

Melkert

De heer **Van Hoof** (VVD): Voorzitter! Ik begrijp uw probleem. Wat de heer Bakker voorstelt, veroorzaakt geen extra werkzaamheden. De eindstemming vindt hooguit wat later plaats. Ik mag er misschien aan refereren dat ik gezegd heb dat mijn fractie in ieder geval dit wetsvoorstel moet wegen.

De **voorzitter**: Dat geldt voor alle partijen.

De heer **Van Hoof** (VVD): Voorzitter! Met alle respect, ik heb aangegeven dat er bepaalde elementen in zitten, zoals de Schilthuis-constructie en de toezichtstructuur. Als ik tijdens de stemmingen moet gaan zitten kijken wat er precies veranderd is, wat wel en wat niet is aangenomen en wat dan de weging moet zijn, dan is dat allemaal mogelijk, zeker als ik een computertje meeneem. Het is echter veel evenwichtiger en zorgvuldiger om de eindstemming nog even uit te stellen.

De **voorzitter**: Laten wij eerst eens kijken wat er uit de stemming op onderdelen komt, aanstaande dinsdag. We kunnen dan nog bezien of we tot een eindstemming kunnen komen.

Als dat laatste het geval is, stellen we de eindstemming een week uit. Ik vind het echter buitengewoon prematuur om daar nu buiten de regeling van werkzaamheden om een beslissing over te nemen. Ik doe dat dus ook niet.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 19.05 uur tot 20.35 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Aanpassing van de Wet vervoer binnenvaart aan richtlijn nr. 96/75/EG (liberalisering van de binnenvaart) (25412).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Met uw welnemen en uw medewerking wil ik proberen het dossier vanavond geheel af te werken, en wel voor 23.00 uur.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik zal mij zeker beperken. Ik hoop dat het ver voor elven kan worden afgerond.

Met dit wetsvoorstel wordt het vrachtverdelingssysteem dat voor de binnenvaart alleen nog geldt voor het noord-zuidvervoer, in fasen afgeschaft. In het jaar 2000 moet de binnenvaart helemaal geliberaliseerd zijn. De verschillende fasen zijn ingegeven door de Europese richtlijn nr. 96/75/EG. De Europese Commissie ziet erop toe dat de lidstaten de richtlijn binnen de gestelde termijn implementeren. Dit betekent dat uiterlijk in jaar 2000 in geen enkele lidstaat meer het systeem voor vrachtverdeling kan bestaan.

D66 heeft er altijd de nadruk op gelegd dat, als de afschaffing van de vrachtverdeling eerder mogelijk was, dit ook eerder zou moeten gebeuren. Het Overlegorgaan goederenvervoer heeft aanbevolen al per 30 november 1998 met het systeem van vrachtverdeling te stoppen. Per brief van 23 maart 1998 zegt de minister de besluitvorming hierover aan de Kamer over te laten. De vraag is wel of de minister hier een eigen mening over heeft. Dat horen wij zo meteen. Als zij die heeft, wil ik die graag vernemen. Zoals de minister waarschijnlijk wel verwacht, is D66 ervoor om het vrachtverdelings-systeem per 30 november 1998 te stoppen. Ik zal hierna aangeven waarom.

In de Wet vervoer binnenvaart zijn vier voorwaarden gesteld waaraan voldaan moet zijn als de vrachtverdeling wordt opgeheven, namelijk dat er een oplossing moet zijn voor de structurele overcapaciteit, dat er een oplossing komt voor de reservecapaciteit, dat de toerbeurt in alle betrokken lidstaten wordt afgeschaft en dat er maatschappelijk draagvlak is. Mijn fractie heeft bij de behandeling van die wet aangegeven dat voor D66 twee criteria van belang zijn, namelijk dat de structurele overcapaciteit wordt afgebouwd, waarbij voor de noodzakelijke reservecapaciteit een oplossing moet worden gezocht door de bedrijfstak, en dat de bedrijfstak een ontwikkeling doormaakt die hem in staat stelt steeds marktconformer en uiteindelijk geheel op de vrije markt te opereren.

De structurele overcapaciteit in de binnenvaart wordt met behulp van

de oud-voor-nieuwregeling afgebouwd. Met het door de minister in de nota naar aanleiding van het verslag genoemde marktobservatiesysteem in combinatie met de flexibele oud-voor-nieuwregeling blijft het ook na opheffing van het toerbeurtsysteem mogelijk om de overcapaciteit uit de markt te halen. Het voorkómen van overcapaciteit regelt de goed verlopende markt ook zelf. Mijn fractie is het met de minister eens dat te twisten is over de stelling dat de economische noodzaak om restcapaciteit te hebben voor de binnenvaart groter is dan voor andere vervoerssoorten. Ook vrachtvervoerders over weg en spoor hebben namelijk te maken met een fluctuerend aanbod. Deze vervoerders ondervinden weliswaar geen gevolgen van wisselende waterstanden, maar ik ben het met de minister eens dat waterstanden die zo laag zijn dat de binnenvaart niet meer kan varen, zeer beperkt voorkomen. Daarnaast ligt er wel degelijk een verantwoordelijkheid bij de afnemer van de vervoersdiensten. Wil de vervoerder vervoerszekerheid, dan is deze ook financieel medeverantwoordelijk voor de gewenste reservecapaciteit. Dat geldt voor elke vervoerstak. Het beleid dat gericht is op behoud van de restcapaciteit is naar de mening van mijn fractie dan ook voldoende. Daarmee is voor mijn fractie aan de eerste voorwaarde voldaan.

De tweede voorwaarde die wij in het debat over de Wet vervoer binnenvaart hebben gesteld, is dat de bedrijfstak een ontwikkeling doormaakt die haar in staat stelt marktconformer en uiteindelijk geheel vrij te opereren. De binnenvaartmarkt heeft sinds de behandeling van de Wet vervoer binnenvaart een goede ontwikkeling doorgemaakt. Naar de overtuiging van D66 is de binnenvaart dan ook klaar om helemaal de markt op te gaan. Dat is duidelijk merkbaar, nu steeds meer vervoerders om toerbeurt vracht vervoeren.

Voor D66 is aan de twee door haar gestelde voorwaarden voldaan. Als dan blijkt dat de vervoerders en verladers niet zitten te wachten op een stapsgewijze afbouw, moeten wij dat misschien ook maar niet doen. De CBOB en de ONS verklaren in een gezamenlijk persbericht: thans moeten wij vaststellen dat door de stapsgewijze afbouw zoals door de minister is voorgesteld, voor alle

Van 't Riet

betrokken partijen een zodanig onwerkbaar en volkomen ongelijke situatie zal ontstaan dat wij daar geen enkele verantwoordelijkheid voor willen dragen.

Het Overlegorgaan goederenvervoer, deelorgaan binnenvaart, komt tot de conclusie dat de door de minister voorgestelde fasegewijze afbouw van het vrachtverdelingsstelsel concurrentieverstorende effecten in zich heeft. Er worden kanttekeningen geplaatst bij de handhaafbaarheid en men praat zelfs over chaos. Het lijkt mij duidelijk dat er dan maar één keuze mogelijk is.

D66 heeft de situatie in de ons omringende lidstaten nooit als voorwaarde gesteld voor verdergaande liberalisatie van de binnenvaartmarkt. Wel is het goed om te zien hoe de omringende landen met de liberalisatie omgaan en om te bezien of wij internationaal in de pas lopen.

In Duitsland is in 1994 het vrachtverdelingssysteem in één keer gestopt. Dat had in eerste instantie nogal grote gevolgen, omdat Duitsland geen flankerend beleid voerde, zoals oud voor nieuw. Er was sprake van een koude sanering van overcapaciteit. Na het afschaffen van het Festfrachtsysteem daalden de vrachttarieven en liep het vervoerde volume sterk terug. De terugval blijkt nu, vier jaar later, alweer te zijn ingehaald. De situatie ziet er een stuk rooskleuriger uit, zegt de minister in de nota naar aanleiding van het verslag. Vindt de minister dat de binnenvaartsector in Duitsland er nu beter voorstaat dan voor de liberalisatie? Met andere woorden, blijkt uit de Duitse praktijk dat de marktwerking voldoet?

In Frankrijk wordt het vrachtverdelingssysteem afgebouwd. Naar verwachting wordt nog dit jaar de markt helemaal vrijgegeven. Uit de nota naar aanleiding van het verslag maak ik op dat er in België nog helemaal geen einddatum voor het vrachtverdelingssysteem is gesteld. Op welke manier wordt België aan zijn Europese verplichting gehouden?

Over het voorliggende wetsvoorstel heb ik eigenlijk nog maar één andere vraag. In de nota naar aanleiding van het verslag geeft de minister aan dat de Kamer voor inwerkingtreding van het wetsvoorstel zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor het vrijgeven

van het goederenvervoer naar de Waddeneilanden. Zal dat gevolgen hebben voor de rentabiliteit van het personenvervoer, waardoor de bereikbaarheid van de Waddeneilanden voor personen in gevaar zou komen? Kan de minister aangeven wat zij van plan is te doen, als blijkt dat dit vervoer van personen naar de Wadden daadwerkelijk in gevaar blijkt te zijn? Moet dan de Wet vervoer binnenvaart weer worden aangepast of wordt het vervoer naar de Waddeneilanden dan op een andere manier geregeld? Is het niet handig om het vervoer naar de Wadden nog onder deze wet te laten vallen, zolang er geen duidelijkheid is over de gevolgen van het schrappen van de bijzondere status van het Waddenvervoer?

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! In de voorbereiding op dit debat is op papier al heel wat afgesteggeld. Het gaat daarbij om ideologische standpunten: maatschappelijk verantwoorde structurering of totale liberalisering.

Met dit wetsvoorstel probeert de minister sneller met de Europese stroom mee te roeien dan de stroomsnelheid zelf. De liberaliseringsstroom in België en Frankrijk loopt niet zo hard. Maar de minister heeft haast en wil zo snel mogelijk de vrachtverdelingsystemen en minimumtarieven afschaffen, liefst nog voor 2000. Dat zou de concurrentiepositie van de binnenvaart versterken en leiden tot een hoger marktaandeel van het vervoer over water.

Juist in het middel (liberalisering) om tot dit op zichzelf zeer goede doel te komen, zit een onoplosbare tegenstelling. De vrachtverdelingsystemen zijn tot stand gekomen om tot een betere benutting van de mogelijkheden van vervoer over water te komen. Een van de belangrijkste overwegingen daarbij was het ongedaan maken van de negatieve gevolgen van onderlinge concurrentie tussen de schippers en de reders. Bij andere, reeds ingevoerde vormen van liberalisering zien wij dat deze alleen maar goed zijn voor hen die het al goed hebben. Met de vrije concurrentie zien wij dat ook op het water de zwakste kant – dat zijn toch de schippers met de kleinere schepen – het loodje legt, waardoor een omgekeerde beweging

plaatsvindt: van het water naar de weg in plaats van de weg naar het water.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De problematiek van de kleine schepen die het loodje zouden leggen, is volgens mij door de minister weersproken in de nota naar aanleiding van het verslag. Er is wel degelijk genoeg capaciteit en er was in deze sector een grote sloopbehoefte. Ik begrijp dus niet waarom de heer Poppe deze opmerking maakt.

De heer **Poppe** (SP): Ik zal het dadelijk nog eens vertellen. Dat er genoeg capaciteit is en dat er schepen wachten, kan een aantal dingen betekenen. Het kan ook betekenen dat er al veel vracht van het water naar de weg gaat – daar krijg je ook wachttijden door – want de cijfers van de minister gaan over scheepbewegingen en niet over hoeveelheden vracht. Als wij kijken naar de sloopregeling, dan zien wij dat er wel veel kleine schepen gesloopt worden, maar gelijktijdig dat er evenveel of meer scheepsruimte gecreëerd wordt door de bouw van nieuwe grote schepen. Daarom zeg ik dat de zwakken het loodje leggen en dat de sterken groeien.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, er was een grote overcapaciteit van die kleine schepen en daarom was er een grotere sloopbehoefte in die sector. Ik heb begrepen dat er voldoende capaciteit is, dat er behoefte was aan grotere schepen en dat die niet de kleinere schepen van de markt hebben verdrongen, maar daar zal de minister zelf ook wel op ingaan.

De heer **Poppe** (SP): De grote schepen gaan naar Bazel en Düsseldorf, stroomopwaarts. De kleine schepen zijn meer voor het fijnmazige kanalenennetwerk dat wij in Nederland en België hebben en ook natuurlijk in Frankrijk, waar je zelfs de sluisen met de hand open en dicht moet draaien. Je kunt ook hier met de stroom meeroeien. Als er steeds meer vracht van het water naar de weg gaat, dan krijg je een overcapaciteit. Dan moeten wij weer slopen en zo ga je de verkeerde kant op. Je moet tegen die stroom ingaan en ook de kleine scheepvaart bevorderen. Daar zul je een heleboel

Poppe

dingen voor moeten doen en dat blijft uit. Daardoor krijg je deze ontwikkeling en roept iedereen dat er wachttijden zijn.

