan van de betrouwbaarheid van notarissen, tenminste daar ga ik over het algemeen van uit.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Daar ga ik ook van uit, maar er zijn de laatste tijd nogal zorgwekkende ontwikkelingen geweest. Ik hoor dus graag of de minister deze zorg deelt of dat zij van

Vos

mening is dat wij ons geen zorgen hoeven te maken.

De heer **Korthals** (VVD): Ik wil hiermee aangeven dat de vraagstelling tendentiek is. Als mevrouw Vos inderdaad aanwijzingen heeft dat dit niet goed gaat, dan moet zij daarmee komen en geen tendentieuze vragen stellen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik deel hier een zorg mede, die mij bereikte vanuit de binnenvaart. Die zorg leg ik hier op tafel en wellicht is daar geen enkele aanleiding toe. Het zou natuurlijk heel verheugend zijn als dat het geval was.

Bij de beoordeling van dit wetsvoorstel is voor ons de cruciale vraag of met de afschaffing van het toerbeurtstelsel het vervoersvolume van de binnenvaart kan worden verhoogd. Kortom, wij willen dat er meer met de binnenvaart wordt vervoerd en dat de kwaliteit wordt verhoogd.

Over het vervoersvolume hebben wij toch nog wat vraagtekens. De Europese Commissie verwacht dat door de liberalisatie 7 miljoen ton lading extra over de Europese binnenwateren zal worden vervoerd. Naar mijn mening is dat wat weinig tegen de achtergrond van het totale volume dat per binnenschip in de Unie wordt getransporteerd: 420 miljoen in totaal. Verder is het natuurlijk opmerkelijk dat in Duitsland sinds de afschaffing van de Festfracht de vervoerskosten weliswaar scherp zijn gedaald, maar het vervoerde volume niet is toegenomen. Mijn vraag aan de minister is of zij hiervoor een verklaring heeft en of de situatie in Duitsland op enige wijze vergelijkbaar zal zijn met het toerbeurtstelsel in Noord-Nederland.

Zonder een Europees binnenvaartbeleid ± een zekere vorm van marktordening hoort daarbij ± zullen wij er niet in slagen om het volume van de binnenvaart op een fatsoenlijk peil te brengen en van de sector een krachtige en sociaal verantwoorde sector te maken. Zonder aanvullend beleid zal de forse groei in het goedertransport alleen bij het wegtransport terechtkomen.

Over de concurrentiepositie van de binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer heb ik nog een vraag aan de minister. Ziet zij mogelijkheden om in het pakket, dat zij aanbiedt ook iets te doen aan fiscale

beoordeling van de binnenvaart? Zijn daarvoor in Europees verband mogelijkheden? Is de minister bereid dat te onderzoeken en zich daarvoor in te zetten?

Voorzitter! Ik sluit af met de beoordeling die wij aan het wetsvoorstel zullen geven. Wat mij betreft gaat het uiteindelijk om een krachtige en sterke binnenvaartsector. Verder moet het gaan om een systeem dat de kwaliteit en het vervoersvolume verhoogt. Dat hoeft niet per se een voortzetting van het beurssysteem in te houden. Het gaat er voorts om dat er een Europese regeling komt voor de binnenvaart. De overcapaciteit moet afdoende worden aangepakt. Het probleem van de reservecapaciteit moet op een goede manier worden opgelost. Vooralsnog hebben wij nog een aantal kritische vragen aan de minister. Wij wachten haar antwoord af, alvorens tot een eindoordeel te komen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik wil dit betoog beginnen met de opmerking dat de binnenvaart het hartstikke goed doet. Als de suggestie wordt gewekt dat het om een kwijnende bedrijfstak gaat, klopt dat niet. Kijken wij naar het aandeel dat de binnenvaart weet te verwerven, juist in het vervoer waarbij men met het wegvervoer moet concurreren ± als voorbeeld noem ik het containervervoer ± dan blijkt dat de binnenvaart dat veel en veel beter doet dan het wegvervoer. Het aandeel van de binnenvaart in het containervervoer groeit veel sterker. De modal split verdeling wordt voor de binnenvaart steeds beter, hetgeen ten koste gaat van het wegvervoer. Dat is prima omdat dit het doel van het beleid was en is. Ik meen dan ook dat niet gezegd kan worden dat het op het moment niet goed gaat in de binnenvaart. Wel moet ik constateren dat op sommige plekken de markt niet goed functioneert. Daarom moeten wij nu trachten, een gedeelte van de binnenvaart op een verantwoorde wijze naar de markt te brengen.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De minister spreekt over de binnenvaart in zijn algemeenheid. In mijn betoog heb ik gezegd dat er in de binnenvaart verschillende groepen zijn. Zo

verloopt het containervervoer vaak via rederijen. Waar het gaat om het beurssysteem, de evenredige vrachtverdeling...

De **voorzitter**: Wilt u uw vraag stellen in plaats van een beschouwing te geven?

De heer **Poppe** (SP): Ja, sorry. We hebben het voornamelijk over de particuliere binnenschipper. Gaat het daar ook goed mee?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat het van belang is dat de particuliere binnenschipper op een zodanige wijze wordt behandeld, dat hij straks weer een groeiende markt tegemoet kan zien. Ik denk dat daarvoor een aantal maatregelen nodig is. Daarom menen wij dat er moet worden gestreefd naar een geliberaliseerd systeem. Dat is ook de keuze van Europa en daar hoort Nederland bij. Ik wil mij niet verschuilen achter Europa alsof dat iets buiten ons om zou zijn. Wij zijn zelfs op dit moment het belangrijkste binnenvaartland en wij halen op het moment flinke marktaandeelen bij de Duitsers weg. Daar mogen wij best trots op zijn. Dat is prima; dat heet concurrentie. Ik zeg dus niet dat wat men in Duitsland heeft gedaan, goed is. Wij moeten nadenken over de toekomst en zodanige voorwaarden scheppen dat in feite iedereen op de markt terecht kan, overigens met behoud van eigen verantwoordelijkheid voor het zetten van stappen in de richting van de markt. Het kan niet zo zijn dat de overheid de enige is die plichten heeft. Wij zullen het met elkaar moeten doen.

De heer **Poppe** (SP): De binnenschippers hebben hun eigen verantwoordelijkheid genomen op het moment dat zij afspraken om samen te gaan werken in plaats van een economische oorlog met elkaar te voeren. Als gevolg daarvan werd een evenredige vrachtverdeling ingesteld waarbij ook de zo noodzakelijke reserve scheepsruimte bleef bestaan. Daar is toch niks mis mee?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, niet zolang het vrijwillig gebeurde. Het was een zaak die niet alleen de vervoerders maar ook de verladers aanging. Wij hebben moeten constateren dat helaas, als gevolg van een aflopende marktaandeel, aan die samenwerking een einde is

Jorritsma-Lebbink

gekomen. Wij moeten dan ook naar alternatieven zoeken. Daar hebben wij het vandaag over. Als het bij die vrijwillige opzet zou zijn gebleven en als die opzet had gegroeid en gebloeid, denkt u dan dat ik hier vanmiddag had gestaan?

De **voorzitter**: Het komt mij voor dat de minister, die nog slechts enkele zinnen heeft gesproken, haar beantwoording moet voortzetten. Er is ook nog een tweede termijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Op 11 april 1994 heeft mijn voorganger de Kamer laten weten dat zij het advies van prof. Albeda zou overnemen en een tijdelijke wettelijke regeling voor de Noord-Zuid-markt zou opstellen. Deze toezegging is door mij overgenomen en met de indiening van het wetsvoorstel dat wij vandaag behandelen, is dit ook geëffectueerd. Het heeft langer geduurd dan ik wenste maar dat had te maken met de advisering.

De ontwikkeling in de richting van een volledig geliberaliseerde binnenvaartmarkt is een proces dat in alle belangrijke binnenvaartlanden is ingezet en ook met kracht wordt ondersteund door de Europese Commissie. Zoals men weet, is een van de belangrijkste uitgangspunten van het onderhavige wetsvoorstel dat de gewenste overgang naar een geliberaliseerde markt beheerst en gedoseerd dient plaats te vinden, zulks ook ten behoeve van de stabiliteit van de markt. De onrust op de deelmarkt, die zo nu en dan de kop opsteekt, maakt een wettelijke regeling noodzakelijk. De recente onrust maakt eens te meer duidelijk dat de huidige vrijwillige regeling geen stabiliteit kan garanderen. Een alternatief is er in feite niet. Het reglement van de huidige vrijwillige toerbeurtregeling is bovendien strijdig met de bepalingen van de desbetreffende besluiten van de Wet economische mededinging. In de adviesaanvraag aan de Commissie economische mededinging heeft mijn collega van Economische Zaken dan ook gesteld dat een ontheffing daarvan slechts tijdelijk kan zijn, namelijk tot de inwerkingtreding van de wet.

Ik heb toch wel met voldoening geconstateerd dat op zich een grote meerderheid van de Kamer het uitgangspunt ondersteunt dat een tijdelijke wettelijke regeling

noodzakelijk is als overgang naar een geliberaliseerde binnenvaartmarkt, waarbij de een er meer aan twijfelt of het werkelijk geliberaliseerd moet worden, de ander of het wel snel genoeg gaat en weer een ander twijfelt aan de datum van invoering.

Door de Kamer zijn een groot aantal vragen gesteld over het bereik, de omvang van het toerbeurt-aandeel en het stimuleren van de samenwerkingsverbanden. Ik probeer die vragen thematisch te beantwoorden. Er is nog een concept-amendement om bepaalde goederensoorten geheel vrij te stellen. Dat is een nieuw figuur, maar ik ben al weer een tijdje uit de Kamer. Dit zal wel een nieuwe manier van werken zijn.

De **voorzitter**: Ik kan u zeggen dat dit geen nieuwe manier van werken is. Concept-amendementen maken dus geen deel uit van de beraadslaging.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is wel aan mij uitgereikt.

De **voorzitter**: Er worden veel stukken uitgereikt, maar het gaat erom wat hier aan de orde is. En dat zijn geen concept-amendementen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het gaat dus voorlopig nog over mondelinge voorstellen die de heer Terpstra heeft gedaan. Wellicht worden die definitief omgezet in amendementen.

Voorzitter! Allereerst wil ik nog in herinnering brengen dat de grondgedachte van het advies van prof. Albeda is dat de stabiliteit in de markt het best gewaarborgd is met een tijdelijke ophoging van de gereguleerde markt naar ongeveer 6 miljoen ton, maar wel met gelijktijdig veel meer marktwerking voor ongeveer twee derde van dat volume. Met "meer marktwerking" wordt bedoeld dat twee derde van de 6 miljoen ton naar alle waarschijnlijkheid transporten zal betreffen die conform artikel 18 van de wet tegen vrije tarieven en voorwaarden bevracht kunnen worden. Om die reden deel ik niet de vrees van mevrouw Van 't Riet dat het voormalige vrije Noord-Zuid-vervoer tegen hogere tarieven bevracht zal worden. Schadeclaims van opdrachtgevers zijn dan ook uitermate onwaarschijnlijk.

Het principe "verhoging van de gereguleerde markt en gelijktijdig aanzienlijk meer marktwerking dan momenteel" kan door wijzigingen in de hoeveelheden tonnen onder druk komen te staan. Deze in de woorden van prof. Albeda grootste gemene deler van standpunten wordt weliswaar in de uitwerking door niet één van de betrokken marktpartijen volledig ondersteund, maar lijkt vooralsnog de meest werkbare oplossing, omdat dit tot heden in elk geval majeure conflicten heeft weten te voorkomen. Belangrijke afwijkingen daarvan zou ik om die reden in principe willen ontraden.

