

Stellingwerf

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

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

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

□

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

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

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

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

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

Minister Jorritsma-Lebbink: In beroep gaan.

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

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

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

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

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

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

Minister Jorritsma-Lebbink: Die zullen ze niet winnen.

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

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

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 23.15 uur

□

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