Met de vrije concurrentie zien wij – dat kun je ook in Duitsland zien – dat de schippers met de kleinere schepen het loodje leggen en dat er een omgekeerde beweging plaatsvindt, temeer omdat de kanalen, waar de Spits en de Kempenaars het van moeten hebben, ook niet profiteren van de extra investeringen in het kader van Transport in balans. Sterker nog, af en toe is door achterstallig onderhoud zelfs de gegarandeerde vaardiepte niet aanwezig. Zo jaag je vracht de weg op in plaats van omgekeerd. Kruimelwerk, zal de minister denken, als ik dit zo vertel. Maar iedere Spits minder betekent wel 25 vrachtwagens extra over de provinciale wegen. Vergeet dat niet.

In de nota naar aanleiding van het verslag heeft de minister naar aanleiding van onze vragen een aantal cijfers gegeven over de ontwikkelingen voor de kleine vaarwegen. Zij concludeert dat het nogal meevalt – zoals mevrouw Van 't Riet net ook al opmerkte – en dat de terugloop van de lading en de toegenomen wachttijden voor kleine schepen bij de beurs niet wijst op een gebrek aan inschrijvers. Hierbij heb ik drie opmerkingen. De tellingen hebben, zoals de minister zelf ook al zegt, betrekking op het aantal schepen en niet op de hoeveelheid lading. De cijfers gaan niet verder dan 1996, terwijl de liberalisering toen net pas van start ging. Toegenomen wachttijden kan ook betekenen dat er meer lading is weggelekt naar de weg. Daar is geen onderzoek naar gedaan. Daar zijn geen gegevens over. In feite zeggen deze cijfers dus niet dat het meevalt. Deze cijfers zeggen eigenlijk dat het wel eens de verkeerde kant op kan gaan. Het kan wel eens zo zijn dat er meer naar de weg gaat dan ons eigenlijk lief zou zijn. Het aantal ladingen ton/kilometers over de weg is in de periode 1993-1996 jaarlijks gestegen met 3,5%. Dat tikt echt aan, mevrouw Van 't Riet. Dat zien wij niet op het water. De vraag is of dat groei van vracht is of dat het voor een deel van het water naar de weg is gegaan. Daar heb ik geen inzicht in en misschien kan de minister daarop reageren.

De liberalisering werkt naar onze mening schaalvergroting in de hand

en de grote vervoersstromen, met name de Rijnvaart, worden daardoor steeds belangrijker. Dat is niet negatief. Er staat een negatieve ontwikkeling tegenover wat het fijnmazig vervoer betreft die maatschappelijk zeer onwenselijk is. Nederland heeft historisch een fijnmazig waterwegennet dat door afschaffing van de georganiseerde evenredige vrachtverdeling minder in plaats van meer gebruikt gaat worden. In feite is dat een gigantische kapitaalverspilling, met negatieve effecten zoals de belasting op de weg, gebruik van natuur en ruimte en asfaltering. Het versterken van de concurrentiepositie door het herinvoeren van onderlinge concurrentie zal maatschappelijk weinig opleveren, of het moet negatief zijn.

De heer **Terpstra** (CDA): De redenering van de heer Poppe is dat als de beurzenstelsels blijven bestaan, de binnenvaart geweldig groeit ten opzichte van het wegtransport. Waarom is dat niet gebeurd toen het beurzenstelsel er was?

De heer **Poppe** (SP): Het antwoord op die vraag is niet simpel, zoals antwoorden op vragen hier nooit simpel zijn. In de grote mainport Rotterdam en andere grote havens is alles wat de overslag betreft op het wegverkeer gericht. Schippers moeten hut en her varen om een lading binnen te krijgen. Er wordt daar van alles neergezet dat gebaseerd is op vracht. Ik zal nog een voorbeeld geven. De gemeente Stein ligt aan het Julianakanaal. Er is daar een multifunctionele wegwaterterminal en een groot industrieterrein. Stein was bezig om het distributiecentrum van Reebok binnen te krijgen. Reebok had daarin interesse. Rotterdam is met Stein gaan concurreren. De juiste gang van zaken is mij niet bekend. Aan de minister van VROM heb ik daarover vragen gesteld. Reebok is toch naar Rotterdam gegaan. Op de Maasvlakte komt een geweldig distributiecentrum voor geheel Europa. Op de tekening staan veel gaatjes: daar staan de vrachtwagens voor. De containers gaan op de vrachtwagens en die moeten door de Randstad de weg op. Stein is bereikbaar met schepen met containers. In Stein is ook werkgelegenheid nodig. Er is daar ruimte en de terminal ligt al klaar. Van daaruit zou Europa kunnen

worden bediend. Die concurrentie tussen Rotterdam en Stein is zeer ongewenst. Zo ontstaat de situatie dat er meer op de weg gaat en minder op het water.

Voorzitter! Wat met de vrachtverdeling was geregeld moet nu via samenwerkingsverbanden die daarvoor een tijdelijk subsidie kunnen krijgen weer opgelost worden. Impliciet erkent de minister dat samenwerking noodzakelijk is. De vrachtverdelingssystemen waren en zijn niet anders dan één groot samenwerkingsverband voor groot en klein. Dat de oude regels en afspraken aangepast zouden moeten worden, is duidelijk. De wensen van de klant, het aanbod van de vracht en de bedrijfsvoering zijn veranderd. Niets staat stil; alles is in beweging. Maar nu wordt het kind met het badwater over de muur gezet. Dat gaat ons veel te ver. Dit is een negatieve ontwikkeling voor de binnenvaart. Inmiddels gaat al tweederde van de vracht buiten de schippersbeurs om. Toch zien wij geen toename van vervoer over water. Het tegendeel is het geval. In 1996 was het 132 miljoen ton ten opzichte van 132,3 miljoen ton in 1994. Het gaat helaas niet goed.

Over het draagvlak voor het voorstel moeten wij even somber zijn. De Algemene schippersvereniging heeft daar onderzoek naar gedaan. Ruim 260 schippers uit Nederland, België en Frankrijk hebben daaraan meegewerkt. Slechts 15,4% van de respondenten blijkt wat te zien in een totale vrije markt. Van de schippers van kleine schepen ziet 0% er iets in. Er is geen draagvlak op het water; "in het veld" kun je hier niet zeggen.

Mijnheer de voorzitter! Ik besef dat ik tegen de stroom in aan het roeien ben als ik zeg dat de liberalisering ook op dit gebied aan het doorschieten is, zeker omdat veel al is besloten wat de liberalisering betreft. Het gaat nu om de eindfase, de totale liberalisering van de binnenvaart. In de memorie van toelichting op de Wet vervoer binnenvaart van 1988 zijn vier eisen genoemd waaraan voldaan moet worden, voordat het toerbeurtstelsel kan worden afgeschaft:

1. er moet evenwicht in de capaciteit zijn. Dat is nog niet bereikt;
2. er moet een oplossing zijn voor de reservecapaciteit. Ook dat is nog niet bereikt;
3. er moet een maatschappelijk

Poppe

draagvlak zijn. Die is onder de betrokkenen, de schippers, niet bereikt;

4. een totale liberalisering hier moet gelijk opgaan met omliggende landen waarop gevaren wordt. Dat is ook nog niet bereikt. Er is in België en Frankrijk nog veel verzet en terecht tegen liberalisering.

De doelstellingen wat betreft de hoeveelheid lading die over water vervoerd moet worden, blijken ook nog niet gehaald te zijn. Zie Transport in balans en Bulk in de binnenvaart. De al in gang gezette liberalisering die nu op tafel ligt, zal daaraan niets verbeteren.

Mijnheer de voorzitter! Er is dus alle reden om dit wetsvoorstel voorlopig in ieder geval nog maar even voor anker te leggen.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Ik spreek mede namens de fracties van RPF en GPV.

In het algemeen overleg van 11 februari jl. hebben wij uitgebreid over de binnenvaart kunnen spreken. Dat was een heel goed overleg. Vandaag bespreken wij opnieuw de ontwikkelingen in de binnenvaart, maar nu tegen de achtergrond van een ingrijpend wetsvoorstel. Wij vinden het ingrijpend, omdat onze fracties het een zeer markante ontwikkeling vinden dat er per 2000 een einde komt, zoals het er nu bij staat, aan de overheidsbemoeienis inzake de vrachtverdeling en de minimumprijzen. Tot nu toe had de overheid bemoeienis met de structurering van de binnenvaartmarkt en daar waren goede redenen voor. Wij hebben in eerdere overleggen steeds aangegeven dat naar de mening van onze fracties, verdere liberalisering van de binnenvaart in de lijn der verwachtingen ligt en ook onontkoombaar is. Ik zeg uitdrukkelijk "verdere liberalisering". Dat hoeft absoluut geen volledig vrije markt tot gevolg te hebben en zal het wat ons betreft ook niet tot gevolg kunnen hebben. Wij hebben ons steeds op het standpunt gesteld dat, gezien het bijzondere karakter van de binnenvaart, een zekere mate van overheidsregulering altijd aanwezig zal moeten blijven. Ik kom daarop straks terug.

Voor ons staat voorop dat de bedrijfstak van de binnenvaart

economisch renderend moet zijn en in sociaal opzicht de nodige garanties voor haar voortbestaan moet hebben. Concreet hechten wij eraan dat er ruimte blijft voor het vrije ondernemerschap dat de binnenvaart altijd heeft gekenmerkt: zelfstandige schippers voor wie het schip ook de gezinswoning is. Dat neemt niet weg dat er ontwikkelingen moeten zijn die rekening houden met een optimale economische bedrijfsvoering. Dat erkennen wij graag. Er is echter ook een heel duidelijk sociaal aspect. Ik hoop dat de minister dit onderkent. Er blijft dus op onderdelen de noodzaak van regulering en vooral ook flankerend beleid. Ik ga daar zo nader op in. In elk geval zal het beleid ook gericht moeten zijn – ik hoop dat wij het daarover in ieder geval eens zijn – op zo groot mogelijke benutting van de binnenvaart als transportmodaliteit. Nederland verkeert in een unieke situatie met zijn waterwegen. Niemand kan ontkennen dat de binnenvaart de meest milieuvriendelijke vervoersmogelijkheid is en het best past in het concept van "duurzame economie". Wat dat betreft, vinden wij dat de binnenvaart nog veel meer gestimuleerd zou moeten worden.

Voorzitter! In het overleg op 11 februari jl. waaraan ik al refereerde, hebben wij uitgebreid gesproken over het beoogde stappenplan tot aan 2000. Inmiddels blijken de ontwikkelingen in de sector zelf zo snel te gaan dat een ruime meerderheid binnen de sector – zo interpreteer ik althans het advies van het deelorgaan binnenvaart – heeft gepleit voor het reeds per ultimo november aanstaande volledig afschaffen van het toerbeurtstelsel. De minister heeft hier intussen positief op gereageerd via een brief met nota van wijziging. Die nota van wijziging maakt, zoals ik heb begrepen, het mogelijk dat het eerder wordt afgeschaft dan in 2000, maar houdt het niet verplichtend in. De minister heeft bij brief gevraagd hoe de Kamer hierover denkt. Ik vind dit merkwaardig; het past niet in onze staatsrechtelijke verhoudingen. De Kamer is nu eenmaal geen adviesorgaan van de regering; daartoe moeten wij ons ook niet laten verleiden. Ik zie graag dat de minister een duidelijke uitspraak doet en dan zullen wij ons oordeel daarover geven. Ik wil wel een mening geven over ontwikkelingen

zoals ik die zie, maar het is de minister die terzake een besluit moet nemen. Zij kan de zaak niet zonder meer op het bordje van de Kamer leggen. Dat proefde ik even uit de begeleidende brief en dat heeft mij verbaasd.

De heer **Poppe** (SP): U zult kennis hebben genomen van de uitkomsten van het onderzoek van de Algemene schippersvereniging onder 260 mensen van het water. Daaruit komt niet naar voren dat er grote behoefte bestaat aan deze vorm van liberalisering, zeker niet aan de versnelling daarvan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Daar heb ik uiteraard kennis van genomen. U weet dat wij altijd trachten ons zorgvuldig voor te bereiden en dat wij voldoende voeling met de sector hebben om goed op de hoogte te zijn. Ik ken het onderzoek. Ik heb er terdege kennis van genomen. Ik heb ook gezegd dat een ruime meerderheid in het deelorgaan zich vóór heeft uitgesproken. Dat interpreteer ik maar even als een meerderheid binnen de sector. Organisaties als CBOB en ONS hebben zich erachter geschaard, andere organisaties hebben dat niet gedaan. Ik concludeer dat de sector zich in meerderheid achter deze ontwikkeling heeft geplaatst. Dat is voor mij overigens niet maatgevend. Ik heb gezegd dat de minister een besluit moet nemen. Dat zullen wij vervolgens beoordelen.

De heer **Poppe** (SP): Maakt u onderscheid tussen de rederijen en de grote schepen op de Rijnvaart enerzijds en de kleinere scheepvaart op de kanalen anderzijds?

De heer **Van den Berg** (SGP): Absoluut. U weet dat wij juist de kleine schepen een warm hart toedragen. Ik kom daar nog op terug.

Voorzitter! Ik heb begrepen dat een van de argumenten om vervoegd over te gaan tot verdere liberalisering, is dat controle en handhaving in de tussenliggende periode een groot probleem zouden vormen. Die problemen zouden zich vooral voordoen in verband met de tonnagecontracten. Echter, er is onderscheid tussen periodevervoer en tonnagecontracten. Zou men geen belang kunnen hebben bij een overgangsregeling voor het periodevervoer? Hoe kijkt de minister

Van den Berg

hier tegenaan? Een relevante vraag bij de ontwikkeling die nu gaande is, is hoe het in Frankrijk en België verdergaat. Vooral in België is dat nog onduidelijk. Vervroeging van de liberalisering is natuurlijk minder problematisch als men daar in België ook toe bereid is. Kan de minister daar informatie over geven?