Een aantal woordvoerders heeft vragen gesteld over het geografische bereik. Hierover heeft de heer Poppe zelfs een amendement ingediend. Zo is er gevraagd waarom het vervoer naar Franse bestemmingen via de Rijn niet onder de regeling is gebracht. Het betreft de bestemmingen aan smal vaarwater, de Freycinet-wateren. Die zijn alleen maar bereikbaar met de zogeheten spitsen. In de nota naar aanleiding van het verslag heb ik geantwoord dat bij de vaststelling van de reikwijdte is uitgegaan van het advies van prof. Albeda. In dat advies heeft hij aangesloten bij een voorstel van de schippersorganisatie zelf. Daarin wordt alleen gesproken over het vervoer via de Nederlands-Belgische grens.

Daarnaast heb ik opgemerkt dat de vaart met spitsen stroomopwaarts via de Rijn om nautisch-technische redenen zeer ongebruikelijk is, wat overigens recent nog eens is bevestigd door de praktijk. Het vervoer met spitsen stroomopwaarts van Duisburg blijkt namelijk nauwelijks voor te komen. Uitvoering van dit amendement van de heer Poppe houdt in dat er, hoewel de uitbreiding van de gereguleerde markt om voornoemde redenen beperkt is, getornd wordt aan één van de hoofdthema's van het advies van prof. Albeda, en wel het onder de regeling brengen van een volume van ongeveer 6 miljoen ton. De gevolgen voor het onderhavige model lijken echter zeer beperkt. Ik laat het oordeel hierover graag aan de Kamer over. Op zich heb ik er geen onoverkomelijke bezwaren tegen. Het voegt namelijk niet echt veel toe.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de

Jorritsma-Lebbink

voorzitter! Ik kan ook niet direct overzien hoe groot de bocht om België heen naar Noord-Frankrijk zal zijn. Dat spitsen moeilijk tegen het tij in kunnen varen, waarschijnlijk met een kilometer of twaalf per uur, kan een probleem zijn. Maar dat wil niet zeggen dat ook vracht die route gaat volgen via andere schepen, en dat dus een toerbeurt Noord-Zuid vroegtijdig omzeild wordt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben het hier over smal vaarwater, dat dus alleen voor de spitsen bereikbaar is. Ik zie dus niet goed in hoe dat door andere schepen kan worden vervoerd.

De heer **Poppe** (SP): Er zijn veel wegen die naar Rome leiden. Als men de prijs wil ontduiken, kan de lading op de vrachtauto worden gezet voor het laatste eindje vervoer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat kan altijd. Een andere modaliteit dan het schip kiezen, kan helaas altijd.

De heer **Poppe** (SP): Ja, en helaas gebeurt het ook veel te vaak.

Minister Jorritsma-Lebbink: Volgens mij ook, en daarom moeten wij ervoor zorgen dat verlanders verstandige keuzen maken en daarvoor de markt kunnen gebruiken.

De heer **Poppe** (SP): En daarom stel ik voor om zijwegen af te kappen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat zegt nog niets over het overzetten op een vrachtauto, want ik geloof niet dat u dat wilt verbieden. Het zou overigens wel een gevolg kunnen zijn.

Voorzitter! De heer Terpstra heeft gevraagd of de vrijstelling voor bijvoorbeeld erts, kolen, containers en ruwe fosfaten naar de bestemmingen genoemd in artikel 3, onderdeel b, dus het deltavervoer, kan worden uitgebreid naar de bestemmingen aan het Albertkanaal en het Luikse. Zo'n uitbreiding moeten wij niet doen. Ik ontraad die stelling, in elk geval voor de massa-transporten. Afgezien van het feit dat de beoogde verhoging naar 6 miljoen ton dan volkomen onmogelijk wordt, zijn het juist de transporten naar bestemmingen aldaar die aanleiding waren voor het schippersconflict in 1993. De beoogde

stabiliteit en rust zouden daardoor wel erg onder druk komen te staan.

De fracties van het CDA, de PvdA en de VVD hebben opmerkingen gemaakt over containervervoer en intermodaal vervoer. Ik heb gehoord dat de fracties van de PvdA en de VVD daarover wellicht een amendement zullen indienen, en van de heer Terpstra heb ik ter zake een inbreng gezien. In de eerste plaats lijkt het mij nuttig om nog eens vast te stellen wat er onder intermodaal vervoer moet worden verstaan. Volgens de definitie die door de CEMT wordt gehanteerd, betreft dit het vervoer van goederen in dezelfde laadeenheid via meer dan een vervoersmodaliteit, zonder dat de goederen zelf behandeld worden. Voor de binnenvaart betekent dat in de praktijk het vervoer van containers en wissellaadbakken. Op dit moment is er nog nauwelijks sprake van vervoer in wissellaadbakken, zodat het in concreto een algehele vrijstelling van het containervervoer zou betekenen. Daarover merk ik op dat momenteel het vervoer van containers naar de zogenoemde Belgische deltabestemmingen al vrijgegeven is ingevolge de bepaling onder artikel 3, sub b, van de wet. De suggestie die gedaan wordt door de afgevaardigden, is overigens in lijn met de Belgische ontwerp-regeling en met het voorstel voor een richtlijn van de Europese Commissie, dat klopt. Omdat, evenals bij het voorstel van de fractie van de SP met betrekking tot het vervoer naar de Freycinet-wateren, er nog geen sprake is van belangrijke volumes en de voorgenomen verhoging naar 6 miljoen ton geregementeerde markt, naar ik verwacht, daardoor ook niet onder druk komt te staan, zal ik mij tegen zo'n voorstel niet verzetten.

Vrijwel alle sprekers hebben gesproken over het stimuleren van de samenwerkingsverbanden, al spraken zij daarover soms wel verschillend. Ik denk dat, met uitzondering van de fractie van de SP, alle fracties het beleid om samenwerkingsverbanden te stimuleren echt onderschrijven. Een aantal sprekers vindt dat er meer geconcretiseerd en versneld moet worden. De fractie van de SP stelt voor om artikel 19 te schrappen, zodat ook het in de toelichting bij dit artikel genoemde voornemen om na de evaluatie van de regeling in 1997 de samenwerkingsverbanden de mogelijkheid te geven om een nader

vast te stellen percentage van de verworven lading buiten het bord om te bevrachten, onmogelijk wordt gemaakt. Dat amendement is voor mij onaanvaardbaar vanwege het belang dat ik hecht aan de ontwikkeling van samenwerkingsverbanden, en dit artikel is daarvoor een belangrijke stimulans.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Mijn fractie is niet tegen samenwerkingsverbanden, zoals ik ook in eerste termijn heb gezegd. Als mensen willen samenwerken... niets mooiers dan dat. Maar als het al zo'n voordeel geeft om economisch samen te werken, waarom moeten we dan nog bij wet een extra voordeel geven, want dat gaat toch altijd ten koste van een ander?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, helemaal niet. Dat hangt ervan af welke keuzes mensen maken. Als mensen denken dat ze individueel economisch beter kunnen werken dan in een samenwerkingsverband, moeten ze dat vooral doen. Ik denk overigens dat het voor vrijwel alle schippers veel interessanter is om op de langere termijn in een samenwerkingsverband te stappen. We stimuleren dat niet voor niets!

De heer **Poppe** (SP): Daarover wil ik nog een opmerking maken. Als je het goed bekijkt is het toerbeurtenstelsel, het evenredige vrachtverdelingssysteem, een hele grote samenwerking. Dat moeten wij dus stimuleren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar geen commerciële samenwerking.

De heer **Poppe** (SP): Oh ja, zeker wel.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, ik beweer van niet.

De heer **Poppe** (SP): Hier worden onderlinge problemen wat laadruimte of capaciteit betreft, geregeld. Dat is dus ook een economische samenwerking.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zei: commerciële samenwerking.

De heer **Poppe** (SP): Dat hangt in dit geval nauw met elkaar samen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Niet in

Jorritsma-Lebbink

mijn ogen. Dat is gewoon een verschil van inzicht.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik de minister een vraag stellen over de bevoordeling van de commerciële samenwerkingsverbanden? Net als de SP vragen wij ons af of het wel nodig is om een extra economisch voordeel te verbinden aan het samenwerken ± waar mijn fractie zeker wel wat in ziet ± als dat samenwerken om allerlei andere redenen, ook economisch, al gunstig is. Geeft dat inderdaad geen ongelijke concurrentie ten opzichte van schippers die om wat voor reden dan ook, zich niet bij zo'n samenwerkingsverband aansluiten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij met elkaar vinden dat commerciële samenwerkingsverbanden belangrijk zijn en dat ze gestimuleerd moeten worden, dan moeten wij toch een incentive geven aan de schippers om eraan mee te werken? Het is dan toch goed om enkele voordelen in het vooruitzicht te stellen? Hoe groot de omvang van die voordelen zal zijn, moet je laten afhangen van de evaluatie. Maar als u bij voorbaat zegt dat het allemaal heel interessant en belangrijk is, maar dat u verder niets doet, dan vind ik niet dat die stimulans het allergrootst is. Ik vind dit nu juist een manier om ook de samenwerkingsverbanden werkelijk te stimuleren.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Maar er zijn natuurlijk ook andere manieren om samenwerkingsverbanden te stimuleren. U kunt ook aan een ander soort regelingen, voorlichting en ondersteuning denken. Het gaat om de vraag of dit in financieel opzicht direct een voordeel moet bieden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk van wel.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Moeten die verbanden zich niet vanzelf op die manier al terugverdienen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop dat dat ook het geval is, maar ik vind een financieel voordeel helemaal niet slecht om iets te stimuleren. Overigens is het hele flankerend beleid een samenstel van maatregelen dat aan sommige mensen soms financieel voordeel

geeft dan wel financiële nadelen probeert te compenseren.

Tegen de gedachten die zowel door mevrouw Van 't Riet als de heer Terpstra opgeworpen zijn om samenwerkingsverbanden al bij de inwerkingtreding van de wet zo te bevoordelen, dat het beursvervoer beperkt blijft tot het aandeel van de huidige vrijwillige toerbeurt, kan worden ingebracht dat dit de beoogde stabiliteit op de deelmarkt serieus in gevaar kan brengen. Immers, de beoogde uitbreiding van het gereglementeerde marktvolume tegen een vergroting van de flexibiliteit van een groter deel van de markt dan nu het geval is, komt daarmee weer op losse schroeven te staan? Ik herinner eraan dat op dit moment zo'n 4,5 miljoen ton wordt bevracht via de vrijwillige toerbeurt tegen de daar geldende voorwaarden en tarieven. Bij de inwilliging van uw voorstellen zou bij inwerkingtreding van de wet van de huidige 4,5 miljoen ton zo'n 2,5 miljoen ton vervoerd worden tegen vrij overeen te komen tarieven en voorwaarden, zoals voorzien in artikel 18 van de regeling. Dat zal door de schippers met recht worden gezien als een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Om die reden acht ik, in antwoord op de desbetreffende vraag van mevrouw Van 't Riet, een toerbeurt van een dergelijke omvang niet echt levensvatbaar.