Voorzitter! Onze fracties waren tevreden over de aanvankelijk beoogde fasering en wij waren ook blij met de manier waarop de minister dat in het overleg in februari verdedigde. Als er overtuigende argumenten zijn om toch tot deze vervroeging over te gaan en de minister dat besluit neemt, zullen wij ons daar zeker niet tegen verzetten, wanneer wordt voldaan aan een aantal voorwaarden, waarbij ik vooral aan het flankerend beleid denk. Juist een nog snellere liberalisering vormt een reden temeer om goed te kijken naar dit flankerend beleid. Voor enkele aspecten daarvan vraag ik de aandacht.

Allereerst noem ik de modal shift. Dit past misschien niet echt onder de noemer flankerend beleid – het is een hoofdpijler van het beleid – maar ik plaats het nu toch maar even in dat kader. Het is immers wel zeer relevant voor de toekomst van de binnenvaart. Wat betreft de investeringen in de ontsluiting van vaarwegen blijkt uit de brief van 30 maart dat dit tamelijk succesvol is: 4 miljoen ton nieuw vervoer over water als gevolg van de tijdelijke beleidsregeling bijdragen vaarweg-aansluitingen. Ook wij zijn daar heel blij mee, maar het gaat om een tijdelijke regeling, tot 2000. Wij zouden graag de toezegging van de regering verkrijgen dat deze regeling na 2000 wordt voortgezet. Vergroting van het aantal bedrijfsaansluitingen op vaarwegen kan immers een structureel lonend effect hebben. Hetzelfde geldt voor de investeringen in de infrastructuur van de kleine vaarwegen zelf, via het MIT. Ook op dat punt bepleiten wij structurele intensivering. Ik denk in dit verband ook aan het plan van de sector, waarop de minister positief heeft gereageerd.

Voorts vraag ik aandacht voor het onderhoud van de vaarwegen. Het moet niet zo zijn dat vaarwegen als gevolg van baggerproblemen dichtslibben zodat ze uiteindelijk niet meer bevaarbaar zijn. Een ander punt is de bedrijfsbeëindigings-

regeling, waarvan goed gebruik wordt gemaakt. Echter, ook het budget hiervoor is beperkt. Is er behoefte aan een ruimer budget? Zo ja, dan pleiten wij voor uitbreiding. Kan de minister dit bepleiten bij Sociale Zaken waar dit onder valt? Ook dat lijkt ons een goede extra maatregel ter compensatie van eventuele nadelige effecten als gevolg van de vervroegde liberalisering.

Ik kom toch weer bij de heer Poppe terecht. Voor ons is de grote vraag of het beleid dat nu gevoerd wordt, uiteindelijk leidt tot het verdwijnen van de kleine schepen. Die prangende vraag heb ik al vaker gesteld. Ontsluiting van de kleine vaarwegen is prima, maar alleen interessant als er ook structureel kleinere schepen beschikbaar zijn en renderend kunnen varen. Ik ben het met de minister eens dat op dit moment de hoeveelheid kleinere schepen nog behoorlijk goed is. Maar hoe snel veroudert die verhouding? Jonge, startende ondernemers zullen immers toch geneigd zijn om een groot schip te kopen? Met name door de CBOB wordt gesteld dat financierders weinig of niet bereid zijn tot het financieren van kleine schepen. Leidt dat op termijn dan toch niet tot problemen? Moeten ook voor deze categorie geen steunmaatregelen worden getroffen? Ik ben het in zoverre met de heer Poppe eens, dat wij ver van huis raken als wij op termijn moeten constateren, dat wij nog wel wat doen voor kleine vaarwegen, maar dat er geen schepen meer zijn die daar in passen. Dat zou ernstig zijn.

De sloopregeling en de oud-voor-nieuwregeling hebben duidelijk hun dienst bewezen. Dit instrument is naar ons oordeel ook in de toekomst onmisbaar. Wij zijn blij dat de minister er ook zo over denkt. De oud-voor-nieuwregeling loopt af in april 1999. Deze moet dus wel verlengd worden. Naar wij hebben begrepen is de Europese Commissie bereid tot verlengen. Maar er is nog steeds geen concreet voorstel ingediend. Kan de minister daar meer over zeggen? Ook dit punt moet helder zijn.

Wij hebben steeds vraagtekens geplaatst bij de beschikbaarheid van voldoende reservecapaciteit in de binnenvaart. Dat blijft een punt van zorg. Wij kunnen ons voorstellen dat de samenwerkingsverbanden daarin

een functie kunnen vervullen. Maar hoe is de feitelijke situatie wat dat betreft? Hoe is het met het percentage van aangeslotenen bij samenwerkingsverbanden op dit moment? Is die reservecapaciteit voldoende?

Een direct gevolg van liberalisering zou uiteraard zijn het afschaffen van de schippersbeurzen. Dat heeft ook consequenties voor degenen die daar werkzaam zijn en die consequenties worden nu dus waarschijnlijk eerder actueel. Is daarover nagedacht? Is er een sociaal plan voor opgesteld? Kan de minister daar meer over zeggen? Overigens hebben wij ook met belangstelling kennisgenomen van het plan om in Rotterdam een soort vervangend ontmoetingspunt voor de binnenvaart te vestigen.

Wij herinneren de minister graag aan de suggestie van de europarlementariërs Van der Waal en Castricum om een soort Europese denktank voor de binnenvaart in te stellen. Ik neem aan dat er een relatie is tussen deze eerder geuite gedachte en het voornemen tot het instellen van een derde werkgroep van de EU ter bevordering van de binnenvaart. Ik heb begrepen dat er ambtenaren van de Commissie en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de lidstaten in zitten. Maar wij vragen ons toch af of hiermee recht wordt gedaan aan de gedachte achter het idee van collega Castricum en inmiddels ex-collega Van der Waal, aan een meer strategisch denkend clubje uit de sector zelf op Europees niveau, dat zich niet verliest in allerlei details, maar nadenkt over de hoofdlijnen van infrastructuur, acquisitie en intermodaal vervoer en de Europese Commissie daarover adviseert. Is het toch niet wenselijk om tot zo'n soort denktank te komen?

Over het wetsvoorstel als zodanig valt eigenlijk weinig meer op te merken. Het is vrij overzichtelijk. Ik ga ten slotte nog wel in op de positie van de Waddenbootdiensten.

Onze fracties zijn nog niet helemaal tevredengesteld met de antwoorden op de vragen over de Waddenbootdiensten. De desbetreffende bepalingen in de Wet vervoer binnenvaart en het Besluit vervoer binnenvaart zouden vervallen. Wij gaan er echter van uit dat de richtlijn niet tot gevolg heeft dat er in het geheel geen bijzondere regeling voor dit soort diensten kan worden gegeven. Het gaat hier om personen-

Van den Berg

vervoer enerzijds en goederenvervoer anderzijds. Wij erkennen dat op beide het beginsel van vrij verkeer van toepassing is. Dat neemt echter niet weg dat door de nationale overheid voorwaarden kunnen worden gesteld voor bijzondere situaties. Naar ons oordeel is hier sprake van een bijzondere situatie. Naar ons oordeel is de overheid verantwoordelijk voor met name de volgende zaken.

De eerste is waarborging van structureel vervoer tussen vasteland en Waddeneilanden met een redelijke frequentie en tegen redelijke tarieven. Om dit te waarborgen, is naar ons oordeel handhaving nodig van de huidige voorwaarde dat de dienstregeling van de vervoerders betrekking heeft op het hele kalenderjaar met een frequentie van ten minste tweemaal per dag. Dit hoeft concurrentie niet uit te sluiten, maar voorkomt dat de markt wordt afgeroomd in de zomermaanden. Op de tweede plaats zijn extra garanties voor de mobiliteit van de eilandbewoners nodig. Zij zijn immers echt afhankelijk van de Waddenbootdiensten. Het ligt dan ook in de rede dat de hierover in convenanten opgenomen afspraken worden gecontinueerd. Daarnaast is er in beginsel een vervoersverplichting. Is de minister bereid bij de uitwerking van het beleid aan deze randvoorwaarden te voldoen?

Voorzitter! Het wetsvoorstel zoals het ons is voorgelegd, heeft onze instemming. Ik heb wat kanttekeningen geplaatst bij de gedachte – voorlopig is het nog een gedachte – van vervroeging van de verdere liberalisering naar ultimo dit jaar. Voordat ik daar een eindoordeel over uitspreek, hoor ik graag het commentaar van de minister op mijn kanttekeningen en randvoorwaarden en ik hoor graag de visie van de minister zelf.

□

De heer **Terpstra** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Mede op initiatief van het CDA zijn wij in de afgelopen jaren geregeld algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over de binnenvaart gaan voeren. De behandeling van het wetsvoorstel voor een verdergaande liberalisering is een fase in dat permanente overleg. Op basis van de daarop gerichte Europese richtlijn en met de werkzaamheden van de commissie-

Albeda als uitgangspunt heeft het CDA enkele jaren geleden ingestemd met een geleidelijke liberalisering van de binnenvaart. Daarbij merk ik op dat het deel waarover wij nu spreken, dus het deel van de vracht dat via de beurs werd geregeld, altijd een klein deel van het totaal is geweest. Deze liberalisering moet aan de ene kant worden begeleid met sociaal beleid en aan de andere kant met een goed economisch beleid voor de sector zelf.

Vanavond gaat het eigenlijk heel sterk om twee naast elkaar bestaande culturen. Aan de ene kant is er de bijzondere leefwijze van de schipper, heel goed beschreven door de heer Van den Berg, waarbij het bedrijf, het gezin en de leefcultuur eigenlijk hetzelfde inhouden. Aan de andere kant is er een ontwikkeling in de richting van modern ondernemerschap in de sector zelf. Daar zit een zekere spanning tussen. Verleden week had ik 60 schippersvrouwen op bezoek, van wie een groot aantal lid is van de ASV. Zij verdedigden de bestaande schipperscultuur, het vrachtverdelingssysteem, de beurzen. Als je dan geïnteresseerd vroeg of een zoon of dochter ook vaart, kreeg je heel vaak als antwoord dat die zoon of dochter een zeer moderne schipper met een buitengewoon modern schip is. Zo zijn er cultuurverschillen binnen een familie, zoals dit ook in de landbouw en in het midden- en kleinbedrijf vaak voorkomt. Het CDA heeft altijd sympathie gehad voor het kleine gezinsbedrijf, maar wij hebben ook zeer veel sympathie voor die moderne zoon of dochter.

De vraag waarom het CDA dan heeft ingestemd met liberalisering, heeft te maken met de vraag, in welke sector het meest geprofiteerd zou kunnen worden van de ontwikkeling van het transport.

De heer **Poppe** (SP): Wat u nu naar voren brengt, klinkt mij een beetje in de oren alsof kleinere schepen ouderwets zouden zijn. De heer Van den Berg heeft al aangegeven dat het bijna niet te doen is om een hypotheek af te sluiten om een klein schip te moderniseren, terwijl het bij grote schepen tot 95% van de waarde mogelijk is. Zo wordt een deel van de bedrijfstak naar de knoppen geholpen. Bent u er een voorstander van om alle mogelijkheden aan te grijpen om de kleinere

schepen toch te moderniseren, om het wegverkeer terug te dringen?

De heer **Terpstra** (CDA): Ik ben het met u eens dat dit niet betekent dat kleine schepen niet modern zouden kunnen zijn en grote wel. Maar bij de start van mijn woordvoerderschap voor de binnenvaart heb ik drie dagen stage gelopen, op voorstel van de binnenvaartsector zelf. Ik ben bij de beurs in Amsterdam geweest; dan zie je schepen met een klein orgeltje aan boord, waar pa en moe samen het schip runnen. Dat is een bepaalde leefwijze, een cultuur. Daarnaast zijn er zeer moderne containerschepen, met een moderne ondernemer van 28 jaar als schipper. Ik wil dus niet zeggen dat het een modern zou zijn en het andere niet, maar er is wel een zeer duidelijk cultuurverschil: bij de een is het een onderneming, bij de ander een leefwijze. Door de liberalisering kan een aantal schippers terecht zeggen dat hun cultuur voor een deel verdwijnt. Daar ben ik het mee eens. Aan de andere kant ben ik het ook met de minister eens. Als de sector binnenvaart in de concurrentie met de weg een grotere rol moet spelen, kies ik op grond daarvan voor een liberalisering van de sector. Ik geloof namelijk uw redenering niet dat er met handhaving van het beurstelsel geen vrachtwagens zouden zijn. U keert volgens mij de redenering helemaal om. Ik denk dat wij de sector moeten moderniseren om beter te kunnen concurreren met het wegtransport. U zegt eigenlijk het omgekeerde: omdat er geen regulering meer is, verliest men van de vrachtwagen.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb alleen gezegd dat één schip 25 vrachtwagens is. Dus elk klein schip dat verdwijnt, betekent 25 vrachtwagens op de weg. Ik heb overigens ook heel grote, moderne schepen gezien met een orgeltje beneden. Dus ook op moderne schepen bestaat nog de oude leefwijze.