Ik kan meer sympathie opbrengen voor de gedachte die mevrouw Van Zuijlen op tafel heeft gelegd om, zonder de uitbreiding naar 6 miljoen ton ter discussie te stellen, de hoeveelheid lading te vervoeren door samenwerkingsverbanden duidelijk te laten groeien tot aan het jaar 2000. In lijn met dit voorstel ben ik graag bereid, met de Kamer nadere concrete afspraken te maken over het percentage lading dat door samenwerkingsverbanden na een zekere gewenningsperiode ± je kunt denken aan de evaluatie van de wet in 1997 ± zonder tussenkomst van de overheid, kan worden vervoerd.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Betekent dit dat u wacht op een voorstel van de Kamer of komt u zelf met een voorstel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De vraag is of je nu al moet vastleggen dat je dat doet of dat het op dit moment je voornemen is en dat je over de hoeveelheid nadere

afspraken maakt bij de evaluatie. Dat lijkt mij, eerlijk gezegd, beter want dan kunnen we ook even zien hoe het loopt met de commerciële samenwerkingsverbanden en hoe realistisch de omvang van de hoeveelheden is.

Voorzitter! Vele vragen zijn gesteld over het flankerend beleid. Daarbij hoort natuurlijk ook de einddatum van de regeling. Een enkeling wil geen einddatum van de regeling en heeft daarover ook een amendement ingediend. Ik heb met instemming gehoord, dat toch het overgrote deel van de Kamer helderheid wenst over de einddatum. De sector heeft dan ook de zekerheid, dat de wettelijke toerbeurt op de deelmarkt van tijdelijke aard zal zijn en kan en moet zich dan ook beter voorbereiden op de geliberaliseerde markt, die vanaf 1 januari 2000 een feit zal zijn. Om die reden ben ik ook tegen het amendement van de SP om de einddatum geheel te schrappen.

De heer Schutte heeft verzocht om de bepaling in artikel 31 te schrappen, waarin wordt gesteld, dat de wet bij koninklijk besluit op een eerder tijdstip kan komen te vervallen. Deze bepaling is opgenomen in verband met de mogelijkheid, dat door de invoering van de Europese regeling op een eerder tijdstip handhaving van de wet niet meer mogelijk zou zijn. Desondanks heb ik op zichzelf niet zoveel bezwaar tegen dit amendement, niet omdat ik twijfel aan de besluitvaardigheid van de Europese Commissie, maar omdat in dat geval de wet alleen kan worden ingetrokken bij wet, hetgeen een uitvoerige parlementaire procedure vergt. Overigens is ook de realiteit, dat de voorstellen van de Europese Commissie tamelijk conform de onze zijn. Voorafgaande aan deze procedure, kan op basis van artikel 4 van de wet, de wet in spoedeisende gevallen bij algemene maatregel van bestuur geheel of gedeeltelijk niet van toepassing worden verklaard op onder andere bepaalde vormen van vervoer, soorten binnenschepen of vervoer over bepaalde binnenwateren.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De minister is weer zo ontzaglijk stellig in de datum van 1 januari 2000, maar volgens mijn informatie is het helemaal niet zo zeker dat er dan al echte en goed uitgewerkte Europese regelgeving ligt. Daarover kun je echter van

Jorritsma-Lebbink

mening verschillen. Maar wat als dat inderdaad niet het geval is? Moet er dan een noodwet komen om deze wet alsnog te verlengen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Neen, de vraag is of wij het dan nog moeten willen. Als inmiddels Frankrijk, België en Duitsland dezelfde lijn hebben gekozen als Nederland en er intussen nog niet een over geheel Europa geldende regeling zou zijn, weet ik niet of wij desondanks dan ook maar later moeten gaan zitten. Voor de invulling van de meeste binnenvaartpolitieke aspecten hangt het toch van de acties van die vier landen af. Daar zitten naar mijn mening overigens ook onze concurrenten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dus een meer geïnformeerd verantwoord Europees beleid is voor u in feite niet van belang?

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat is ontzettend belangrijk en dat zou ik ook heel graag willen. Ik kom dadelijk trouwens nog over een aantal apen en beren ± valkuilen ± op deze weg te spreken. Ik mag mij echter niet verschuilen achter een Europese regeling. Dat is al veel te lang gebeurd. De ontwikkelingen in andere landen gaan dezelfde richting uit en dat juist in die landen, waar de connectie met Nederland het grootst is en waar de concurrentie in de binnenvaart het grootst is, dat wil zeggen in Duitsland, België en Frankrijk en heel misschien nog Spanje.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Mijn fractie vindt een Europese regeling ook van belang, maar een speciaal punt daarbij is de overcapaciteit.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik kom daar direct over te spreken. Een aantal fracties heeft namelijk een aantal min of meer relativerende opmerkingen gemaakt over het effect van de voornoemde sloopregelingen, vooral ook gezien de ervaringen uit het verleden met betrekking tot het verminderen van de structurele overcapaciteit. Mevrouw Van 't Riet heeft op de studie van het NEA gewezen, waaruit naar voren zou komen dat de aanpassing in de ratio van 1:1,5 in de oud-voor-nieuw-regeling maar tot een vermindering van 25% in het jaar 2000 zou leiden. Zij vraagt zich af waarom de ratio

niet naar 1:2 wordt overwogen, conform de wens van het bedrijfsleven. De conclusies van het NEA met betrekking tot de vermindering van 25% van de overcapaciteit zijn het geschatte effect van voorgaande saneringsmaatregelen. Met andere woorden: de effecten van een oud-voor-nieuw-ratio, een nieuwe sloopregeling en het effect van het versneld slopen van schepen op de wachtlijst, noch de gevolgen van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, zijn in het NEA-rapport opgenomen. Voor het verwachte effect van de te entameren nieuwe sloopregeling herinner ik aan hetgeen ik daarover hebt opgemerkt in de nota naar aanleiding van het verslag. Daarin heb ik een uiteenzetting gegeven van het overleg dat op 22 maart van dit jaar is gehouden met vertegenwoordigers van de Europese Commissie. Daarbij werd, uitgaande van een geschatte overcapaciteit van zo'n 15% en rekening houdend met een uitkeringsniveau dat gemiddeld 10% hoger zou liggen dan bij de sloopactie van 1990, een nieuwe sloopactie op 190 mln. ecu begroot. Uitgaande van een bijdrage van het bedrijfsleven van 30 mln. ecu en een communautaire medefinanciering van zo'n 50% zou dat voor Nederland een bijdrage van 90 mln. gulden betekenen voor de periode tussen 1996 en 1998. Mijn uitgangspunt is nog steeds dat die maatregel, gecombineerd met de verhoging van de oud-voor-nieuw-regeling van 1:1 naar 1:1,5 op voldoende wijze de overcapaciteit kan verminderen.

Mevrouw Van Zuijlen vertelde dat zij geruchten had gehoord dat de communautaire medefinanciering van de sloopregeling ter discussie zou staan. Zij merkte op dat dat tot een budgettair probleem kan leiden. Ik kan u melden dat dit punt zeker morgen in de Transportraad aan de orde zal komen. Ik zal daar ook zelf het standpunt van Nederland verdedigen. Het gerucht wordt alom gehoord. Waar het op uitkomt weet ik nog niet. Als echter mocht blijken dat er geen sprake zal zijn van communautaire medefinanciering, is er inderdaad een budgettair probleem voor Nederland ter grootte van zo'n 90 mln. gulden voor de periode 1996 tot 1998. Ik sluit overigens niet uit dat wij dan desondanks niet zouden kunnen besluiten tot een gezamenlijke sloopactie. Ik weet dat inmiddels

mijn Duitse collega, die daar ongetwijfeld tijdens uw bezoek aan Duitsland met u over gepraat heeft, ook heel graag daarover verder met Nederland wil spreken. Maar dan zal ook verder met de Belgen gesproken moeten worden. Wij hebben dan in elk geval wel een financieel probleem, al betekent dat niet dat je dan moet zeggen dat het dan dus niet gebeurt.

Misschien mag ik in het kader van de andere flankerende maatregelen iets zeggen over de fiscale voordelen, waarnaar mevrouw Vos heeft gevraagd. Er zijn een paar fiscale voordelen in de maak, zoals de investeringsaftrek. Het overleg hierover met de staatssecretaris van Financiën is in een gevorderd stadium. De wijziging van de Wet op de inkomstenbelasting is op 22 september aan de Kamer aangeboden. Verwacht wordt dat invoering op 1 januari 1996 ook gerealiseerd kan worden, mits de Kamer het wetsvoorstel snel behandelt. Maar daar ga ik gewoon van uit.

Voor alle duidelijkheid herinner ik eraan dat de aftrek met name geldt voor aan het schip aan te brengen verbeteringen, zoals de heer Korthals ook gezegd heeft. Het gaat hierbij dus niet om een vergroting van de capaciteit, maar om te proberen het schip technologisch op orde te houden. Het gaat dus ook om een beperkt bedrag, zodat het niet automatisch tot een verdere overcapaciteit zal leiden. Natuurlijk is het wel mogelijk dat men het geld in sommige gevallen voor verhoging van de snelheid gebruikt. Wij weten dat snelheid op zichzelf ook een bijdrage levert aan de capaciteit. Maar de verwachting is dat dat op heel beperkte schaal zal plaatsvinden.

De bedrijfsbeëindigingsregeling houdt in dat ondernemers vanaf 55 jaar die de bedrijfstak willen verlaten gebruik kunnen maken van een specifieke regeling. De regeling is opgesteld in overleg met het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De regeling voorziet in ondersteuning van maximaal 150 uittredende ondernemers. Het concept is in het kader van de consultatieprocedure in Brussel aangemeld. Ten opzichte van de bestaande Wet inkomensvoorziening oudere en arbeidsongeschikte zelfstandigen kent de regeling een aantal belangrijke verbeteringen die de uitstroom kunnen bevorderen.

Belangrijke verbeteringen zijn bijvoorbeeld de voorwaarden van instroming, namelijk een verhoging van de inkomensgrens met 50% en verhoging van het vrij te stellen vermogen ook met 50%. De financiering komt voor de aanloopperiode van drie jaar voor rekening van beide betrokken ministeries. Verkeer en Waterstaat betaalt daar in 1996 en 1997 2 mln. aan bij en voor 1998 2,5 mln. Vanaf 1999 komen alle aan de regeling verbonden kosten voor rekening van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ten slotte zal in overleg met de regionale arbeidsbureaus, het Centraal arbeidsbureau scheepvaart en de Sociale dienst scheepvaart arbeidsbemiddeling en sociale begeleiding worden geboden. Dit alles overziende, vind ik dat een behoorlijk pakket is samengesteld en dat dit ook conform de Albedavoorstellen is. Daarnaast zijn wij nog bezig met het verbeteren van de opleidingsmogelijkheden, zodat de verbetering van het ondernemerschap ook van die kant geregeld kan worden. Bekeken wordt welke cursussen aanvullend moeten worden ontwikkeld.

Dan is er een aantal vragen gesteld over de commissie van onafhankelijke deskundigen. Daarnaast is nog een aantal losse vragen gesteld. Ik wil die graag beantwoorden. Het aantal vragen over de commissie van onafhankelijke deskundigen was eigenlijk een mix. De een vroeg of men die deskundigen niet meer kon inschakelen en de ander vroeg wat de taak van die commissie was. De vragen werden van verschillende zijden gesteld. Bijvoorbeeld door de SP maar ook door het CDA.

Bij de SP leeft de wens dat deze commissie een taak krijgt bij het vaststellen van de tarieven. In het verslag waren door een paar fracties al kanttekeningen geplaatst bij de taakomschrijving van de COD met betrekking tot de advisering over tarieven- en bevrachtingsvoorwaarden inzake de transporten genoemd in artikel 18 van de wet. Voor de heer Schutte, lid van de GPV-fractie, was dat ook aanleiding om te wijzen op een mogelijke instabiliteit in het systeem die de vrijheid in de tarieven met zich zou kunnen brengen. Daarbij doelde hij dan met name op het gevaar van het ontstaan van dumpstarieven met als gevolg: onrust op de beursvloeren. In de nota naar aanleiding van het

verslag ben ik uitgebreid ingegaan op het verschijnsel van dumpstarieven en op de taakstelling van de COD. Daarbij heb ik geconcludeerd, dat er altijd sprake is van een beoordeling door de RVI, die vrij is zich te laten informeren door de COD over de mate van marktconformiteit van het aangeboden tarief. In die zin is er voor de COD dus in beperkte mate een taak weggelegd voor het adviseren over de hoogte van het tarief. Het voorstel van de heer Poppe gaat echter verder en komt daardoor op gespannen voet te staan met het in de commissie-Albeda overeengekomen model, waarbij expliciet werd bepaald, dat men vrij was in het overeenkomen van tarieven en voorwaarden bij aanvragen voor vervoer, conform de kenmerken die genoemd worden in artikel 18 van de wet. Vooralsnog zie ik geen enkele reden om af te wijken van dat model. Om die reden kan ik dan ook niets anders dan het amendement afwijzen.

De heer Terpstra heeft vragen gesteld over de positie van het personeel van de vrijwillige toerbeurt Noord-Zuid. Ook anderen hebben dat gedaan. Ik kan nog niet veel meer meedelen dan dat daarover op dit moment overleg plaatsvindt tussen de RVI en de Vereniging toerbeurt Noord-Zuid, waarbij ook beslissingen worden genomen over de verdere integratie van beide toerbeurtstelsels. Ik hoop overigens dat wij snel tot een resultaat komen. Zodra dat het geval is, zal ik de Kamer van de uitkomst op de hoogte stellen.

Mevrouw Van 't Riet heeft nog vragen gesteld over het beleid dat gevoerd zal worden met betrekking tot de beëindiging van het toerbeurtstelsel op basis van de Wet vervoer binnenvaart. Dat is natuurlijk de andere kant. Het ligt voor de hand dat de aanvaarding van de ontwerp-richtlijn van de Europese Commissie binnen de daarin gestelde termijn ook de beëindiging betekent van de binnenlandse toerbeurt. Dat betekent niet dat dit van de ene op de andere dag zal geschieden. Wat dat betreft voorziet de richtlijn in twee fasen. De eerste, die een looptijd van twee jaar heeft, zal voor Nederland weinig problemen opleveren, omdat de meeste van de voorziene vrijstellingen en versoepelingen al onder het huidige systeem van de Wet vervoer binnenvaart bestaan. In dit kader kan het geen kwaad nog eens te wijzen op de mogelijkheden voor vrijstellin-

gen die de huidige regeling al kent. Een voorbeeld daarvan is de vorig jaar geëffectueerde vrijstelling voor het vervoer van zand en grind. Die vrijstelling is onlangs verder verruimd en heeft nu ook betrekking op vervoer van gecertificeerde zand en grind vervangende materialen. Samenvattend: ik vind dat de Europese richtlijn richtsnoer zal zijn, maar dat de mogelijkheden tot flexibilisering die de Wet vervoer binnenvaart nu al biedt, maximaal benut zullen worden.

Mevrouw Van Zuijlen heeft geëncformeerd naar de mogelijkheid om de bevrachtingscommissie van de Wet vervoer binnenvaart in te schakelen bij het vaststellen van tarieven voor het Noord-Zuid-vervoer. Ook anderen hebben daarnaar gevraagd. Ik wil erop wijzen, dat de bevrachtingscommissie geen rol zal en kan spelen bij de advisering over de tarieven bij de transporten conform artikel 18. Met een adviserende rol van de bevrachtingscommissie ten aanzien van de overige transporten ± dat zijn dan overwegend Aan-reistransporten of -bevrachtungen ± heb ik geen probleem. Met het oog daarop zal ik in de ministeriële regeling bij de wet, de tariefregeling goederenvervoer binnenvaart van overeenkomstige toepassing laten verklaren. Op die manier krijgt de bevrachtingscommissie ook een rol bij de vaststelling van de tarieven die ingevolge de wet zullen gaan gelden.

Door de heer Stellingwerf is een amendement ingediend en door de heer Van den Berg zijn vragen gesteld over de reikwijdte van de wet in verband met de Akte van Mannheim. Het amendement behelst artikel 3, onderdeel a, helemaal te laten vervallen. Dat nu is volstrekt tegenstrijdig met de Akte van Mannheim. Dat kan dus ook niet. Het betekent dat de wet echt in strijd zou komen met de Akte. Dat is zeer onwenselijk. De doorvaart vanaf de Rijn naar België is immers vrij ingevolge artikel 2. Ik heb begrepen dat er discussie is over de vraag of de Akte slechts geldt als zowel laad- als losplaats aan Akte-wateren is gelegen. Dit standpunt is onjuist. Vanochtend nog heeft de landsadvocaat ook in die zin geadviseerd. Wat de heer Stellingwerf voorstelt, kan dus niet.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of Wallonië bezwaar heeft tegen de wet. Ik ben in 1994

schriftelijk benaderd door mijn toenmalige Belgische collega, die onder andere aandacht vroeg voor de concurrentiepositie van de bestemmingen in Wallonië. Ik heb hem geantwoord dat ik ervan uitga, dat juist de desbetreffende transporten bij de inwerkingtreding van de wet zullen worden vervoerd op basis van vrij overeen te komen tarieven en voorwaarden zoals genoemd in artikel 18 van de wet. Daarna heb ik niets meer vernomen, dus ik neem aan dat het een bevredigend antwoord is geweest.

De heer Terpstra heeft in meer algemene zin gevraagd: is een beursstelsel zonder minimumprijs niet een beetje onlogisch? Ik kan niet anders zeggen dan dat in het model-Albeda ervan wordt uitgegaan dat een deel van de lading vrij wordt vervoerd, dus met vrije tarieven, maar dat ook een deel traditioneel wordt vervoerd. Daarom is ervoor gekozen dat een derde gedeelte tegen een vastgesteld minimumtarief wordt bevracht over het bord, dus traditioneel, terwijl twee derde vrij is van tarieven. In feite is dat op weg naar de volledige liberalisatie, maar nog wel via het bord. In die zin is het niet contrair, want het is bedacht en het kan blijkbaar zoals wij het nu hebben vastgelegd.

Zowel de heer Stellingwerf als de heer Terpstra heeft gevraagd: wij zullen straks toch niet krijgen dat wij verder gaan met de liberalisering en dat in Duitsland de Festfracht-tarieven weer worden ingesteld? Een van de belangrijkste redenen waarom ik denk dat er toch snel een Europese richtlijn zal komen en dat uiteindelijk ook voorstellen van de Europese Commissie in de een of andere vorm in de Raad zullen worden vastgesteld, is er mede in gelegen dat Duitsland erg graag snel een regeling wil. Ik begrijp dat degenen die in Duitsland zijn geweest ook weten dat zij het jaar 2000 eigenlijk veel en veel te laat vinden. Dat betekent wel dat juist Duitsland spoed zal zetten achter een Europese regeling. Ik denk eerlijk gezegd niet dat Duitsland zijn Festfracht-tarieven zal terugdraaien. Dat is theoretisch altijd mogelijk, maar de politieke opinie in Duitsland gaat niet in die richting. Bovendien hebben de Duitse rederijen, vaak onderdelen van grote concerns, daar nu ook geen belang meer bij. Zij hebben hun schepen voor een groot deel aan de kapiteins verkocht.

De heer Van den Berg en mevrouw Van Zuijlen hebben gevraagd wat ik doe met de opmerkingen die door de Europese Commissie zijn gemaakt, bijvoorbeeld ten aanzien van de artikelen 11 en 12. Wat artikel 11, lid 2, betreft, stelt de Commissie voor om de mogelijkheid om gedeelten van het vervoer door samenwerkingsverbanden vrij te stellen verplicht te stellen. In principe is daar niets op tegen. De wet biedt al de mogelijkheid om dit bij ministeriële regeling te effectueren. Daarvoor hoeft de wet dan ook niet gewijzigd te worden. Wat artikel 12 betreft, stelt de Commissie voor om de gevolgde lotingsprocedure te vervangen door een procedure waarbij de laagste inschrijver de vracht krijgt toegewezen, het zogenaamde tendersysteem. Daar heb ik bezwaar tegen, omdat het mijns inziens tot oorlog op de beursvloer zal leiden. Het zou geen goede oplossing zijn.

Zowel de heer Schutte als de heer Van den Berg heeft gevraagd naar mijn opvattingen over het rapport van de heer Van der Waal. Hoe verhoudt dat zich tot de voorstellen van de Europese Commissie? Als belangrijke onderdelen van een Europese marktordening noemt het rapport een flexibel inzetbare sloop- en oud-voor-nieuw-regeling, samenwerkingsverbanden, en een permanent marktobservatiesysteem. Ik concludeer dat sprake is van een grote mate van overeenstemming tussen dit rapport en de voorstellen die de Europese Commissie heeft geformuleerd. Ik hoop dat ze ook zullen worden geaccordeerd.

De heer Stellingwerf heeft ook vragen gesteld over een drietal samenwerkingsverbanden. Het klopt dat drie subsidieverzoeken zijn ingediend. Van twee wordt nog een ondernemingsplan en een begroting verwacht. Voor het opstellen daarvan kan de hulp worden ingeroepen van deskundigen van het Instituut voor het midden- en kleinbedrijf. Ik heb daarover afspraken met mijn collega van Economische Zaken gemaakt. Het subsidiëren van een samenwerkingsverband is een steunmaatregel als bedoeld in het Europees verdrag. Om die reden is de subsidieregeling aangemeld in Brussel. Dat geldt ook voor de bedrijfsbeëindigingsregeling. Ik verwacht hierop zeer binnenkort een positief antwoord, omdat dit element ook in het Duitse steun-

pakket zit, dat door de Commissie is goedgekeurd.

Ik heb gezegd dat de tarieven van de Nederlandse zeehavens niet zullen afwijken van de tarieven van de Vereniging toerbeurt Noord-Zuid, conform de brief die de SVZ heeft gestuurd. Het vervoer van massatransporten naar de Belgische delta, de driehoek Antwerpen-Gent-Brussel, is vrij. Het vervoer van onder andere massatransporten buiten die bestemming kent een vrije tariefvorming en vrije voorwaarden. Naar schatting gaat het hierbij om 4 van de 6 miljoen ton. De overige 2 miljoen ton, overwegend Aanreisbevrachtingen, zijn nu al in zeer overwegende mate onderworpen aan het tariefstelsel van de vrijwillige toerbeurt. Ik verwacht niet dat de tarieven van deze wet significant zullen afwijken van de huidige tarieven.

Mevrouw Vos heeft gevraagd naar het antidateren door notarissen. Eerlijk gezegd ken ik daarvan geen voorbeelden. Ik ken er wel voorbeelden van dat bedrijven op de laatste dag van een regeling naar de notaris snellen. Als er een notaris is die antidadeert, dan moet hij gewoon voor de rechter gesleept worden.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik kan heel kort zijn. De meeste vragen zijn uitgebreid beantwoord, waarvoor ik de minister dank. Er blijven twee cruciale punten over. De minister heeft gezegd dat de stabiliteit van de markt wordt aangetast als wij, uitgaand van 4,4 miljoen ton vracht, overgaan tot een afbouw tot 1 januari 2000. Ik zou die mening graag nog eens toegelicht krijgen.