In de jaren vijftig, zestig en zeventig ging het met het toerbeurstelsel en met de schippersbeurs erg goed. Er was de wederopbouw, met veel zand en grind, maar er was ook veel agribulck. Daarna werd veel weginfrastructuur aangelegd en zijn veel meer bedrijven op wegtransport overgegaan. In al die jaren zijn er vrijwel geen investeringen gedaan richting binnenvaart. Daarmee is het

Terpstra

slecht gegaan. Bent u bereid om er bij deze minister op aan te dringen, wat je als oppositiepartij toch moet doen, om veel meer in te zetten voor het behoud van de kleine scheepvaart, opdat onze kanalen niet gaan verinteresteren en omdat het kapitaalverspilling is om ze niet te gebruiken?

De heer **Terpstra** (CDA): Als u spreekt over vaarwegen, vaarweg-aansluitingen en dergelijke, ben ik het helemaal met u eens. Daar moet meer aan gedaan worden. Ik geloof niet dat het vrachtverdelingsstelsel als zodanig positief werkt. En dat is dus een duidelijk meningsverschil tussen ons tweeën.

Naar onze mening – en dat is natuurlijk altijd subjectief – is het voor de sector zelf beter om te kunnen concurreren met andere vormen van vervoer. De sterke groei van het wegvervoer is naar onze mening voor een deel het gevolg van het feit dat die sector veel flexibeler is dan de binnenvaart. Vanuit milieu- en vervoersoverwegingen willen wij de binnenvaart betere kansen geven, zonder het wegvervoer althans nationaal zwaarder te belasten. Wij zijn meer voor bevordering van de binnenvaart als zodanig. Daarvoor is naar onze mening ook een moderne bedrijfsvoering nodig. In de binnenvaart is al zeer veel in beweging. Veel gaat de goede kant op. Wij denken – je weet het uiteraard nooit zeker – dat een verregaande liberalisering een positief rol kan spelen.

Ik kom op de discussie over minimumprijs, de reservecapaciteit en de kleine schepen. Transport is qua rentabiliteit altijd een moeilijke sector. Ik kan mij herinneren dat wij in het debat over de tweede Maasvlakte zelfs een advies van een professor kregen dat je nooit zou moeten vervoeren, omdat vervoer altijd te weinig winst oplevert. Die redenering volgen wij niet. Het is wel zo dat het transport vaak onder druk staat van overcapaciteit en prijs-ondervinding. De vraag is nu of de overheid hieraan iets moet doen. Volgens mij is het antwoord ja, indien men dat doet voor alle sectoren, of nee, maar dan moet het voor geen enkele sector. Het afgeschafte Duitse systeem met minimumprijzen voor wegtransport en water was eigenlijk een vrij logische gedachte. Je moet het voor alle sectoren doen of voor geen

enkele. Voor de binnenvaart wel en voor het wegvervoer niet leidt naar onze mening tot onjuiste concurrentieverhoudingen in het nadeel van de binnenvaart. In Europa zie ik op korte termijn – en dat is misschien de komende halve eeuw – geen mogelijkheid voor een regulering van de gehele sector vervoer. Vandaar dat wij de minister bij dit wetsvoorstel steunen. Als er voldoende vraag is en als er voldoende aan de waterwegen wordt gedaan, zie ik voor kleine schepen zeer veel mogelijkheden.

De liberalisering is afgesproken voor een periode van vier jaar, van 1996 tot 2000. Gelet op de afspraken, zie ik niets in een vervroegde liberalisering, tenzij de gehele sector daar unaniem om zou vragen. Dit is niet het geval: een deel van de sector is tegen. Wij hebben het oorspronkelijke beleid voor vier jaar gesteund; daar zijn wij mee begonnen. Nu een deel van de sector het sneller wil doen, maar een ander deel grote bezwaren hiertegen heeft, kies ik voor het oorspronkelijke vierjarenplan, tenzij er keiharde argumenten zijn om hiervan af te wijken. Ik neig dus tot steun voor het oorspronkelijke wetsvoorstel.

De liberalisering vereist, ook gelet op mijn opmerkingen over de overcapaciteit, een bijna permanent beleid voor de sloopregeling, de oud-voor-nieuwregeling en de inkomensregeling voor bedrijfsbeëindiging. De minister heeft in het algemeen overleg gesuggereerd dat men in Europa denkt aan een sectorgewijze en in de tijd genuanceerde oud-voor-nieuwregeling die op de markt kan reageren. Dit lijkt mij een heel goed idee. Ik heb nog wel de vraag of de inkomensregeling voor bedrijfsbeëindiging wordt verlengd na het jaar 1999, wanneer de wet afloopt.

Op economisch gebied is er uiteraard ook begeleiding nodig. Ik denk hierbij aan het vaarwegenplan, het subsidiëren van vaarweg-aansluitingen en het bevorderen van samenwerkingsverbanden. Ik vind dat de minister een goed beleid heeft ingezet om samenwerkingsverbanden te stimuleren. Hoe zullen de minister van Economische Zaken en de mededingingsautoriteit hierover denken in het jaar 2000? Is het mogelijk dat de minister van Verkeer en Waterstaat nu iets stimuleert en dat, als het succes heeft, minister Wijers of zijn opvolger in het jaar

2001 zegt dat dit in strijd is met de vrije mededinging? Is dit een probleem of valt het allemaal mee?

Een moeilijk punt blijft de controle van de hele regeling. Bij de evaluatie van de toerbeurt noord-zuid heeft de minister toegezegd een betere controle na te streven. Nu is het feit dat de controle moeilijk is, een argument om de liberalisering versneld in te voeren. Hoe zit het precies met deze argumentatie?

De Waddendienst zie ik als een varende weg, als een onderdeel van de infrastructuur. Gelet op de tijd sluit ik mij op dit punt voor 120% aan bij de heer Van den Berg.

□

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Mijn fractie steunt het proces van liberalisering van de binnenvaart. Als wij willen bereiken dat de binnenvaart een grotere concurrent voor het wegverkeer en een aantrekkelijk instrument voor verladers en vervoerders wordt, is een flexibele inzet van deze vorm van vervoer geboden.

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

De **voorzitter**: Misschien is het handig de heer Valk even de gelegenheid te geven op stoom te komen. Hij was pas bij zijn eerste bijzin.

De heer **Poppe** (SP): Hij maakte wel een paar belangrijke opmerkingen. Als de heipalen die je neerzet, slecht zijn, wankelt het bouwwerk.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik heb uw bescherming in dezen niet nodig.

De **voorzitter**: Het is geen bescherming.

De heer **Valk** (PvdA): Als mijn eerste opmerking de heer Poppe al aanleiding tot een interruptie geeft, mag hij wat mij betreft zijn vraag wel stellen.

De heer **Poppe** (SP): Dat maakt de voorzitter uit.

De **voorzitter**: Stelt u uw vraag, misschien de enige tijdens het betoog van de heer Valk.

De heer **Poppe** (SP): De Partij van de Arbeid steunt de liberalisering,

Valk

omdat deze tot een flexibele inzet leidt, wat beter is voor de binnenvaart. Wat is er al die jaren tot nu toe dan inflexibel geweest? Waren de bodemprijzen inflexibel? De mensen moeten toch leven? Als schippers niet meer kunnen varen, zijn zij ook niet flexibel meer, want dan liggen zij tegen de kant.

De heer **Valk** (PvdA): Door het huidige vrachtverdelingssysteem is de binnenvaart niet flexibel genoeg om de concurrentie met het wegvervoer aan te gaan. Wij willen eraan bijdragen dat de binnenvaart een deel van het wegvervoer kan afhandelen en menen dat het de binnenvaart ten goede komt als zij dezelfde spelregels kent als de andere sectoren van transport.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Voor de oude sociaal-democratie was de evenredige vrachtverdeling een heel goede zaak. Daarin zaten solidariteit en samenwerking. Ik wil niet zeggen dat het huidige stelsel optimaal is, maar ik heb in mijn termijn gezegd dat wij het kind niet met het badwater moeten weggooiden. Wij moeten het stelsel verbeteren en niet weggooiden. Met vrije concurrentie weten wij hoe het gaat: in het streek- en busvervoer over de rug van de chauffeur, en hier zal het gaan over de rug van het schippersgezin. Dat kan niet anders, want daar moet de prijs gehaald worden. Ik vraag de PvdA waarom zij niet wil inzetten op een modernisering van de logistiek enzovoorts, zoals nu de samenwerkingsverbanden het zouden moeten doen. Waarom gaat men niet de logistiek van dat grote samenwerkingsverband van evenredige vrachtverdeling moderniseren en optimaliseren?

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Voor alle duidelijkheid, ik bepleit niet de jungle van de vrije concurrentie zonder voorwaarden erbij. Wij proberen hier twee sporen te bevaren: aan de ene kant de liberalisering en aan de andere kant via flankerend beleid en door het nemen van maatregelen, ook door het nemen van beschermende maatregelen die aan de sociale positie van schippers tegemoetkomt, de positie van de binnenvaart te versterken. Dat laatste is hard nodig.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb nog één opmerking, voorzitter. Bij een

verbetering en modernisering van het bestaande stelsel – dat moet je dan weer optimaliseren, want het is nu voor tweederde afgebroken – heb je dergelijke randvoorwaarden waarbij je van de goedheid van regeringen afhankelijk bent, niet nodig. De organisatie kan dan zelfstandig overeind blijven omdat ze elkaar niet dood hoeven te concurreren.

De heer **Valk** (PvdA): Het is wellicht niet moeilijk om de sector door vast te houden aan het beleid dat wij al jaren kennen, op enigerlei wijze overeind te houden, maar ik vind het een belangrijker uitdaging om de sector op deze wijze te stimuleren zodat daadwerkelijk concurrentie kan worden gedaan aan het wegvervoer. Dat laatste is bittere noodzaak. Ik verwijs naar de milieuproblemen die dat wegvervoer met zich meebrengt, naar de prognoses die voor de komende tien, vijftien jaar gelden waarin een enorme toename van het wegvervoer wordt voorspeld bij ongewijzigd beleid en naar de enorme problemen die er op dit moment bestaan op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid.

De **voorzitter**: Wilt u uw betoog vervolgen?

De heer **Poppe** (SP): Mag ik nog een vraag stellen, voorzitter?

De **voorzitter**: Nee, u heeft vroeg ingebroken in het betoog van de heer Valk. Ik heb dat toegestaan, maar dat betekent niet dat de inbreng van de heer Valk moet worden bepaald door uw interventies.

De heer **Poppe** (SP): Maar na mijn interventie heeft de heer Valk een gloedvol betoog gehouden over het milieu en ik wil alleen zeggen dat de werkelijkheid anders is dan hij zegt.

De **voorzitter**: Dat is uw opvatting...

De heer **Poppe** (SP): Tweederde gaat buiten de beurs om en de vracht is eerder een beetje geminimaliseerd dan hoger geworden.

De **voorzitter**: De heer Valk heeft het woord.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik hoor de heer Poppe nog in zijn termijn zeggen dat sinds 1993 het

wegvervoer alleen maar ongebreidel is gegroeid en ik ben dat met hem eens. Ik zou het heel goed vinden wanneer de binnenvaart daar een deel van overneemt.

Voorzitter! Ik vervolg, met goedvinden van de heer Poppe, mijn betoog.

De **voorzitter**: Dat is niet relevant; mijn goedvinden is relevant en dat heeft u.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Daar ben ik het helemaal mee eens.

Afschaffing van de toerbeurt, of dat nu vroeger of later gebeurt, heeft consequenties voor de sector. Meer dan voorheen zal de schipper zich moeten manifesteren als ondernemer. Met het vooruitzicht op de aankomende liberalisering is er wat dat betreft in de afgelopen jaren al het nodige veranderd. Met uitzondering van één organisatie hebben de bestaande binnenvaartorganisaties zich al gebundeld tot Binnenvaart Nederland, terwijl ook samenwerkingsverbanden met steun van het ministerie van de grond zijn gekomen. Uit diverse onderzoeken blijkt dat er groei zit in de binnenvaart, hoewel die groei, zo moet gesteld worden, ook conjunctureel gevoelig is. In ieder geval zal er nog heel veel werk verzet moeten worden om de doelstelling uit de nota Transport in balans om een modal shift te bereiken van de weg ten gunste van de binnenvaart van 20 miljoen ton, daadwerkelijk te bereiken. Naast liberalisering vergt dat een intensief flankerend beleid.