Mijn tweede punt betreft het ijkmoment. Ik heb de gedachte geopperd om in 1998 een ijkmoment te hebben, waarin uitgegaan wordt van een verlaging van het tonnage tot 2 miljoen. Ziet de minister een mogelijkheid om in die vijf jaar een ijkmoment te hebben, opdat wij kunnen bepalen of het realistisch is, de wet per 1 januari 2000 te effectueren? Wij moeten niet instemmen met een tijdelijke wet die geen realiteitsgehalte heeft. Voorkomen moet worden dat wij in december 1999 op hetzelfde punt zitten als nu.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Ik zit met een probleem. De PvdA is bezig de VVD over bakboord op te lopen. Het CDA laat zich in het paarse kielzog mee zuigen. D66 zit kennelijk in de bijboot. De vier grote partijen roeien met de liberaliseringsstroom mee. Dan is het voor mij als SP'er natuurlijk moeilijk om tegen die stroom in te roeien. Toch denk ik dat de aanhouder wint. De schippers weten dat: als je maar goed door blijft roeien, dan kom je uiteindelijk toch op de plaats waar je zijn moet. Maar gezien de stroom die er staat, zal het een lange strijd zijn, vrees ik.

De minister wil commerciële samenwerkingsverbanden stimuleren. Tegelijkertijd wil zij de grote samenwerkingsverbanden in Nederland, de toerbeurt Noord-Zuid en de evenredige vrachtverdeling, afbreken. Zoals zij zegt: het proces gaat in de richting van volledige liberalisering. Daarmee zijn wij terug in de jaren dertig.

Ik denk dat een fout wordt gemaakt als wordt gesteld ± de minister sprak dat ook uit ± dat het de binnenvaart goed gaat. Als dit plaats gaat vinden, dan zal het met een deel van de binnenvaart ± de binnenvaart bestaat uit verschillende delen ± juist niet goed gaan. Ik wijs wat dat betreft naar de huidige situatie in Duitsland. De grote rederijen daar hebben geen problemen, want die hebben ze verkocht aan de kapiteins. Daarmee zijn de problemen alleen verplaatst, terwijl de risico's terecht zijn gekomen, zoals zo vaak, bij de gewone mensen die het werk moeten doen.

De kanen lijken gebraden. De wet zal worden aangenomen. Het is wel een merkwaardige wet. Wij weten dat alles in deze wereld tijdelijk is, maar toch wordt de wet tijdelijk genoemd. Dat is natuurlijk onzin. Dat is net zoiets als optelefoneren, want de wet is altijd tijdelijk. Ik ben van mening dat het gewoon een wet moet worden, met de verbeteringen die wij voorstellen, zodat een sociaal verantwoord systeem van samenwerking, de evenredige vrachtverdeling en de toerbeurt Noord-Zuid, wettelijk is en blijft geregeld. Natuurlijk zijn er modernisering en aanpassingen nodig, maar die zullen in de richting moeten gaan van stimulering van het vervoer over water ten koste van het vervoer over

de weg. Dat is noodzakelijk. Als dit gaat gebeuren, dan zie ik ervan komen, zeker op de Noord-Zuid, dat grote vrachten de weg op zullen gaan en voorlopig niet meer terugkomen op het water.

De woordvoester van de PvdA heeft gezegd dat sprake moet zijn van een goed flankerend beleid. Ik heb goed geluisterd. Dat flankerend beleid blijkt een soort sociale afvloeiing in te houden, nieuw werk en een betere sloopregeling. Dat betekent inderdaad sloop van een deel van de binnenvaart, met name van de kleinere schepen die toch hard nodig zijn, omdat er veel kleine kanalen in Europa zijn. Die zullen er voorlopig ook blijven. Het verbaast mij dat met name de PvdA zo gemakkelijk met deze gigantische liberalisering mee roeit. Ik heb al eens gezegd dat het paarse kabinet steeds blauwer wordt. Ook bij deze wet en dit voorstel blijkt dat wederom het geval te zijn.

De amendementen die een werkelijke verbetering inhouden van deze slechte wet zullen wij uiteraard steunen. Het kost te veel tijd om daar nauwkeurig op in te gaan. De amendementen van de SP zullen wij in ieder geval zeker steunen. Het amendement dat wat doet aan dat abrupte einde over pakweg vijf jaar zullen wij ook steunen. Dat betekent namelijk dat de mensen vijf jaar de tijd hebben om zich aan te passen, de buitenboordkraan open te draaien en het schip te laten zinken.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. Zij was kort en in het algemeen siert dat, maar er zijn wel enige principiële punten blijven liggen. De minister heeft gesproken over een tussenstap naar een volledige liberalisering van de markt. Ik wil daar toch nog even bij stilstaan. Is dat werkelijk het ideaal van de minister? Ik kan mij dat niet geheel voorstellen. Een van de essenties van het rapport van de heer Van der Waal, dat de minister met veel waardering aanhaalde, is dat er toch altijd een zekere regulering, ordening nodig zal blijven in verband met een aantal aspecten. Ik heb deze in eerste termijn ook genoemd. De minister is daarop niet ingegaan. Wil zij helder uiteenzetten waar zij, gericht op de langere termijn, voor staat? Dat

bepaalt ook de inbreng ± dat is in dit verband niet van belang ontbloomt ± van Nederland in de komende discussies in de Transportraad. De minister weet dat ik in het algemeen veel vertrouwen in haar heb, maar op dit punt zal ik haar kritisch volgen, want liberalisme en zeker liberalisering in dit verband is niet ons credo, verre daarvan. Ik vrees de gevaarlijke gevolgen daarvan. Wil de minister dus precies aangeven waar zij staat ten aanzien van de kwestie of er sprake is van een blijvende noodzaak van een zekere ordening van de markt?

Ik wil het wetsvoorstel in een zeker perspectief kunnen bezien. Het is een tijdelijke wet. Met die dimensie kan ik instemmen, maar het is dan wel belangrijk welke gedachten daaraan ten grondslag liggen. Ik heb de indruk dat het toekomstperspectief van de minister flink uiteenloopt van dat van onze fractie. Ik vind dat jammer en het vervult mij ook met enige zorg. Nogmaals, volstreekte liberalisering leidt tot kaalslag. De minister merkt op dat de binnenvaart het goed doet. Ik constateer dat ook, maar dan wel binnen bepaalde segmenten. Ik sluit mij op dat punt aan bij de opmerkingen van de heer Poppe, want voor andere segmenten ligt het veel problematischer.

De minister is niet ingegaan op mijn vraag of zij ook een noodzakelijk perspectief ziet voor juist het kleinere type schepen, ook in het licht van een ordening van het kanalsysteem in Europa. Er moet naar mijn mening ook ruimte blijven voor kleinere kanalen. In het verleden is vaak sprake geweest van het sluipend teloorgaan van allerlei kleine kanalen, waar wij nu vaak spijt van hebben. Dat is een belangrijk punt ook in verband met de noodzakelijke omslag van transport via de weg naar transport over water. Wij moeten niet alles inzetten op grootschaligheid. Ik ben daar zeer beducht voor.

Voorzitter! Ik kom nog even terug op de eindtermijn. Ik ben het ermee eens dat er helderheid wordt geschapen, maar het jaar 2000 zegt op zichzelf nog niet alles. Het is voor mij van groot belang wat op dat moment de situatie is en of er een behoorlijke weging kan plaatsvinden ten aanzien van een eventueel expireren van de wet. De minister wijst erop dat het geen automatisme is dat de wet blijft bestaan als er nog geen Europese regelgeving is. Die

Van den Berg

opmerking houdt naar mijn mening verband met ons verschil in toekomstperspectief. Ik ga ervan uit dat als er in dat jaar nog geen bevredigende Europese regelgeving is, er toch behoefte zal blijven bestaan aan een ordening zoals deze nu tijdelijk wordt aangebracht. De Kamer moet dan tijdig op grond van evaluaties kunnen beoordelen of verlenging van de wet nodig is. Dat kan resulteren ± ik neem aan dat de minister die mogelijkheid openhoudt ± in een verlengingswet. Ik wil niet dat wij met een soort valbijl worden geconfronteerd en dat er op 31 december 1999 een noodwet behandeld moet worden of dat er een gat ontstaat, waar ook niemand bij gebaat is. Ik waarschuw daarvoor. Er is in andere discussies te vaak gezegd ± ik kan er vele voorbeelden van noemen ± dat er tegen die tijd wel een definitieve oplossing is en dat er toch allerlei merkwaardige maatregelen getroffen moesten worden om dreigende problemen te ondervangen.

Ik kom op het punt van de Akte van Mannheim en het bereik van de wet. Ik ben daar enigszins verwonderd over. Van de zijde van de schippersbonden is een juridisch advies aangeboden, dat ook de Kamer is toegezonden. Het advies staat haaks op hetgeen de minister meedeelt. Nu weet ik maar al te goed dat juristen er nogal eens verschillende interpretaties op na kunnen houden ± dat zal ook altijd wel zo blijven ± maar dit verwondert mij toch. Mijn concrete vraag is: kan de minister meer informatie geven over het advies dat zij heeft gehad? Kunnen wij het advies van de landsadvocaat eventueel ook onder ogen krijgen? Ik ben er zeer geïnteresseerd in. Het zal de minister bekend zijn dat wij ook op andere punten nog wel eens met elkaar over de reikwijdte van de Akte van Mannheim hebben gediscussieerd. Ik noem de loodsproblematiek, waarbij dat ook naar voren kwam. Het kwam zelfs naar voren bij de regeling van de afvalverwijdering in de havens. Het ging om vragen zoals: kun je dat in havengelden of in de tarieven verdiscounteren? Bij dat soort discussies komt de Akte van Mannheim telkens in beeld. Naar mijn mening moet er absolute helderheid bestaan, en die moet toch ook te geven zijn, over de reikwijdte van de Akte van Mannheim op dit punt.

Voorzitter! Voor mijn fractie ligt er nog een inhoudelijk punt, namelijk de toetsing van de tarieven. De minister heeft gezegd dat zij bereid is om de bevrachtingscommissie op één punt in te schakelen. Ik ben haar daar erkentelijk voor. Zij zegt dat deze commissie op het andere punt, de toetsing van de tarieven op grond van artikel 18, niet kan worden ingeschakeld. Zij wil op dat punt ook geen zwaardere rol voor de commissie van deskundigen. Kan de minister nog eens duidelijk aangeven welke inhoudelijke motieven daaraan ten grondslag liggen? Is dat alleen het advies van de commissie-Albeda of heeft de minister er ook een eigen inhoudelijke argumentatie bij? Dat zou ik toch iets bevredigender vinden dan het antwoord dat ik nu heb gekregen. Daar kan ik niet geheel mee uit de voeten.

Het verraste mij enigszins dat de minister zei dat de commissie van onafhankelijke deskundigen slechts een bescheiden rol in de toetsing van de tarieven kan hebben. Op bladzijde 18 van de nota naar aanleiding van het verslag staat immers dat die commissie daar helemaal geen rol bij zou spelen. Daar zit op z'n minst enig nuanceverschil in. Ik hoor op dit punt graag een reactie van de minister.

Voorzitter! Alles overziende, is de discussie voor mij nog niet geheel afgerond. Er ligt nog een aantal amendementen. Er komen er misschien zelfs nog een paar. Dat is op dit moment nog niet duidelijk, maar dat horen wij straks wel van de CDA-woordvoerder. Het hele beeld zoals het zal ontstaan, is voor mij dus nog niet volstrekt helder. Uit dien hoofde kan ik dan ook geen eendoordeel geven over de opstelling van mijn fractie op een aantal punten. Ik wil wel zeggen dat wij de intentie van de wet als tijdelijke regeling steunen. Helaas blijf ik zitten met de vraag: is dit nu echt wat iedereen voor ogen stond? Maar dat zul je waarschijnlijk in compromis-situaties altijd houden. Wat voor mij in feite het meest belangrijk is, nog belangrijker dan deze tijdelijke wet ± hoe nuttig ook ± is natuurlijk het toekomstperspectief. Daar moeten wij met elkaar aan werken. Onze fractie zal de minister en uiteraard ook de Europese Commissie op dit punt zeer kritisch volgen vanuit de vrees dat een volstrekte liberalisering toch tot ongewenste gevolgen voor deze belangrijke bedrijfstak leidt, en

vooral ook vanwege de dreigende sociale gevolgen die daaruit voortvloeien.

□

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord dat over het algemeen duidelijk was. Het is hier en ook elders wel aangeduid als het wetsvoorstel met betrekking tot de grootste gemene deler. Het aardige daarvan is natuurlijk dat ieder in zo'n wetsvoorstel wel wat van zijn gading vindt. Maar de omgekeerde kant is natuurlijk dat ook ieder er wat in mist. Het vervelende is dan dat iedereen weer iets anders mist. Dat geeft ook goed aan dat de Kamer smalle marges in acht moet nemen, wil dit compromis overeind blijven staan. Tegen die achtergrond wil ik het wetsvoorstel beoordelen. Daarom heb ik ook niet de neiging om op wezenlijke punten amendementen voor te stellen of te steunen.

Tot dat karakter van de grootste gemene deler behoort inderdaad ook de termijn van het jaar 2000. De minister heeft gezegd dat helderheid moet worden geboden. Dat jaar 2000 biedt in ieder geval helderheid, voor zover mensen en wetgevers die ooit kunnen bieden. Tegen die achtergrond denk ik dat mijn amendement, waarvan de minister heeft gezegd dat zij daar geen bezwaar tegen heeft, ook past. Dan houd je in ieder geval niet boven de markt dat het misschien nog iets eerder zou kunnen zijn. Aan de andere kant blijft natuurlijk de vraag bestaan, wat er gebeurt als de situatie na het jaar 2000 toch anders is dan wij dachten. Daar kunnen wij over filosoferen. De enige uitspraak die je dan kunt doen, is de volgende: mocht er daarna nog wat gebeuren, aan welke kant ook, dat zal er altijd een uitspraak van de wetgever nodig zijn als je het jaar 2000 in de wet opneemt. Dan is het nu zaak om te zorgen voor een goede uitvoering van de wet en een tijdige en behoorlijke evaluatie, opdat de wetgever, en de Kamer als onderdeel daarvan, de zaak kan volgen en eventueel een signaal kan afgeven als er iets moet gebeuren tegen de tijd dat wij het jaar 2000 naderen.

□

De heer **Terpstra** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie steunt met name de

Terpstra

sociale begeleiding van de sector die bij deze wet hoort. De minister heeft daar ook zeer positief op gereageerd. Dat vinden wij een zeer belangrijke zaak. Wij kiezen voor de duidelijkheid voor de hele sector voor het jaar 2000 als einddatum. Wij zijn van mening dat de sector moet weten wat er wordt besloten. De Europese Unie en de minister menen dat Nederland een van de belangrijkste spelers is in dit gebied.

Wij hebben onze ideeën gegoten in de vorm van een amendement om de helderheid van die ideeën scherper tot uitdrukking te laten komen. Ik begreep van de voorzitter dat dit nieuw was, maar het was wel verhelderend.

De **voorzitter**: Het enige vervelende is dat niemand kennis heeft kunnen nemen van die tekst, behalve de mensen die hier in de zaal zitten. Vandaar dat het in het vervolg aanbeveling verdient om gewoon een amendement in te dienen. U kunt het altijd weer terugnemen.

De heer **Terpstra** (CDA): Voorzitter! Wij kunnen inderdaad iedere dag weer wat leren. Hartelijk dank. Permanente educatie is een van uw grote idealen geweest in een van uw vorige functies en het bewijs is weer geleverd.

Een van de redenen van mijn niet helemaal in de vorm van een amendement gegoten ideeën was dat ik van mening ben dat de Kamer amendementen moet indienen die zoveel mogelijk breed worden gedragen, omdat ik er geen politieke strijdpunten van wil maken. Op grond daarvan heeft de minister mij ervan overtuigd dat het beter is af te zien van wijziging van de geografische omschrijving in artikel 3. De kwestie van het "vrijstellen" van het intermodaal vervoer, waarvan de minister een heldere omschrijving heeft gegeven, heb ik opgelost doordat ik het amendement-Van Zuijlen onderteken. Dat wordt uiteraard door mevrouw Van Zuijlen zelf ingediend. Ik heb begrepen dat de minister het niet verstandig vindt om mijn derde idee in de wet op te nemen. Dat hield in dat er helderheid moet zijn over de mogelijkheden om samenwerkingsverbanden tussen rederijen geleidelijk meer vrijheid te geven. Zij heeft wel positief gereageerd op het idee zelf. Nu staat mij niet helder voor de geest hoe positief de minister eigenlijk was en

hoe zij dit zelf ziet. Als je de particuliere ondernemers een grotere rol wilt geven in de binnenvaart of de bestaande rol wilt handhaven, is het bij versterking van de marktwerking logisch, dat aan de samenwerkingsverbanden meer mogelijkheden worden gegeven. De minister voelde niet voor een amendement op dit punt. Zij voelde wel wat voor het idee zelf. Zou zij mij in tweede termijn helder kunnen schilderen hoe zij dat proces ziet?

□

De heer **Korthals** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor de heldere en beknopte antwoorden. Het onderhavige wetsvoorstel maakt velen niet helemaal gelukkig. Dat is juist kenmerkend van het voorgestelde compromis.

Hoewel ik sympathie had voor het amendement inzake wijziging van de geografische omschrijving, zou ik het toch niet hebben gesteund, omdat dit gevoelig ligt. De VVD heeft zich in dezen terughoudend opgesteld.

Wij zijn blij dat de minister duidelijk heeft aangegeven op welke wijze zij denkt flankerend beleid te kunnen voeren. Wij zullen haar daaraan houden en controle op dat punt uitoefenen, omdat het een belangrijke zaak is. Wij beseffen dat zeer goed. Voor de VVD is dit wetsvoorstel nu een stap terug, in de hoop in het volgende millennium daarmee een sprong voorwaarts te kunnen doen.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Ook ik dank de minister voor haar antwoorden. Haar stijl is altijd geweest: je moet er positief tegenaan kijken; de binnenvaart doet het hartstikke goed. Daar zijn wij het op z'n minst voor een gedeelte mee eens. Ook zijn wij het met haar eens dat de binnenvaart goede kansen heeft. Echter, waar het hier om gaat, is dat het met een gedeelte van deze sector minder goed gaat en dat de markt voor dat gedeelte minder goed functioneert. De minister geeft zelf aan dat dit de onderhavige regeling noodzakelijk maakt. Voor ons is liberalisering geen doel maar een middel om tot een goede beheerste en gedoseerde aanpassing te komen. Voor ons geldt dus niet dat de dreiging van onrust in deze sector deze wettelijke

regeling noodzakelijk maakt. Het zijn inhoudelijke motieven die hier gelden. De minister geeft voorts aan dat zij voor de toekomst een ordening accepteert; zij verwees naar het verslag van de Europarlementariër Van der Waal. Dat is een goede zaak.

De heer Schutte stelde al dat in het kader van deze regeling de grootste gemene deler het heeft gewonnen. Er is sprake van een subtiel evenwicht en daar mag niet aan worden getrokken. Dit leidt ertoe dat sommige fracties bepaalde amendementen niet willen steunen. Dat is jammer, voorzitter, omdat onzes inziens het parlement op bepaalde punten wel degelijk een aantal aanpassingen kan plegen. Een van die aanpassingen is neergelegd in een amendement van de heer Poppe. De minister heeft daarvan gezegd dat zij er niet zoveel problemen mee heeft, maar mijns inziens moet dit amendement worden gezien in het verlengde van het door mij ingediende amendement, gericht op vergroting van de reikwijdte. De heer Poppe stelt dat de grens met België er eigenlijk niet in zou moeten staan. Dat kun je natuurlijk schrappen, maar als er verder niets verandert, komt het neer op een papieren maatregel. Logischerwijze moet dit een gevolg hebben in de vorm van een amendement waarmee de reikwijdte daadwerkelijk wordt vergroot. Ik doel nu op ons amendement waarmee wordt gepoogd om de Rijn voor dit gebeuren toegankelijk te maken.

Ik ben niet overtuigd door het argument dat de minister naar voren heeft gebracht, namelijk dat de landsadvocaat vanochtend iets heeft gezegd. Bij ons ligt jurisprudentie op tafel die een heel andere kant op wijst. De heer Van den Berg heeft daarover al iets gezegd. Ik sluit mij bij zijn betoog aan met de vraag of het mogelijk is dat wij het advies van de landsadvocaat onder ogen krijgen. Dan kan ik mijn eigen amendement beoordelen. Ik hoop dat de andere fracties dat ook zullen doen. Ik heb begrepen dat de fractie van de VVD in beginsel positief tegenover dit idee staat. Voorzitter! Waar er twintig jaar ervaring is opgedaan met het stelsel waarmee de Rijn wordt benut, zou dat ook in de toekomst mogelijk moeten zijn. Ik denk dat er sprake is van een interpretatieverschil.

Stellingwerf

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben het tot nu toe gehad over een stelsel dat vrijwillig was en dat houdt in dat een en ander onder de Akte van Mannheim mag. Alles wat je vrijwillig doet, mag mits daarmee het liberale karakter van de markt niet in gevaar wordt gebracht. Men mocht hiervan dus gebruik maken. Echter, nu gaan wij een wettelijke regeling invoeren en als gevolg daarvan komen wij wel degelijk met de Akte van Mannheim in botsing. Daar zit het grote verschil. U moet niet net doen alsof er na gisteren niets verandert.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Uiteraard verandert er het een en ander maar ook met inachtneming van dit gegeven meen ik dat er sprake is van een interpretatieverschil. Ik hoop dat ik wat dit betreft na uw informatie meer duidelijkheid verkrijgt, zodat wij kunnen nagaan of wij ons amendement moeten intrekken. De vraag is of het in stemming kan worden gebracht of dat het in juridische zin onhoudbaar is.

Voorzitter! Het flankerende beleid hangt samen met het einde van de regeling. Wij hebben een amendement ingediend in verband met de evaluatie. Wij denken dat daarvoor voldoende tijd moet worden geboden. Als bijvoorbeeld de regeling pas in het begin van het volgende jaar in het Staatsblad verschijnt en men begin 1997 met de evaluatie begint, vinden wij de periode te kort om tot een echte evaluatie te komen. Wij hopen dat met het amendement de tijd wordt geboden die voor een serieuze evaluatie nodig is.

□

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister hartelijk voor de beantwoording van de vragen.