In het traject van liberalisering koos de regering aanvankelijk voor een geleidelijke overgang tot aan het jaar 2000. Tot mijn verrassing heeft nagenoeg de gehele sector ervoor gepleit de toerbeurt al eind dit jaar te laten verdwijnen. Men meent dat de overgangssituatie leidt tot chaos, oneerlijke concurrentie en een onwerkbaar situatie. Het is verleidelijk om te zeggen dat, nu het grootste deel van de sector er zelf voor pleit, wij het niet beter zouden moeten willen weten en er akkoord mee moeten gaan. In de brief aan de Kamer van 23 maart jl. doet de minister wat dat betreft een soort poging tot uitlokking door de Kamer te vragen naar haar standpunt om daarmee vervolgens akkoord te gaan. Net als de heer Van den Berg ben ik van mening dat de minister eerst haar eigen visie op dit punt aan

Valk

de Kamer moet voorleggen. De regering regeert en de Kamer controleert. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op de kritiek van de sector, dat de voorgestelde regeling onwerkbaar zou zijn. In de brief aan de Kamer heb ik geen weerlegging daarvan gelezen. Is de kritiek onzinnig of snijdt zij hout? Ook vraag ik mij af of in nader overleg met de sector gepoogd is om door aanvullende maatregelen aan de kritiek tegemoet te komen. Alvorens ik mij uitspreek over de wenselijkheid van het versnellen van het liberaliseringsproces, zou ik op die vraag graag een antwoord krijgen.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de positie van de kleine schepen. Het beeld is dat het in de Rijnvaart goed gaat, maar dat de kleine binnenschepen in het gedrang komen. In de afgelopen jaren is daar door diverse fracties meerdere keren aandacht aan besteed. Ik vraag de minister om een reactie op een artikel in Schuttevaer van 14 februari van dit jaar, waarin verslag gedaan wordt van een gepland onderzoek van de adviesdienst verkeer en vervoer van Rijkswaterstaat, waarin juist moet worden nagegaan of er behoefte is aan meer kleine schepen. Dat kan consequenties hebben voor de sloopregeling. Als wij in de toekomst meer behoefte hebben aan kleine schepen, moet voorkomen worden dat schippers te vroeg voor sloop kiezen. Mensen moeten het even kunnen aankijken, alvorens zij een definitieve stap zetten.

Ik zal niet uitgebreid ingaan op het flankerend beleid. Daarover hebben wij eerder uitgebreid gesproken in het algemeen overleg van december jongstleden. Wel zal een aanscherping van het flankerend beleid ten gunste van het stimuleren van de modal shift bij ons op een gunstig onthaal kunnen rekenen. In dat kader wacht ik nog steeds met belangstelling de december 1997 toegezegde reactie op de zeven voorstellen af. Ik doel op de voorstellen van de stichting Behouden vaart. Ik sluit mij aan bij de diverse suggesties die de heer Van den Berg vanavond heeft gedaan.

Wat zijn de personele gevolgen van de vervroegde afschaffing van de schippersbeurzen? Blijkens de memorie van toelichting verdwijnen er 33 volledige functies bij de scheepvaartinspectie. Wat zal er met het personeel gebeuren? Wordt voor

hen elders emploti gevonden? Over de positie van de Waddenveren heeft mijn fractie ten behoeve van het verslag samen met andere fracties vragen gesteld. Het is mij onduidelijk welke gevolgen dit wetsvoorstel heeft voor de Waddenbootdiensten. Als het gevolg zou zijn dat concurrenten nu de kans zien om tijdens de zomermaanden tegen lagere tarieven personen over te zetten en vervolgens tijdens de wintermaanden weer achter de kachel te kruipen en de reguliere Waddenbootdiensten het werk te laten doen en daarmee dus in moeilijkheden te brengen, heb ik daar grote moeite mee. Ik wil graag van de minister horen hoe zij tegen deze situatie aankijkt. In mijn ogen mag een dergelijke situatie zich niet voordoen. Als dat het geval dreigt te zijn, lijkt mij dat aanvullende maatregelen zullen moeten verhinderen dat oneigenlijke concurrentie in de Waddenzee haar intrede zal doen.

□

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Collega Terpstra legde mij net de vraag voor of ik woordvoerder binnenvaart was geworden als gevolg van mijn betrokkenheid bij het wetsvoorstel stadsprovincie Rotterdam. Ik kan hem verzekeren dat dat niet het geval is en dat het generalisme binnen de VVD ook vanavond weer heeft toegeslagen. Daar komt bij dat ik begrepen heb dat de tijd vanavond beperkt is. Dat maakt het mij gemakkelijk.

Waar het gaat om de liberalisering, heeft collega Van 't Riet buitengewoon verstandige woorden gesproken. Ik sluit mij dus op voorhand bij een aantal opmerkingen van haar aan. Dat geldt overigens ook voor een aantal opmerkingen die ik van collega Valk heb vernomen. Dit in tegenstelling tot de woorden die de heer Poppe heeft gesproken. Ook hier geldt, net als bij andere liberaliseringsdiscussies, dat de heer Poppe zo langzamerhand op een versleten grammofonplaat met een barst erin begint te lijken.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik moet vaststellen dat het liberaliseringsverhaal niet veel meer is dan een heel modern bandje – geen cd of cd-rom – dat nu en dan lelijk in de knoop zit. We moeten vaststellen, mijnheer Remkes, dat er in andere delen van Europa en ook

in Nederland steeds meer verzet komt, ook bij mensen in de wetenschappelijke wereld, omdat de liberalisering doorslaat en van de samenleving een chaos dreigt te maken. Een terugtrekkende overheid en meer markt, waarbij de maatschappelijke verantwoordelijkheid overgelaten wordt aan particuliere grote ondernemers, nooit de kleintjes, creëert een slechte situatie in de samenleving. Nu hebben wij het over de binnenvaart. Ik stel vast dat vrijwel niemand in staat is om fatsoenlijk onderscheid te maken tussen de grote rederijrederijen en de kleine gezinsbedrijven.

De **voorzitter**: U mag even interrumpen, maar u komt bij elke spreker terug op hetzelfde thema. Ik begrijp dat u benieuwd bent naar de opvatting van alle andere partijen, maar u hoeft niet uw hele betoog te herhalen. Stelt u uw vraag. U krijgt dan naar ik aanneem, de heer Remkes kennende, een kort antwoord.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil alleen dit tegen de heer Remkes zeggen. Als je van mening bent dat je een goed standpunt hebt en je verdedigt dat, dan noemt de VVD dat een kapotte plaat. Ik zeg: dat is een rechte rug.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik zal proberen aan te tonen dat er sprake is van een buitengewoon evenwichtig wetsvoorstel. Ik voel mij bij dat oordeel overigens niet gehinderd door het feit, al betreur ik het, dat ik niet in de gelegenheid ben geweest om een stage van drie dagen te lopen, zoals collega Terpstra voor aanvang van zijn woordvoerderschap op dit terrein. Wellicht is er mogelijkheid om daar in de toekomst nog eens gebruik van te maken.

Voorzitter! De VVD-fractie is voor het wetsvoorstel. Uit onze oude houding ten opzichte van de Wet vervoer binnenvaart mag afgeleid worden dat het voorstel, zoals dat nu op tafel ligt, in feite een logisch verlengde is van het standpunt dat wij toen hebben ingenomen. In de tweede plaats is er naar onze opvatting sprake van een evenwichtige vertaling van de Europese richtlijn die voorligt. In de derde plaats ligt dit wetsvoorstel naar mijn opvatting redelijk in het verlengde van oude afspraken die met de sector zijn gemaakt.

Remkes

Het kabinet heeft gekozen voor een gefaseerde liberalisering, voor een geleidelijk proces. Deze aanpak van het kabinet spoort met de benadering waarvoor bij andere sectoren wordt gekozen. Van dezelfde geleidelijke aanpak is sprake bij bijvoorbeeld de liberalisering van de taxi-sector, de liberalisering van de openbaarvervoermarkt en het treinverkeer. Naar ik hoop, mogen wij over het laatste binnenkort meer vernemen. Er is dus sprake van een consistente benadering door het kabinet.

Nu de minister er kennelijk blij van geeft nog enigszins te aarzelen over de voorstellen in de derde fase – zij heeft in feite een open vraag bij de Kamer gedeponereerd – kan een Kamer die zichzelf respecteert, niets anders doen dan die open vraag met een grote zwieper op het bord van de minister deponeren. Ik neem aan dat de minister haar opvattingen over die derde fase straks in alle helderheid bij ons op tafel zal leggen.

De heer **Poppe** (SP): Wat nu door de heer Remkes wordt gezegd, is goed. Hij is inderdaad consistent: de liberalisering zetten wij tot in alle graden door. Ik zeg daarbij: elke dag dronken, is ook een regelmatig leven.

De heer **Remkes** (VVD): Een keer zondigen, mag geen uitnodiging voor een tweede keer zondigen betekenen. Daarover ben ik het op zichzelf met de heer Poppe eens. De vraag die hier voorligt en die in vele andere sectoren voorligt, is of je langs deze weg, zonder een al te overdreven overheidsbemoeienis, ondernemerschap stimuleert dat voor de modal shift een geweldige verbetering kan betekenen. Die vraag ligt hier in essentie op tafel. Het is mijn overtuiging dat daarop voluit "ja" kan worden gezegd. Ik zeg dat echter niet dan nadat ik daaraan heb toegevoegd – de heer Poppe kent die benadering van mij – dat liberalisering ook op dit beleidsterrein niet mag betekenen dat tegenover de taak van de overheid een houding wordt aangenomen in de zin van "weg met ons". Dat betekent dus ook – ik zeg dat ook tegen de minister; ik heb begrepen dat half december nog een uitgebreid algemeen overleg hierover heeft plaatsgevonden – dat er zeer nadrukkelijk een verantwoordelijk-

heid voor de overheid blijft voor het afbouwen van de structurele overcapaciteit, oud voor nieuw, voor een goede observatie van de marktontwikkeling en voor het beleid inzake infrastructuur en onderhoud. Dat zal immers bepalend zijn voor de mate waarin de modal shift daadwerkelijk tot stand zal komen.

De heer **Terpstra** (CDA): Ongeveer acht regels geleden vergeleek de heer Remkes de liberalisering van de binnenvaart met de liberalisering van de spoorwegen en het streekvervoer. Mag ik daaruit afleiden dat hij de minister op het gebied van de binnenvaart evenveel succes wenst als bij de spoorwegen en het streekvervoer?

De heer **Remkes** (VVD): Ik heb de indruk dat dit beleidsterrein inmiddels wat verder is ontwikkeld en dat succes dus wat makkelijker kan worden toegewenst. Overigens wil ik er geen geheim van maken – collega Terpstra zal dat niet echt verbazen – dat de ontwikkelingen op de andere terreinen mij eigenlijk ook niet snel genoeg gaan.

De heer **Terpstra** (CDA): Ik dacht zelf dat de binnenvaart al verder was dan de andere sectoren. De heer Remkes vergeleek de binnenvaart echter met die andere twee. Ik vroeg mij daarom af hoe hij die drie gelijk wilde schakelen. Wenst hij de binnenvaart evenveel succes toe als de andere twee, of omgekeerd?

De heer **Remkes** (VVD): De basisvragen op die verschillende terreinen – dat beeld zal de heer Terpstra herkennen – zijn ongeveer hetzelfde. Op het ene terrein spelen wat meer gecompliceerde omstandigheden een rol dan op het andere terrein, maar de basisvragen zijn hetzelfde. Bij deze stelling gaat het er mij in essentie om dat de koers van het kabinet goed is. De koers van het kabinet kan stimuleren tot ondernemerschap en de effecten hebben die ik de heer Poppe zojuist heb voorgehouden. Dat kan echter niet – daarover zullen wij het met elkaar eens zijn – dan nadat de overheid volmondig heeft gezegd dat er in sociaal opzicht, in termen van flankerend beleid, een nadrukkelijke verantwoordelijkheid van de overheid overblijft.

Voorzitter! In aansluiting op mijn collega's rest mij nog een opmerking

te maken over de Waddenveren. Daar is ook een vrij algemeen vraagstuk aan de orde: waar ligt het evenwicht tussen het voorkomen van wat in het jargon "cherrypicking" heet en waar kan wat meer concurrentie worden gestimuleerd? Voor de VVD-fractie staat voorop dat de bewoners van de Waddeneilanden voorzien moeten blijven van een goedkoop en goed vervoer. Zij mogen er als gevolg van deze operatie niet op achteruitgaan.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Wij behandelen vandaag een wetsvoorstel dat eigenlijk een paar weken geleden al uitgebreid bediscussieerd is in het algemeen overleg rond de binnenvaart. Het is interessant om te zien dat er over het wetsvoorstel zelve niet heel veel vragen meer zijn. Dat is ook logisch omdat in het algemeen overleg al heel veel aan de orde is geweest en er bovendien in de schriftelijke voorbereiding zeer uitgebreid gediscussieerd is. Eigenlijk blijven er een paar punten over en de kern is wel de vraag: welk moment kiezen wij om tot feitelijke liberalisering over te gaan?

Tijdens het algemeen overleg is dat onderwerp ook ter sprake geweest. De vraag is natuurlijk of je het gewoon op 1 januari 2000 doet of eerder, zoals het deelorgaan van mening is. Zowel op 23 januari als op 12 maart jl. heeft er overleg plaatsgevonden binnen het deelorgaan. Dat is ook de reden dat ik de Kamer op 25 maart een brief heb geschreven, waarin ik benadrukt heb dat mijn beleid er steeds op gericht is geweest om de liberalisering gefaseerd en ondersteund door flankerend beleid te realiseren. Zoals bekend is, heb ik daarom na het overleg in februari van dit jaar twee concept-ministeriële regelingen laten opstellen en die aan het deelorgaan binnenvaart voor commentaar voorgelegd. Met die regeling beoogde ik de fasering als volgt te realiseren: ingaande 1 april 1998, dus vandaag, het vrijgeven van het milieuvervoer en van 50% van het vervoer door samenwerkingsverbanden op de noord-zuidmarkt en ingaande 30 november a.s. het vrijgeven van circa 50% van het

Jorritsma-Lebbink

huidige beursvervoer op zowel de noord-zuidmarkt als de binnenlandse markt door de vrijgave van het periodevervoer en vervoer op basis van tonnagecontracten.

Het deelorgaan veronderstelde in januari 1998 al in meerderheid dat een dergelijke regeling moeilijk handhaafbaar zou zijn en tevens tot ongelijkheid in de concurrentieverhoudingen zou leiden. Een meerderheid adviseerde daarom de liberalisatie te versnellen. Daar hebben wij natuurlijk goed naar geluisterd. Bij het opstellen van de genoemde regelingen ben ik dus niet over één nacht ijs gegaan. Vooral de opmerkingen over de handhaafbaarheid van de regelingen heb ik mij zeer ter harte genomen. Dat is ook de reden waarom de Rijksverkeersinspectie zeer nauw betrokken is geweest bij het opstellen van die regelingen. Een heel belangrijk punt daarbij was dat mij van die zijde verzekerd is dat die regelingen voldoende handhaafbaar zouden zijn. Ik noem daarbij de regelmatige controles tijdens de vaart en controles over de opgemaakte contracten na ieder kwartaal.

Bij het berekenen van de tonnagegrenzen is door de Rijksverkeersinspectie eveneens veel moeite gedaan om tot een zo betrouwbaar mogelijke inschatting te komen. Ik ben daarom van mening dat ik, uitgaande van de situatie zoals die nu geldt, het maximum heb gedaan om tot een controleerbare regeling te komen voor de gefaseerde afbouw. Desondanks is de vertegenwoordiging van het bedrijfsleven in het deelorgaan binnenvaart, zoals gebleken is op 12 maart jl., in overgrote meerderheid van mening gebleven dat de controle problematisch zal zijn en dat er concurrentieverstorende effecten zullen optreden. Uiteraard ben ik realistisch genoeg om te beseffen dat de sector een eigen dynamiek en creativiteit kent en dat men dus ook zal proberen de voorgestelde begrenzingen in de tonnagecontracten, 30.000 ton per kwartaal, en het periodevervoer, ten minste tien weken, te passeren. Om die reden kan ik op zichzelf wel begrip opbrengen voor het advies om af te zien van het beperkte uitstel dat de richtlijn ons nog toestaat en de liberalisatie te vervroegen. Desalniettemin ben ik wel van mening dat ik nu ook het proces fatsoenlijk moet afronden.

Er is in het deelorgaan ook gesproken over de relatie met België en Frankrijk. Ik kom daar dadelijk wat uitgebreider terug, naar aanleiding van vragen die zijn gesteld. Ik vind dan ook dat ik, voordat ik zo'n definitief besluit neem, fatsoenlijk met België moet overleggen omdat een besluit aan deze kant van de grens gevolgen zal hebben aan de overkant van de grens. Het kan niet voorwaardelijk zijn. Wat België ook doet, Nederland bepaalt zijn eigen koers. Verder meen ik dat ik met het deelorgaan goederenvervoer moet spreken over de flankerende maatregelen en over de vraag hoe daarin verbeteringen kunnen worden aangebracht. Ik vind dat ik het zelf moet aanhouden. Tot nu toe heb ik mij voortdurend laten vertegenwoordigen, want dat is gebruikelijk bij de organen. Als mijn agenda het toelaat – het is de komende weken erg druk met een aantal Kamerbehandelingen – hoop ik een vergadering van het deelorgaan bij te wonen.

Mevrouw Van 't Riet en de heren Van den Berg en Remkes hebben gevraagd wat ik precies wil. Er ligt een duidelijk en breed gedragen voorstel van het deelorgaan en van sociaal-economische organisaties als CBOB en ONS – niet alleen vanuit de rederijenhoek zoals de heer Poppe stelde – om nu al te zeggen dat op 30 november 1998 overgegaan moet worden tot volledige liberalisering. Bij sommigen proef ik de neiging om dat inderdaad te doen. Anderen menen dat het niet moet gebeuren. De heer Poppe wil zelfs niet op 1 januari 2000 liberaliseren. De heer Terpstra pleitte voor het oude tempo. Ik zit met dat dilemma en ik probeer eruit te komen. Als het in zo'n grote mate op een draagvlak berust, neig ik ertoe om daarmee op enig moment in te stemmen. Ik vind wel dat ik het procedureel netjes moet doen. Er hoort fatsoenlijk overleg bij.

De heer Terpstra vroeg hoe het staat met de handhavingszaken. Ik deel niet de opvatting dat het niet te handhaven is. Wellicht zijn er mogelijkheden om creatieve oplossingen te vinden waardoor er minder gebeurt dan wij via de regeling kunnen organiseren. Het lastige is dat iedere grens arbitrair is.

De heer Valk vroeg nog of de regeling echt onwerkbaar is. Wij hebben heel consequent vastgehouden aan zorgvuldige en gefaseerde afbouw. Ze is mijns inziens wel werkbaar en ook controleerbaar. Het

enige wat ik niet kan overzien, is in hoeverre men elke keer als men net op de grens zit, toch zal proberen nog iets verder te gaan.

In Frankrijk bestaan geen beperkende criteria meer inzake tonnagecontracten en periodevervoer. Dat is daar al vrijgegeven. Er bestaat tot 1 januari 2000 alleen nog beursplicht voor eenreisbevrachtingen en bevrachtingen voor reizen in opeenvolging. Men denkt eraan om dit jaar voor die twee types van beursbevrachting voor bepaalde regionale zones tot liberalisering te komen. In België is op dit moment nog geen definitieve beslissing genomen over de invulling van de criteria voor de tonnagecontracten en het periodevervoer, ingaande 30 november a.s. Of een eventueel initiatief van onze zijde om de volledige liberalisering te vervroegen tot 30 november 1998 daar wordt nagevolgd, moet worden afgewacht. Op 8 en 9 april a.s. vindt overleg plaats met die landen waarbij die vraag aan de orde zal komen. Ik acht de kans op een volledig gelijktijdige invoering niet heel erg groot. Daarvoor is de marktsituatie in de betrokken landen ook te verschillend. Helemaal uitgesloten is het niet, omdat met name van de zijde van verladere in Antwerpen en Gent mag worden verwacht dat zij beducht zullen zijn voor hun concurrentiepositie ten opzichte van verladere in het Rotterdamse. Door de ASV is tijdens het overleg in het deelorgaan binnenvaart gesteld dat de invoering echt gelijktijdig moet gebeuren. Ik vind niet dat het tempo afhankelijk moet worden gemaakt van de marktverhoudingen in België en Frankrijk. Overigens vraagt het deelorgaan mij dat niet. Het verzoek luidt dat wij dienen te bevorderen dat ook de andere lidstaten de verplichtingen die voortvloeien uit de Europese richtlijnen echt zullen naleven. Dat betekent niet meer dat dan ook in andere lidstaten uiterlijk 1 januari 2000 de liberalisatie een feit moet zijn.

Voorzitter! Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd hoe de situatie is in Duitsland. De vrije vervoersmarkt in Duitsland heeft geresulteerd in een lichte groei van het vervoer per binnenschip, namelijk met ongeveer 2% per jaar. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het voor een belangrijk deel Nederlandse schippers zijn die hiervan hun deel nemen. Daarvoor

Jorritsma-Lebbink

kunnen wij onze schippers alleen maar prijzen. Dit heeft iets te maken met het feit dat daar de bescherming erg lang en intensief is geweest. Duitsland heeft, zij het laat, ook flankerend beleid ingevoerd. Het was eerst liberaliseren en toen flankerend beleid bedenken. Er is een 100 miljoenprogramma ingevoerd. In het algemeen heeft de binnenvaart ook daar gelukkig de opwaartse trend te pakken. Dat is op zichzelf goed nieuws.

De heer Poppe heeft gevraagd hoe het zit met de groei van het vervoer over water. Ik wijs op het rapport dat ik de Kamer daarover gezonden heb. Het is altijd makkelijk aan te geven dat er twee jaar zijn geweest waarin er sprake was van enige afname. Er zijn ook twee jaren aan te geven waarin er sprake is geweest van een behoorlijke groei. Ik heb duidelijk gemaakt dat er conjuncturele fluctuaties zijn en dat de modal-shiftprogramma's die wij uitvoeren tot een groot succes leiden. Ik ben het dan ook eens met degenen die hebben gezegd dat dit soort programma's interessant zijn en dat wij daarmee door moeten gaan. Onze maatregelen toppen juist de groei van het wegvervoer af. De vaarwegaansluitingenregeling heeft overduidelijk een modal shift gegeven van de weg naar het schip. Bovendien stimuleert de vervoerder de verladers om met het schip te gaan door de verladers met logistieke voorstellen voor vervoer per schip te benaderen.

Dat de binnenvaartcijfers over 1993 en 1994 daalden, is mede te wijten aan de acties in die jaren. Veel verladers hebben toen de binnenvaart de rug toegekeerd. Gelukkig begint het tij te keren en gaat het de goede kant op.

De heer **Poppe** (SP): Nu ligt het aan de schippers, omdat zij voor hun eigen belang zijn opgekomen en actie gevoerd hebben, volgens de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik spreek alleen over de feitelijke constatering dat, als er niet gevaren wordt, minder vervoer over het water plaatsvindt.

De heer **Poppe** (SP): Gemiddeld gezien, is er sprake van een toename, maar dat is bedrieglijk want er zijn verschillende sectoren in deze sector: de kleine, de middel-

grote en de grote. In de grote vaart, de containervaart op de Rijn, zien wij een toename, maar bij de kleine binnenvaart – en daar heb ik het over – zien wij een afname. Agribulk neemt af. Vervoer van zand en grind is wat toegenomen, want in de Vinex-locaties wordt gebouwd, maar dat is tijdelijk. Als dat afvalt en de agribulk de weg op is, is het afgelopen. Hoeveel kleine, moderne schepen van laten wij zeggen 700 tot 900 ton zijn de afgelopen jaren gebouwd en hoeveel grote schepen zijn er in die tijd gebouwd? Als wij die cijfers zien, weten wij hoe het gaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is niet juist. Wij weten dat er wat de kleine schepen betreft een veel grotere overcapaciteit was dan wat de grote schepen betreft. Die vergelijking moet je dus niet maken. Bekeken moet worden hoeveel kleine schepen er verdwenen zijn, hoeveel er over zijn en of die voldoende te vervoeren hebben. Gemiddeld is er sprake van toename, ook bij de kleine schepen. Het enige wat daalt, overigens iets, is de agribulk. Er is wel heel veel vernieuwing bij de kleine schepen. Ik heb het niet over nieuwe schepen, maar over renovatie van oudere schepen. Het is bepaald niet juist te denken dat er wat dit betreft niets gebeurt. Er worden bijvoorbeeld nieuwe stuurhutten en nieuwe luiken aangebracht en wordt nieuwe hydroliek toegepast. Er wordt dus wel degelijk ook geïnvesteerd in kleine schepen.

De heer Poppe zei: nu al gaat tweedeede van de binnenvaart buiten de beurs om. Ik wijs erop dat al jaren niet meer dan 15% via het toerbeurstelsel gaat. Vaak wordt vergeten dat al jaren 85% van het vervoer geliberaliseerd is. Op zich is het logisch dat, wanneer de ASV een onderzoek instelt, daarop vooral door haar eigen achterban wordt gereageerd. Als het gaat om 260 van de 7000 schepen in de Benelux en Frankrijk, vind ik dat niet echt representatief.

Voorzitter! Er wordt gigantisch veel in de binnenvaart geïnvesteerd, en niet alleen in de vaarwegen. Ook in het flankerend beleid is in de afgelopen jaren veel geïnvesteerd. In de periode 1996-1998 is hiervoor 233 mln. gereserveerd en voor een flink gedeelte ook al uitgegeven. Op een totaal van zo'n 5000 schepen komt

dit neer op f 46.000 per schip. Dit feit mag toch wel de kritiek relativiseren, als zou de overheid onvoldoende voor de sector doen. Terecht doen wij heel veel; dat is nodig om het gedeelte van de sector dat nog niet echt op de markt actief is, daarvoor gereed te krijgen. Overigens meen ik met de heer Van den Berg dat er ook in de komende jaren veel moet worden geïnvesteerd in het vaarwegennet.

Over de tijdelijke regeling vaarwegaansluitingen heb ik al tijdens het AO gezegd dat er een evaluatie volgt in de loop van het komende jaar. Het lijkt mij waarschijnlijk dat het verstandig zal zijn om hiermee door te gaan. Wij weten dat deze regeling nogal wat heeft opgeleverd, ook in de sfeer van de modal shift. Nagegaan moet worden of een en ander ongewijzigd kan worden voortgezet of dat aanpassingen moeten worden doorgevoerd om de werking nog te verbeteren. Men kan er in elk geval op rekenen dat ik mijn uiterste best zal doen om dit voort te zetten, zo het mij gegeven is om dat te mogen doen. Dat is ook goed mogelijk omdat het om een relatief kleine pot gaat binnen het totaal van het vaarwegennet. In de komende jaren zal alles in het werk moeten worden gesteld om te bereiken dat het vaarwegennet een stijgende lijn vertoont, zodanig dat wij de in de sector levende plannen kunnen uitvoeren. Die plannen zullen natuurlijk steeds moeten worden beoordeeld op hun bedrijfseconomische effecten.