Zij heeft zich positief uitgelaten over het amendement dat net is rondgedeeld, wat overigens iets langer heeft geduurd dan ik had gehoopt. Dat amendement is ondertekend door de fracties van de PvdA, D66, de VVD en het CDA.

De minister heeft zich ook positief uitgelaten over de functies van de bevruchttingscommissie. Zij zal die in een ministeriële regeling nader aangeven. Daar spreek ik mijn waardering voor uit.

Wij blijven de doelstelling van het wetsvoorstel steunen: de overgang naar een vrijere markt op een beheerste en gedoeerde wijze met behoud van stabiliteit van de markt. Daartoe worden ongeveer tien maatregelen genoemd, zoals sociale begeleiding en stimulering van het ondernemerschap. Mevrouw Van 't Riet heeft er al op gewezen dat dit plan van aanpak in de wet staat. De nota naar aanleiding van het verslag gaat daar nader op in. Dit ondersteunen wij.

Ik beraad mij nog over het amendement over de reikwijdte. Er blijft namelijk sprake van een precair evenwicht dat niet veel, maar toch wel iets ruimte aan de Kamer laat. Onzes inziens wordt er een billijk evenwicht gevonden tussen het verhogen van de omvang van het tonnage in het systeem en een gelijktijdige verhoging van de flexibiliteit.

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ook ik bedank de minister voor haar beantwoording van de vragen.

Evenals een aantal andere woordvoerders heb ik een groot probleem met het einddoel van de minister, als zij zegt dat deze wet een tussenstap is naar een volledige liberalisering van de markt. Het mag duidelijk zijn dat ook mijn fractie dat absoluut niet als doel stelt. Het gaat ons om een sterke en sociaal verantwoorde binnenvaart die zo in staat is op een duurzame wijze goederen te vervoeren. Voor ons is van belang dat ook kleinere schepen in die sector een toekomst hebben. Het is van belang om het grote bereik van de binnenvaart op die manier in stand te houden. Kortom, ook wij menen dat wij in de toekomst niet ontkomen aan enige marktordening waarmee voor de gehele sector en niet voor een deel van de sector dat het nu op eigen kracht goed doet, brood op de plank komt en dus een milieuvriendelijke vorm van vervoer op gang wordt gehouden.

Uit de nota naar aanleiding van het verslag begrijp ik dat het wegvervoer eventueel reservecapaciteit kan leveren, mocht de binnenvaart het niet kunnen opknappen. Maar dat is absoluut niet de weg die wij op willen.

Ik heb al duidelijk gezegd dat de einddatum van het verslag niet glashard moet zijn. Wij willen ook geen open einde of een eeuwig doorzetten van de toerbeurt, wat de heer Terpstra zo even heeft gesuggereerd. Deze wet moet worden opgeheven op het moment dat het Europese beleid ter zake voldoende van de grond is gekomen, de overcapaciteit voldoende is teruggedrongen en er een aanvaardbare oplossing is voor het probleem van de noodzakelijke reservecapaciteit. Daartoe heb ik ook een amendement ingediend.

De heer **Schutte** (GPV): De intentie van dat amendement is mij wel duidelijk, maar die intentie blijkt niet uit de tekst. In feite staat er: tenzij er uit de evaluatie blijkt dat voortzetting van een vrachtverdelingsstelsel voor Noord-Zuid-vervoer voor een langere periode gewenst blijkt. Maar wie maakt dat wanneer uit?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Er moet een evaluatie komen aan de hand van de zaken die ook in de toelichting op het amendement genoemd zijn. De Kamer zal een eindoordeel over de evaluatie moeten geven.

De heer **Schutte** (GPV): Maar zelfs dan is het niet de wetgever die het doet. Dat hebt u volledig open gelaten in de tekst van uw amendement.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Bedoelt u dat ik geen einddatum heb genoemd? Is dat uw probleem met het amendement?

De heer **Schutte** (GPV): Ja, en u zegt niet wie de einddatum bepaalt.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Als dat uw probleem is, ben ik bereid om het amendement in die zin aan te passen. Wat mij betreft, mag het niet zo zijn dat er nooit en te nimmer een einddatum vastgesteld moet worden. Het gaat ons erom dat de einddatum pas daar is op het moment dat een aantal zaken afdoende geregeld zijn. Ik zal bezien of ik naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Schutte het amendement zal wijzigen.

Ten aanzien van het werkingsgebied van de wet steun ik de vragen die de heren Stellingwerf en Van den Berg hebben gesteld. Ook mijn fractie heeft van juristen de informatie ontvangen dat de huidige

Vos

vorm van artikel 3 wel degelijk in strijd is met de Akte van Mannheim. De minister heeft ook ons vooralsnog niet overtuigd, en ook wij willen dus graag het advies van de landsadvocaat ontvangen om een eindoordeel te kunnen vormen. Vooralsnog steunt mijn fractie het amendement van de heer Stellingwerf op dit punt, en overigens ook het amendement van de heer Poppe, dat ertoe strekt artikel 2, lid 1, te wijzigen.

Over de toetsing van de tarieven heeft de minister gezegd dat zij via een ministeriële regeling de bevrachtingadviescommissie een rol wil laten spelen voor een deel van de markt. Een ander deel van de markt is via artikel 18 daarvan vrijgesteld. Wij vinden het van belang dat een commissie een rol speelt bij het vaststellen bij de tarieven, en wij zullen ons erover beraden of wij daarover nog een amendement zullen indienen.

Om de binnenvaart een gezonde toekomst te geven, is de concurrentiepositie ten opzichte van de weg natuurlijk van wezenlijk belang. Er is voorspeld dat bij het uitblijven van aanvullend beleid een groot deel van de groei op de weg terecht zal komen. Ik dring er bij de minister op aan dat zij in dit verband zal pleiten voor een snelle invoering van heffingen op het wegvervoer. Zij heeft gezegd dat een fiscale bevoordeling van de binnenvaart mogelijk is via een investeringsaftrek. Wil zij bezien of er in de belastingsfeer nog meer ruimte is voor zulke bevoordeling?

Wat er nu ligt, biedt volgens mijn fractie nog te weinig garanties voor een gezonde en sociaal verantwoorde ontwikkeling van de gehele sector. Wij beraden ons nog over een eindoordeel over dit wetsvoorstel.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik dank de Kamer voor haar inbreng in tweede termijn, waarin nog een aantal nadere vragen is gesteld. Misschien ben ik in eerste termijn onvolledig geweest, waarvoor mijn excuses.

Sommige sprekers hebben de zegeningen van de einddatum van de wet aangetoond en andere het slechte daarvan. Ik heb sterk de behoefte om eraan vast te houden. Als wij dat niet doen, is er geen helderheid en zullen er geen

veranderingen plaatsvinden. Ik vind echt dat wij een optimale incentive moeten geven aan de bedrijfstak om ook zelf veranderingen te organiseren, want dat is niet de taak van de overheid alleen. De overheid moet goede voorwaarden scheppen en het proces zo goed mogelijk begeleiden, maar de bedrijfstak heeft ook een eigen verantwoordelijkheid. Het kan niet zo zijn dat de verantwoordelijkheid alleen bij ons wordt gelegd. Vooral tegen de heer Van den Berg zeg ik: wetgeving is wetgeving. Ik heb in de discussie over Schiphol ook een dergelijke opmerking gemaakt; er zal altijd een wetgever zijn, en die kan altijd weer een andere opinie hebben. Maar ik vind niet dat ik hier en nu de verantwoordelijkheid kan nemen om open te laten dat wij het misschien ooit nog eens anders zullen willen. In mijn hart moeten wij dat ook alleen maar willen als er echt een enorme ramp gebeurt, en ik geloof daar niet in. Ik geloof echt dat wij, met de nu voorgestelde maatregelen, naar een gezonde bedrijfstak gaan.

Er is gevraagd naar de interpretatie van de Akte van Mannheim. Ik zal het advies van de landsadvocaat graag aan de Kamer doen toekomen. Ik ga ervan uit dat het een goed advies is. Vooralsnog kan ik dus niet anders zeggen dan dat ik tegen het amendement adviseer dat ertoe strekt om artikel 3, lid a, te schrappen.

De heer Van den Berg heeft gesteld dat zijn fractie nog wel enige marktordening wil behouden. Ik wijs erop dat de marktordening die de heer Van de Waal noemt, vooral is gericht op een flexibele inzet van sloopregelingen, op het stimuleren van samenwerkingsverbanden en een systeem voor marktobservatie. Precies die zaken zijn opgenomen in Europese voorstellen en ik ben er ook helemaal geen tegenstander van. Maar vervolgens is er wel een echte vrije markt. Als er overcapaciteit dreigt en er een sloopregeling nodig is, moet je die kunnen inzetten. Maar als wij het goed doen met elkaar ± we hebben het dan over het flankerend beleid in den brede ± en als de markt goed gepakt wordt, dan zal er in afnemende mate sprake zijn van enige overcapaciteit. Sterker nog, wij zouden dan weer allerlei maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat er voldoende capaciteit is. Het spijt mij als ik daarmee enige commotie oproep,

maar dat is toch het doel waarnaar wij streven.

De heer Stellingwerf heeft gezegd dat de wettelijke regeling in zichzelf goed is. Ik ben het daarmee niet eens. De regeling was er niet gekomen als er niets gebeurd was. Dan was men gewoon ofwel vrijwillig doorgegaan of er was iets anders gebeurd. De wettelijke regeling is duidelijk een compromis en in die zin ben ik het eens met de heer Schutte. Het compromis heeft voors en tegens voor iedereen. Niemand is 100% gelukkig en ik denk, als je mensen eerlijk aankijkt, dat niemand 100% ongelukkig kan zijn.

De heer Van den Berg heeft een vraag gesteld over de kleine kanalen en de markt voor kleine schepen. Uit het onderzoek dat het NEA heeft gedaan, is gebleken dat er wel degelijk nog steeds een markt is voor kleinere schepen; dat die overigens kleiner wordt dan die op dit moment is ± we hebben ook niet voor niets een sloopregeling te hanteren ± en dat de concurrentie van het wegvervoer op die markt inderdaad tamelijk groot is. Dat betekent ook dat wij proberen, een stimulerend beleid te volgen, bijvoorbeeld via de regeling vaarwegaansluitingen. Voor een aantal deelmarkten is er dus wel degelijk perspectief, maar wij moeten erkennen dat de schaalvergroting doorgaat.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil een vraag stellen over die schaalvergrotingen enzovoorts. Het is mij uit het antwoord van de minister niet helemaal duidelijk geworden of Rotterdam met de tijdelijk wet ook aan Akte-water ligt. Kan de minister dat scherp zeggen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U krijgt daar straks een antwoord op, want dat is een mooie juridische vraag. Voor zover ik weet, heb ik u daar in eerste termijn in die zin op geantwoord, dat het ging over het massavervoer. Voor zover het massavervoer nog vanuit Rotterdam naar de delta wordt vervoerd, valt het straks natuurlijk toch onder de vrije tariefsonderhandelingen. Het gaat dan over het vervoer naar de delta in België.

De heer **Poppe** (SP): Maar het antwoord komt nog?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

Jorritsma-Lebbink

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! De minister zegt dat de schaalvergroting doorzet en dat vooral kleinere schepen zullen moeten verdwijnen. Juist in die sector is volgens de minister de concurrentie met het wegvervoer heel sterk. Betekent dat niet dat een deel van de markt die nu met de binnenvaart bediend wordt, straks niet meer bediend kan worden als juist die kleinere schepen gaan verdwijnen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laten wij elkaar toch gewoon een beetje in de ogen kijken. Natuurlijk zal er altijd wisseling van modaliteiten plaatsvinden. Wij hopen dat vooral voor het lange-afstandsvervoer de weg steeds meer vervangen zal worden door water en spoor. Dat beleid voeren wij ook. Dat zal betekenen dat voor sommig korte-afstandsvervoer het ook wel eens andersom aan de orde zal zijn. Wij hebben het met z'n allen betreurd dat bijvoorbeeld het postvervoer van het spoor naar de weg ging. Ik begrijp overigens dat er weer een beweging naar de goede kant is. Maar als de markt het zo regelt en als blijkbaar de efficiency van het vervoer over de weg beter is, dan kan ik het toch niet tegenhouden dat bedrijven het zo doen? Blijkbaar is intussen de service van de Spoorwegen weer zo goed dat men nu overweegt om op het spoor te blijven. Zo zou het ook moeten gaan bij de binnenvaart. Als daar de serviceverlening zodanig is dat een verlader beter af is met de binnenvaart dan zal hij ook bij de binnenvaart blijven. Als die serviceverlening niet zodanig is, dan kunt u doen wat u wilt maar dan gaat het over de weg.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik moet zeggen dat ik nu toch wel verbaasd ben over wat de minister zegt. Zij heeft niet alleen maar te maken met de binnenvaart sec, maar ook met een milieuvriendelijk vervoersbeleid. Zij zegt nu wel zo makkelijk dat zij er niets aan kan doen als een bepaald deel overgaat naar de weg, maar het hoort toch onder haar verantwoording om ervoor te zorgen dat ook op de kortere afstand de binnenvaart een sterke positie kan blijven houden? Waarom zet zij er dan op allerlei terreinen geen stimulerend beleid op?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is het enige wat ik doe!

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U geeft nu aan, dat het schip op sommige trajecten ook wel eens zal verdwijnen en het vervoer over de weg het gaat winnen. Dat lijkt mij volstrekt in strijd met ander beleid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: E&A n ding is gebleken de afgelopen periode en dat is, dat de manier waarop wij op dit moment werken in elk geval niet stimulerend is. Ik denk, dat we met een goed pakket maatregelen en een werkelijk goed commercieel werkend binnenvaart-bedrijfsleven veel en veel meer van het vervoer over de weg kunnen halen. Dat houdt niet tegen, dat soms er van modaliteit versprongen wordt. Ik ga ervan uit dat de meeste van de modaliteiten van de weg naar de andere zullen gaan, maar heel af en toe zul je op een deelmarkt zien dat het ook andersom gaat. Ik kan het ze niet verbieden, want voor mij is de vrije verladerskeuze altijd nog een heel belangrijk principe.

Voorzitter! Ik kom nu terug op de vraag over Rotterdam. De interpretatie geldt, voor zover hier bedoeld, niet voor Rotterdam. Dat is al meer dan honderd jaar het standpunt. Natuurlijk kan iemand naar een rechter stappen voor een andere interpretatie maar dat ligt absoluut niet in de lijn van de verwachtingen.

Voorzitter! De heer Terpstra heeft gevraagd hoe de verruiming van het werk van de samenwerkingsverbanden moet worden ingevuld. Daar is geen wijziging van de wet voor nodig; dat kan ik regelen bij ministeri&E le regeling conform artikel 19 van de wet. Ik stel voor om dat even af te wachten. Ik had reeds voorgesteld om de hoeveelheden bij de evaluatie in te vullen. Dat lijkt mij nog steeds de juiste weg maar dat betekent, dat ik tegen het amendement van de heer Stellingwerf moet pleiten om langer te wachten met de evaluatie. Dan ga je namelijk heel dicht bij de einddatum van de wet zitten en dan heeft het weinig nut meer. Als wij verbeteringen in de flankerende maatregelen moeten aanbrenge n, moet je dat niet doen op ongeveer het moment dat de wet afloopt.

De heer **Terpstra** (CDA): De minister steunt dus het idee, dat de samenwerkingsverbanden en de rederijen

meer moeten kunnen vervoeren, maar zij wil de stijging van die hoeveelheid betrekken bij de evaluatie?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt mij een goed moment. Dat is in feite het voorstel van mevrouw Van Zuijlen in eerste termijn. Dan hebben wij ook enige ervaring. Dan weten wij hoe het gaat met de samenwerkingsverbanden. Overigens kan het de samenwerkingsverbanden ook fors stimuleren als dat in het vooruitzicht wordt gesteld. Het lijkt mij prima om dat aan de hand van de evaluatie in te vullen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik interpreteer de opmerkingen van de minister zo, dat in een vrij korte tijd een goed beeld kan worden verkregen en dat daar geen twee jaar voor nodig is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk, dat wij dat in de loop van 1997 af moeten kunnen krijgen. Wij hoeven dan niet precies twee jaar te wachten. De heer Stellingwerf spreekt over twee jaar na ingangsdatum.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Omdat wij van mening zijn, dat je voldoende tijd moet nemen om inzicht te krijgen in de maatregelen die nu worden genomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar als je pas in 1998 gaat evalueren ± dat is namelijk de consequentie ± zitten we naar mijn gevoel veel te dicht tegen de einddatum van de wet aan. Ik vind dat weinig zinvol.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ja, maar wij willen de evaluatie ook betrekking laten hebben op een bezinning op de vraag of die datum opnieuw...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet mijn intentie! Die intentie heb ik ook nooit gehad en die mag u er dus ook niet in leggen. Er staat in de wet, dat er een einddatum is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Wat denkt de minister te evalueren in 1997? Een afname van tonnage, het sociale beleid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat met name de werking van het flankerend beleid en de inzet daarbij

Jorritsma-Lebbink

van de bedrijfstak zelf geëvalueerd moet worden. Daarbij komen de vragen aan de orde of er inmiddels commerciële samenwerkingsverbanden op gang zijn gekomen, hoe het met de sloop staat, of er gesloopt is en hoe het staat met de bedrijfsbeëindigingsregeling. Dat zijn de typische evaluatie-elementen.

Voorzitter! Ik geloof dat ik hiermee alle vragen die gesteld zijn ook heb beantwoord. Ik hoop dat de wet aanstaande dinsdag in stemming kan komen en dat wij daarna met elkaar, samen met de bedrijfstak, aan de slag kunnen om ervoor te zorgen dat er, als er in het jaar 2000 geen tijdelijke wet meer bestaat, sprake is van een heel gezonde bedrijfstak. Want dat is toch het doel waar wij met z'n allen naar streven.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat, indien amendementen worden gewijzigd of nog zullen worden ingediend, dat morgen in de loop van de dag zal gebeuren en geen aanleiding zal geven tot heropening.

Ik heb een vraag aan de minister. Kunnen wij het advies van de landsadvocaat in de loop van morgen ontvangen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat kan.

De **voorzitter**: Dan ga ik daarvan uit en kan mijn voorstel luiden om aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 17.37 uur tot 19.15 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet Fonds economische structuurversterking (24146);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Fonds economische structuurversterking voor het jaar 1995 (23900-E).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Van Gelder** (PvdA):

Voorzitter! Een samenleving die ambitieus is, moet investeren in haar toekomst, zowel met particuliere investeringen als met overheidsinvesteringen. De ontwikkeling van beide soorten investeringen baart ons zorgen. Dat blijkt uit het Centraal economisch plan en de Macroeconomische verkenning, zowel op het punt van de particuliere investeringen als op het punt van de overheidsinvesteringen. De overheidsinvesteringen zijn de laatste jaren redelijk op peil gekomen, maar in feite nog onvoldoende, zeker die voor de versterking van de economische structuur. Zeker als je de discussies over de globalisering op je laat inwerken en wanneer je denkt aan de discussie over de toenemende beleidsconcurrentie, kom je tot de conclusie dat we zullen moeten investeren om de aantrekkingskracht van ons land te vergroten. Daarvoor zijn investeringen in extra infrastructurele werken noodzakelijk, maar ook zal de overheid meer ruimte moeten krijgen en bieden opdat er trekkers zijn voor activiteiten ter oplossing van maatschappelijke problemen. Op het gebied van het milieu zal bijvoorbeeld meer geïnvesteerd moeten worden in de technologie. Ook bij het bieden van mogelijkheden om ouderen langer thuis te laten wonen zal de overheid behulpzaam moeten zijn, zodat projecten voor nieuwe vormen van technologie gestalte kan worden gegeven.

De financiering is een probleem, maar ook de procedures die daarbij doorlopen moeten worden. Het vorige kabinet heeft een redelijke basis gelegd voor de financiering van overheidsinvesteringen via het Fonds economische structuurversterking en het heeft ook veel werk verzet om de procedures beter te doen verlopen. Het ging er destijds om dat men heel positief dacht over allereerst een aardgasbatenfonds en vervolgens over een Fonds economische structuurversterking. Dat waren belangrijke thema's. Oud-collega Melkert, nu de collega van de minister, sprak in dat verband van het inzetten van ondergronds vermogen voor bovengronds vermogen. Je moet dus aardgasbaten vrijwaren van direct gebruik in de consumptieve sfeer en die in zetten voor investeringen. Gaandeweg is ook duidelijk geworden, dat het verstandig is om de inkomsten uit

verkoopen van overheidsdeelnemingen te gebruiken voor investeringen.

Desalniettemin heeft men met het opstellen van het regeerakkoord nog eens nagedacht over de vraag of de regelingen met betrekking tot het FES voldoende waren en men is op twee terreinen tot aanpassingen gekomen: de financieringsbronnen en de doelstellingen van het fonds. Nu komt er toch wat meer ruimte voor de overheid, voor de regering, om na te gaan of alle inkomsten die voortvloeien uit overheidsdeelnemingen rechtstreeks aan het fonds moeten worden toegevoegd. Dat is geen automatisme meer en dit roept een aantal vragen op, omdat hiermee de overheid, de regering, zich ruimte zou kunnen verschaffen om de deelnemingen niet direct te gebruiken in de vermogenssfeer.

Wat de fractie van de PvdA betreft is het standpunt van het kabinet te verdedigen, mits er in het fonds voldoende ruimte blijft om ook op termijn overheidsinvesteringen te doen. Daar ben ik nog niet van overtuigd. De vraagstelling die mijn fractie in het verslag tot uitdrukking heeft gebracht is niet adequaat beantwoord. Ik zou het erg jammer vinden als het beeld zou ontstaan dat het Fonds economische structuurversterking uiteindelijk alleen een fonds zou zijn om de HSL-zuid en de Betuweroute te financieren. Zoals men uit de nota naar aanleiding van het verslag op kan maken, zijn in ieder geval de aardgasbaten tot het jaar 2005 belegd om die twee overheidsuitgaven te financieren. Ik wil daarom graag weten of er voldoende additionele ruimte overblijft voor andere investeringen. Ik weet dat wij daarbij op dit moment nog geen concrete projecten voor ogen hoeven te hebben, maar als je weet wat er nodig is om onze samenleving aantrekkelijk te maken voor buitenlandse investeerders enzovoorts, enzovoorts, moet het mogelijk zijn dat de overheid zich meer ruimte verschaft dan uitsluitend nodig is voor het financieren van de HSL-zuid en de Betuweroute. Ik zou dan ook graag van de regering duidelijkheid krijgen over de vraag of er de komende jaren voldoende extra ruimte in het fonds kan komen, al dan niet uit overheidsdeelnemingen of inkomsten die voortvloeien uit common-area-gelden, opdat je de komende drie of vier jaar discussies