De heer **Poppe** (SP): Wat het genoemde bedrag voor het flankerende beleid betreft rijst de vraag waaraan deze middelen precies zijn besteed. Ze zijn natuurlijk ook gedeeltelijk ingezet in het kader van de sloopregeling, sociale voorzieningen enz. die meer met afbouw dan met opbouw te maken hebben.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Inderdaad is een gedeelte voor de sloopregeling ingezet. Middelen zijn ook ingezet in het kader van de subsidieregeling schipperszorg binnenvaart, een kleine maar belangrijke regeling. Ook noem ik de subsidieregeling samenwerkingsverbanden binnenvaart, waarop ik later nog terugkom naar aanleiding van een vraag van de heer Van den Berg. Voorts zijn er

Jorritsma-Lebbink

de bedrijfsbeëindigingsregeling, een belangrijke sociale regeling, en de verbetering van het ondernemerschap. Bovendien zullen wij met het deelorgaan bekijken of op onderdelen van het flankerend beleid nog zaken kunnen worden toegevoegd.

Verschillende woordvoerders hebben gevraagd hoe het zit met het personeel op de beurs. Voorzitter! Met deze medewerkers is al overleg gevoerd over de mogelijke gevolgen, met als doel dat bij de afvloeiing zoveel mogelijk maatwerk wordt geleverd. Overigens is hier gewoon het ARAR van toepassing, hetgeen voldoende zekerheid biedt dat er met de medewerkers zeer zorgvuldig wordt omgegaan. Overigens, wanneer deze zaak per 1 december ingaat, moet een en ander natuurlijk sneller worden geregeld dan wanneer het per 1 januari 2000 ingaat. Zodra daarover definitief is besloten, zal ik actie ondernemen. De RVI ziet mogelijkheden om dit probleem op een goede manier op te lossen.

De heer **Van den Berg** (SGP): De minister sprak even over de bedrijfsbeëindigingsregeling. Ik had daar ook over gesproken. Mijn concrete vraag was of het budget daarvoor toereikend is. Is de minister, als dat niet het geval is, bereid om eventueel bij haar collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid te interveniëren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op dit moment is de regeling zodanig, dat er 150 schippers gebruik van kunnen maken. 94 krijgen een uitkering. 43 schippers hebben een toezegging. Het aantal van 150 is gebaseerd op de afspraken die destijds onder Albeda zijn gemaakt. Of de 43 er gebruik van zullen gaan maken, is nu nog onduidelijk. Na toekenning heeft men anderhalf jaar de tijd om daadwerkelijk het bedrijf te beëindigen. Elke keer merken wij dat een aantal er alsnog vanaf ziet. Hun plek kan dan door anderen worden ingenomen. Op dit moment zijn 13 plaatsen open.

Ik ben overigens bereid met minister Melkert te gaan overleggen of wij als wij tegen de grens van 150 aanlopen, dat aantal kunnen vergroten. Het overleg op ambtelijk niveau is al opgestart. Op korte termijn kan een beslissing worden verwacht. Ik denk aan zo'n 25 plaatsen extra.

Voor de toekomst van het kleine schip is van belang hoe groot het percentage bij een samenwerkingsverband aangesloten schippers is. Bij de drie al gesubsidieerde samenwerkingsverbanden hebben zich circa 200 schippers aangesloten. Op dit moment is bij mij in behandeling de subsidieaanvraag van Trans-aqua Service. Daarnaast zijn er zo'n tien al langer bestaande samenwerkingsverbanden. Het aantal leden is mij niet exact bekend, maar ik durf de schatting aan dat inmiddels 25% à 30% van de 4000 particuliere schippers bij een samenwerkingsverband is aangesloten. Ik zou nog eens verder willen praten met het deelorgaan hoe wij daarin een versnelling en verbetering kunnen aanbrengen.

De heer Van den Berg heeft ook gevraagd hoe het zit met het zelfregulerend vermogen van de tankvaart. In opdracht van het bedrijfsleven zelf is kortgeleden een diepgaand economisch onderzoek afgerond. De conclusie van het onderzoek, en zeker ook van de bedrijfstak, is dat de bedrijfstak heel goed in staat is om de problematiek zelf op te lossen. Men stelt daartoe voor, een Europese tankvaartunie op te richten. Om die goed van de grond te krijgen, vraagt men overigens mijn medewerking. Op dit moment bestudeer ik het onderzoeksrapport. Daarna zal ik met de tankvaartsector overleggen, om te kijken waar wij hulp kunnen bieden.

De heren Van den Berg en Valk en mevrouw Van 't Riet hebben gevraagd naar de verlenging van de oud-voor-nieuwregeling. De Europese Commissie bereidt voorstellen voor. Kortgeleden zijn de lidstaten en het bedrijfsleven gehoord. De Commissie heeft toegezegd een conceptverordening te zullen voorbereiden die het verlengen van de oud-voor-nieuwregeling behelst. Wij verwachten dat dit concept medio dit jaar aan de Raad en het Parlement zal worden voorgelegd.

De heer Van den Berg vroeg ook hoe het staat met de internalisering van externe kosten. Op dit moment studeert de Europese Commissie op dat dossier, een taai dossier. Naar verwachting komt de Commissie in de loop van het jaar met een voorstel voor de toerekening van infrastructuurkosten en van externe kosten. Nederland heeft uitgesproken voorstander te zijn van door-

berekening, maar natuurlijk wel onder de conditie dat het in Europees verband gebeurt.

De heer Van den Berg sprak over het strategische clubje waarom de heren Castricum en Van der Waal hebben gevraagd in het Europees Parlement. Recentelijk zijn onder leiding van de Europese Commissie drie werkgroepen gestart, met vertegenwoordigers van de lidstaten en het bedrijfsleven. Het doel van de werkgroepen is allereerst het opzetten van een marktobservatiesysteem, waar ook mevrouw Van 't Riet over heeft gesproken. Ik ben daar zeer voor. Verder wordt meege gedacht over oud-voor-nieuwstelsel en over de daarbij behorende criteria voor de periode na 2000. De facto vormen die werkgroepen de denktank. Door de brede samenstelling van de werkgroepen wordt een breed draagvlak gevormd.

Ik deel de analyse door de heer Terpstra van de cultuur in de binnenvaart. De schipper die via de beurs vervoert heeft een bepaalde leefwijze, die hij zal moeten veranderen. Maar de schipper die dit weer als een uitdaging ziet en het oppakt, heeft als logistiek dienstverlener absoluut grote kansen. Ik zie dit ook in de sector; er zit veel beweging in, de goede kant op. De meest moderne schepen komen in de vaart en heel veel bestaande schepen, ook kleine, worden optimaal vernieuwd en verbeterd. En met steun in de rug van ons flankerende beleid zie ik de toekomst ook echt met veel vertrouwen tegemoet.

Dan is er ook nog gevraagd of de samenwerkingsverbanden geen problemen kunnen krijgen met de mededingingsautoriteit en met Brussel. In de Europese richtlijn op dit punt wordt voor samenwerkingsverbanden een maximaal tonnage van 500.000 toegestaan. Welnu, zelfs bij het allergrootste samenwerkingsverband haalt men dit bijlange na niet, dus is er geen probleem op het punt van de mededinging. Overigens is het natuurlijk van het grootste belang dat de binnenvaart ook qua flexibiliteit kan concurreren met het wegvervoer. Dat is ook nog steeds een van de belangrijke motieven om ervoor te zorgen dat de hele sector zich daarop gaat richten.

De heer Valk heeft ook nog gevraagd hoe het zit met het voorstel van de AVV over de nieuwbouw van

Jorritsma-Lebbink

kleine schepen. De AVV is zojuist begonnen met een fundamenteel anticiperend onderzoek van de totale vervoersketen op andere modaliteiten dan de weg. Daar wordt een complete analyse van gemaakt en men bekijkt nu nog alle mogelijke, maar ook alle "onmogelijke" opties. In Schuttevaer is daarbij heel sterk ingezoomd op één onderdeel, namelijk op de vraag of nieuwbouw van kleine schepen nog aan de orde kan komen. De AVV gaat tal van vragen analyseren en zo mogelijk beantwoorden; een daarvan is inderdaad die vraag over de nieuwbouw. Innovatieve kleine schepen zullen inderdaad wellicht meer rendementskansen hebben dan verouderde schepen.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik had mijn opmerking over kleine schepen ook in verband gebracht met de slooprondte. In het aangehaalde artikel in Schuttevaer wordt de heer Ivo ten Broeke geciteerd, hoofd van de afdeling scheepvaart van de Adviesdienst verkeer en vervoer: "De verwachting is dat het in de derde en laatste slooprondte heel hard gaat en er straks dus een tekort aan kleine schepen is." Daar zou ik graag het commentaar van de minister op horen, want als dit dreigt, zou je de betrokken ondernemers en schippers in ieder geval de mogelijkheid moeten bieden, de zaak nog even aan te kijken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hoewel de heer Ten Broeke bij een dienst van het ministerie werkzaam is, heeft hij in dat artikel te scherp en te snel gesproken. Hij heeft over dit punt overigens met de redactie van Schuttevaer contact opgenomen om een correctie op zijn eigen uitspraak aan te brengen. Ik beschouw mijn afdeling binnenvaart als de echte deskundige op het terrein van de binnenvaart. NEA heeft overigens in het rapport "Koers op kansen" ook aangegeven dat er geen twijfel over mogelijk is dat er voldoende kleine schepen op de markt zullen blijven. Wij verwachten ook zeker niet dat er in de laatste slooprondte te veel zullen verdwijnen, maar wij moeten wel goed blijven volgen hoe het daarna zal gaan. Als dat betekent dat je regels moet maken om te bewerkstelligen dat er niet nog meer kleine schepen zullen verdwijnen, dan moet je daar naar kijken. En dat kan natuurlijk ook via de oud-voor-

nieuwregeling. Kortom, ook al omdat wij nu zelf erg veel doen aan al die vaarwegaansluitingen, ben ik er zeer van overtuigd dat juist die markt voor de kleine schepen wel eens heel interessant kan zijn. Daar spelen wij ook een rol bij.

Ik kom vervolgens bij een aantal opmerkingen over de Wadden. De richtlijn waarover wij vandaag spreken en die wij vandaag door de wijziging van de Wet vervoer binnenvaart implementeren, beoogt het goederenvervoer voor de binnenvaart te liberaliseren. Op die wijze ontstaat het beginsel van het vrije verkeer van goederen over water. De richtlijn verplicht daartoe overigens. Het gevolg van die wijziging zal zijn dat de bijzondere beschermingspositie van de huidige Waddenveren terzake van het goederenvervoer komt te vervallen. Nu heeft u daar allemaal uw zorgen over uitgesproken. U heeft ook vragen gesteld over de gevolgen van de positie van de Waddenbootdiensten na wijziging van de Wet vervoer binnenvaart. Ik deel met u de opvatting dat wij voor de bewoners van de eilanden ervoor dienen te zorgen dat zij nu en ook voor de langere termijn het gehele seizoen tegen een redelijk tarief op een adequaat voorzieningsniveau gebruik kunnen maken van de veren.

Bij deze wetswijziging gaat het echter niet over het personenvervoer. Die betreft alleen het goederenvervoer. Handhaving van de bijzondere positie in de Wet vervoer binnenvaart kan geen oplossing zijn. Dat kan ook geen oplossing zijn voor het personenvervoer over de Wadden. Voor de komende jaren is er voor het personenvervoer over de Wadden ook geen probleem. De convenanten hebben een opzegtermijn van minimaal twee jaar. Zolang is dus een adequaat voorzieningsniveau tegen redelijke tarieven voor de eilandbewoners gewaarborgd.

Intussen gaan wij wel praten. Wij gaan op 17 april met de betrokkenen overleggen hoe wij op de langere termijn zeker kunnen stellen dat de diensten tegen redelijke tarieven en voorwaarden worden aangeboden. Waar wij niet helemaal zeker van zijn, is dat dit op basis van een convenant zoals het nu bestaat, ook nog kan en moet geschieden. Dat heeft ook iets te maken met de Europese regelgeving op het gebied van het vrije verkeer van vervoers-

diensten. Dit principe geldt binnenkort voor het vervoer van goederen, maar het geldt eigenlijk al langer voor het vervoer van personen over water. Onze insteek bij dit overleg mag helder zijn. Die blijft gewoon hetzelfde als wat door u allen is uitgesproken, namelijk zorgen dat die adequate vervoersvoorziening er blijft. Ik zal u dus van de voortgang en de uitkomsten van het overleg op de hoogte houden. In welke vorm dan ook, de voorwaarden waaronder het Waddenvervoer wordt uitgevoerd – tegen redelijke tarieven en een adequaat voorzieningsniveau voor de eilandbewoners – moeten overeind blijven. Ik ga ervan uit dat boven de door de heer Van den Berg gevraagd extra garanties voor de ontsluiting van de eilanden boven de voorwaarden die voor de dienstregeling en de tarieven zijn gesteld, niet nog eens extra zaken behoeven te worden geregeld. Het moet wel gewoon doorgaan. Wij moeten daar een goede vorm voor vinden.

De heer **Valk** (PvdA): Kan de minister met de huidige regelgeving en bevoegdheden verhinderen dat een ondernemer zich meldt bij de verbinding Den Helder-Texel, met lage prijzen gaat opereren in de maanden juni tot en met augustus, daarmee bijvoorbeeld de TESO een enorme concurrentie aan doet en vervolgens vanaf oktober, als het seizoen voorbij is, tot en met mei verdwijnt en in feite de bestaande Waddendienst met de gebakken peren laat zitten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor het personenvervoer verandert er niets. Daarvoor geldt het convenant en dat blijft ook gelden. De vraag die wij ons alleen stellen, is hoelang het convenant nog stand houdt. Er is inmiddels namelijk nog meer veranderd, niet zozeer door deze wet als wel in de sfeer van het personenverkeer. Wij moeten dus goed overleg voeren en bezien of wij moeten overgaan op een andere methode. Misschien moet er een wet komen. Misschien moet er een soort van wettelijke regeling komen. Misschien moeten wij gaan nadenken over een concessie, zodat het geen convenant meer is, maar een concessieverlening. Ik wil overleggen wat de beste manier is. Niemand heeft er belang bij om regelingen te maken waarmee mensen 's zomers leuk een boot

Jorritsma-Lebbink

kunnen laten varen, maar waardoor de mensen op de eilanden vervolgens 's winters een buitengewoon hoog tarief moeten betalen omdat het niet meer winstgevend is te maken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Begrijp ik het goed dat dit wetsvoorstel op zich geen verandering brengt voor het personenvervoer en de hiervoor geldende voorwaarden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Van den Berg** (SGP): Begrijp ik het ook goed dat u ertoe bereid bent na het overleg de Kamer te informeren over de gekozen modaliteiten? Mogen wij ook aannemen dat er niets ten ongunste verandert zonder dat de Kamer erover kan spreken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is geenszins mijn intentie iets ten ongunste van de waddenveren te doen. Ik ben lang genoeg bij dit onderwerp betrokken geweest om te weten dat dit heel slecht is. Dat moeten wij dus niet doen.

Ik maak ten slotte enkele opmerkingen over de voortgang van het wetsvoorstel, niet omdat ik er huiverig voor ben dat het hiermee niet goed gaat, maar omdat het van belang is dat wij snelle voortgang maken. Voor de implementatie van de richtlijn bevrachting en prijsvorming binnenvaart is het nodig dat aansluitend op het wetsvoorstel het Besluit vervoer binnenvaart wordt aangepast. Het concept hiervan is klaar, maar kan niet eerder naar de ministerraad en de Raad van State dan nadat de Tweede Kamer zich over het wetsvoorstel heeft uitgesproken. De richtlijn schrijft voor dat de implementatie voltooid is op 1 januari 2000. Voor die tijd moeten er nog heel wat handelingen worden verricht. Het wetsvoorstel moet hier worden afgehandeld; hiermee zijn wij nu bezig. Het moet echter ook nog door de Eerste Kamer behandeld worden, door de Koningin bekrachtigd worden, in het Staatsblad verschijnen en in werking treden. Ook de besluiten moeten nog behandeld worden, naar de Raad van State gestuurd worden, en de hele serie dingen volgen die dan nog moeten gebeuren. De planning voor het jaar 2000 is haalbaar. Als aan het eind van de rit, na alle procedures, besloten wordt tot een eerdere

datum dan 1 januari 2000, moeten wij echter alle zeilen bijzetten om deze procedureel te halen. Als er tot 30 november besloten wordt, moet ten minste één ministeriële regeling, de regeling bevrachting en prijsvorming, nog worden aangepast en moeten alle andere activiteiten tijdig afgewikkeld worden. Er zijn nogal wat activiteiten, zoals de Kamer kan bedenken. Ik noem het overleg met de organisaties, maar ook het sluiten van de beurzen. Verder begint het bedrijfsleven al flink te anticiperen. Op dit moment verlaat bijvoorbeeld een aantal bevrachters al de beursvloer. Dit is heel lastig. Wij zullen het wetsvoorstel dus snel moeten behandelen. Ik heb er ook belang bij dat het zo snel mogelijk duidelijk wordt hoe het er precies uit gaat zien. Nogmaals, ik had graag gewild dat wij dit vandaag al afrondend konden zeggen, maar ik vind ook wel dat ik er procedureel aan gebonden ben dit op een nette manier af te ronden. Ik zal de Kamer dan ook zo gauw mogelijk mijn definitieve opinie over dat ene onderdeel laten weten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil een tweede termijn besparen door u nu een vraag te stellen. De nota van wijziging geeft aan dat wij door intrekking van de tijdelijke wet en doordat in dit wetsvoorstel de mogelijkheid van een eerdere ingangsdatum bij koninklijk besluit staat, deze wetsbehandeling gewoon kunnen laten doorgaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De nota van wijziging geeft mij deze mogelijkheid, maar het vraagt dus wel om een snelle behandeling van dit wetsvoorstel. Dit sluit niet uit dat wij de gewone fasering volgen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat begrijp ik. U hebt echter behoefte aan overleg met België en met het deelorgaan. Daarna komt u terug bij de Kamer. Hoe doet u dit? Komt u met een brief?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat lijkt mij verstandig. Als ik gedaan heb wat ik moet doen, te weten overleg voeren met België en Frankrijk en overleg voeren in het deelorgaan om de laatste puntjes te bespreken en zelf nog eens goed de meningen te horen, en als ik dan mijn standpunt bepaald heb, lijkt het mij verstandig dat ik de Kamer

hiervan op de hoogte stel. Ik vraag de Kamer echter wel over dit wetsvoorstel te stemmen. Wij kunnen dan nog afspreken dat ik de beslissing aan de Kamer mededeel en eventueel met de Kamer bespreek.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Naar mijn mening bieden het intrekken van de ene wet en de bepaling in de andere wet ons inderdaad de mogelijkheid dit wetsvoorstel in stemming te brengen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat klopt. Ik verwacht dat ik rond 1 mei met die brief kan komen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik stel het erg op prijs als u dat doet. Dan kunnen wij daarover eventueel nog van gedachten wisselen. Ik vraag u echter om nog even over de procedure door te denken. U zegt nu al dat u, gezien alles wat er nog moet gebeuren, er waarschijnlijk grote moeite mee zult hebben om 30 november te halen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan moet alles op alles worden gezet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Stel dat u het niet haalt. Gaan wij dan toch zonder meer door naar het jaar 2000? U moet dan eigenlijk wel de derde fase van het stappenplan in werking stellen. Of zijn er nog andere modaliteiten? Dit is mij niet helemaal helder.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook al zou ik niet besluiten om het sneller te doen, dan moet ik sowieso op 30 november de eerste fase doen. Dat maakt het ook nodig dat over het wetsvoorstel gestemd wordt. Dat was eigenlijk het enige dat ik wilde zeggen. Ook als wij versnellen, moet er nog meer gebeuren en dat maakt het des te noodzakelijker dat er over het wetsvoorstel gestemd wordt.

De heer **Van den Berg** (SGP): De vraag was, voorzitter: is het óf 30 november óf 1 januari 2000, of kan er nog iets tussen zitten?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als wij het niet zouden halen met de regelgeving, zou daar mijns inziens ook nog iets tussen kunnen zitten. Maar ik vind het niet fraai om op 30 november de regelingen te moeten invoeren en er dan tussenin ook nog

Jorritsma-Lebbink

iets te doen. Ik vrees dat zoiets nauwelijks werkbaar is.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik wil voordat de heer Remkes wegloopt, tegen hem zeggen dat ik wel respect heb voor zijn standpunt; dit in tegenstelling tot zijn opmerkingen in mijn richting. De heer Remkes geeft immers perfect aan hoe de VVD op alle gebieden de liberale koers van dit kabinet bepaalt. Hij is daar consistent in, zoals wij er met argumenten tegenin gaan. Hij heeft mij verlokkt tot een opmerking die ik eigenlijk niet wilde maken, want ik wil graag op basis van argumenten met elkaar praten en niet op basis van de opmerkingen die de heer Remkes maakte. Het is ook niet mijn hobby om tegen de liberale stroom in te roeien. Ik heb daar argumenten voor, maar het zal duidelijk zijn dat ik die niet ga herhalen. Ik doe het ook niet omdat ik het zo leuk vind. Ik ben er ook niet voor dat het kleinschalige altijd maar kleinschalig moet blijven. Ik ben er ook niet voor dat de vloot van kleine schepen weer met zeilen gaat varen omdat dat zo goed voor het milieu is. Ik sta hier om te knokken voor het behoud van de kleine schepen, omdat er in heel Europa veel kleine vaarwateren zijn die niet aangepast kunnen worden aan grote schepen. Het is daarom noodzakelijk om de vloot van kleine schepen echt goed in stand te houden. Dat kan niet met een vrijemarktconcurrentie. Niet voor niets is immers in de jaren dertig de evenredige vrachtverdeling tot stand gekomen.

Ik denk dat de heer Terpstra onbedoeld precies heeft aangegeven waar het eigenlijk om gaat. Hij had schippersvrouwen van de kleine schepen, de familiebedrijven in de binnenvaart, op bezoek gekregen. Zij waren erg voor het behoud van de beurs. Toen hij vroeg wat hun zonen deden, waren zij zeer trots. Die voeren immers op een groot schip met alle toeters en bellen; we kennen die schepen wel. Natuurlijk zijn die ouders daar trots op! Zo'n schip heeft toekomst en zij zien dat hun bedrijfstak geen toekomst meer heeft. Daarom zie ik de vloot van kleine schepen op deze manier uitsterven. Daarom knok ik ervoor dat er voorzieningen blijven en dat is een evenredige vrachtverdeling, een verdediging tegen de vrije concu-

rentie waarin je elkaar de grond in moet varen, want ik wil die schepen in de vaart houden. Op mijn vraag hoeveel nieuwe, kleine moderne schepen er gebouwd zijn, krijg ik het antwoord: nul. Ja, er komen wel nieuwe luiken. Dat is prachtig, want als je oud wordt kun je die zware houten luiken niet meer tillen. Dus komen er moderne rolluiken op. De den wordt wat verhoogd om meer lading te kunnen nemen, zodat het schip iets rendabeler wordt. En er komt een nieuwe stuurhut. Ik wil de minister toch zeggen dat je in stuurhutten over het algemeen geen lading kunt vervoeren. Daarom sta ik hier: om duidelijk te maken dat dit soort prietpraat aantoonbaar dat wij met dergelijke "modernisering" in de kleine vaart, de kanalen niet bevaarbaar houden.

De **voorzitter**: U moet enigszins voorzichtig zijn met het kwalificeren van de inbreng van uw collega's.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik maak ernstig bezwaar tegen de karikatuur die de heer Poppe hier van de binnenvaart ophangt. Als men investeert in nieuwe luiken, kajuiten en hydroliëk, dan doet men dat omdat men geld verdient met dat schip. Met nieuwe hydroliëk kan men het schip beter beladen. Niemand investeert in een nieuwe kajuit als hij denkt dat die investering er niet uitkomt, als hij denkt dat hij die investering niet kan betalen. Het is dus echt flauwekul. Overigens heeft het kleine schip ook zonder toerbeurt toekomst. Het rapport "Koers op kansen" geeft daar meer dan voldoende aanknopingspunten voor. Er is een toename van samenwerkingsverbanden. Daarin zitten ook kleine schepen. Men investeert in modernisering vanuit de verwachting dat men deze ook kan terugverdienen. Het is niet zo dat de markt nu "vrijheid, blijheid" wordt. Nee, de markt wordt vrij, maar er worden wel degelijk nog stukken gereguleerd, alleen niet meer via de evenredige vrachtverdeling. Wij houden een aantal instrumenten in stand om via de investeringskant te bevorderen en om bij problemen te kunnen toeslaan. Ik denk bij dat laatste aan de oud-voor-nieuwregeling en het marktobservatiesysteem. Er zal altijd een vorm van marktordening blijven

bestaan. Een systeem dat ooit uitgevonden was als crisis-beheersingssysteem, heeft zijn tijd, helaas voor een aantal mensen, gehad.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben er blij mee dat de minister duidelijk maakt dat marktordening nodig blijft, zeker voor dit deel van de binnenvaart. In mijn ogen is een verbeterde, geoptimaliseerde en gemoderniseerde beurs de beste benadering.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.40 uur

□

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

- de volgende brieven:
 - een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van de agenda van de Algemene Raad van 30/31 maart 1998 (21501-02, nr. 24);
 - een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie, over Cyprus (25954);
 - drie, van de staatssecretaris van Justitie, te weten:
 - een, over het beleid met betrekking tot alleenstaande minderjarige asielzoekers (AMA's) (19637, nr. 321);
 - een, ten geleide van de evaluatie van de reorganisatie van de Raad voor de kindbescherming (25952);
 - een, over het Belgische fiscale regime inzake aandelenoptieregelingen (25721, nr. 10);
 - twee, van de minister van Financiën, te weten:
 - een, ten geleide van het convergentierapport van het Europees Monetair Instituut alsmede het advies van De Nederlandsche Bank (25107, nr. 11);
 - een, ten geleide van het convergentierapport van de Europese Commissie en de aanbeveling van de Europese Commissie over de intrekking van de buitensporige tekortoordelen (25107, nr. 12);
 - een, van de staatssecretarissen van Financiën en van Onderwijs,