

Vergaderjaar 1994–1995

24 134

Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 6 juni 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer als volgt van haar bevindingen verslag uit te brengen.

A. ALGEMEEN

1. Inleiding en doel van de wet

De leden van de PvdA-fractie zijn verheugd dat, hoewel meer dan een jaar na het advies van de commissie-Albeda, nu een voorstel tot wet voorligt. Zij kunnen instemmen met de doelstelling van de wet, dat ten aanzien van de binnenvaart vanuit Nederland via de Belgische grens naar België en Frankrijk de overgang naar een vrijere marktwerking op een beheerste en gedoseerde wijze zou moeten verlopen, dat wil zeggen met behoud van de stabiliteit van de markt. De leden van de PvdA-fractie menen dat de situatie in Duitsland, waar rigoureuus is geliberaliseerd met faillissementen tot gevolg, voorkomen moet en kan worden. Bovendien menen deze leden dat de regering zich met dit wetsvoorstel terecht heeft aangesloten bij ontwikkelingen in de landen Frankrijk en België, waar ook tijdelijke wettelijke regelingen tot stand zijn gekomen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling het wetsvoorstel gelezen. Gelet op de voorgeschiedenis willen zij het voorstel vanuit een positieve grondhouding bezien. Voor een definitieve standpuntbepaling willen zij nog een aantal vragen beantwoord zien.

De leden van de VVD-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Enerzijds zijn zij met de regering van mening, dat liberalisering van het onderhavige goederenvervoer langs de weg der geleidelijkheid moet plaatsvinden. Anderzijds betreuren zij het, dat zoveel jaren verloren zijn gegaan alvorens tot dit inzicht is gekomen. Immers deze gedachte is uitdrukkelijk aan de orde geweest bij de behandeling van de Wet vervoer binnenvaart. Van de zijde van de VVD-fractie is indertijd voorgesteld om een horizonbepaling op te nemen. De leden van de VVD-fractie zijn van oordeel, dat de starre

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Brinkman (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteyn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD) en Hofstra (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Van der Linden (CDA), vacature (D66), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), vacature (CD), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD) en Te Veldhuis (VVD).

marktordening de concurrentiepositie van de binnenvaart geen goed heeft gedaan. Teveel zijn de vermeende belangen van de individuele ondernemers op de voorgrond gesteld, terwijl het belang van de sector daarmee naar de achtergrond verschoof. De leden van de VVD-fractie wijzen erop, dat de binnenvaart een uitstekende toekomst heeft indien partijen erin slagen om rust in de sector te bewerkstelligen. Bovendien juichen de leden van de VVD-fractie een positieve ontwikkeling van de binnenvaart ook toe, omdat deze wijze van vervoer milieuvriendelijk is.

In de considerans staat «dat het ter bevordering van de ontwikkeling van een in sociaal-economisch opzicht goede bedrijfsuitoefening in het vervoer van goederen met binnenschepen wenselijk is regelen te stellen voor dat vervoer vanuit Nederland naar België of naar Frankrijk, welke regelen gelet op de internationale ontwikkelingen een tijdelijk karakter dragen;». Kern in deze overweging is in de eerste plaats de internationale ontwikkelingen. De leden van de VVD-fractie vragen de regering de laatste stand van zaken aan te geven. Is er sprake van een doorbraak waardoor tot een gezamenlijk Europees beleid gekomen kan worden?

Met het doel van het wetsvoorstel om een overgang naar een vrijere marktwerking in de binnenvaartsector op een beheerste en gedoseerde wijze te laten verlopen, kunnen de leden van de VVD-fractie zich verenigen. Het kan helaas niet anders dan dat liberalisatie van de markt geleidelijk tot stand komt. Daarbij is het noodzakelijk dat er een Europees beleid komt. Indien dit achterwege blijft, ontstaan er in 1999 wederom problemen. Vooruitgang op dit terrein is derhalve noodzakelijk. De leden van de VVD-fractie vragen de regering de Tweede Kamer hiervan regelmatig op de hoogte te stellen.

Terecht stelt de regering, aldus de leden van de VVD-fractie, dat de transportsector voor de Nederlandse economie van grote betekenis is en dat daarin de binnenvaart van oudsher een belangrijke plaats inneemt. Naar het oordeel van de leden van de VVD-fractie, is door regelmatige strubbelingen in de binnenvaartsector lading verloren gegaan. Zoals zij hiervoor reeds stelden, wordt dit betreurd.

De leden van de D66-fractie zijn het eens met de strekking van het voorliggende wetsvoorstel. Het doel van dit wetsvoorstel is te bereiken dat in de sector goederenvervoer met binnenschepen een overgang naar een vrijere marktwerking op een beheerste en gedoseerde wijze kan verlopen, dat wil zeggen met behoud van stabiliteit in de markt.

De leden van de D66-fractie zijn voorstander van liberalisering als middel voor het verkrijgen van een krachtig vervoer over het water. De liberalisering van de binnenvaart zal echter wel stap voor stap uitgevoerd moeten worden. Het gaat hier immers om een groot aantal kleine ondernemers, waarvan velen zich door middel van de toerbeurt het hoofd boven water houden. Zij zullen in deze overgangsperiode een middel moeten zoeken om ook zonder toerbeurten te overleven. Het beursstelsel leidt echter tot hogere prijzen in vergelijking met bijvoorbeeld de Duitse en Oostenrijkse collega's, wat weer niet ten goede komt aan de concurrentiepositie van Nederland en de concurrentiepositie van binnenvaart tegenover weg- en spoorvervoer.

Het nu voorliggende wetsvoorstel is een moeizaam bereikt compromis tussen de voorstanders van de totale vrije markt en de binnenvaart-ondernemers die de toerbeurt zouden willen behouden. De liberalisering is Europees beleid, en een vaste wettelijke regeling voor de toerbeurt zou in Europees verband niet worden geaccepteerd. Het nu voorliggende tijdelijke wetsvoorstel is wel geaccepteerd door de Europese Commissie. Ook Frankrijk en België zetten hun stappen op weg naar het opheffen van de toerbeurtsystemen.

De leden van de D66-fractie hebben nog wel een aantal vragen en een aantal kritiekpunten over het voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met instemming kennis genomen van de wens van de regering om enige rust op de markt van goederenvervoer per binnenschip vanuit Nederland naar België en Frankrijk te creëren en het middel van wetgeving in te zetten om daaraan bij te dragen. Zij onderschrijven de centrale doelstelling van het binnenvaartbeleid, zoals op bladzijde 2 van de memorie van toelichting verwoord. In het verleden heeft de toerbeurtregeling zijn nut bewezen als instrument om de bedrijfstak in sociaal opzicht een zekere bescherming te bieden. Erkent de regering dat ook? De Algemeene Schippers Vereeniging meent, gezien de ontwikkelingen van de vrachtprijzen in de vrije markt over de afgelopen jaren, dat het steeds duidelijker wordt dat deze vrije markt een marktordening nodig heeft om een eind te maken aan de desastreuze prijsopblijdingen. Deelt de regering deze analyse? Zo ja, zal de behoefte aan een zekere marktordening ook niet na 1 januari 2000 nodig blijven? Het zou in de ogen van de aan het woord zijnde leden niet wenselijk zijn als door ontoereikend beleid op dit punt deze milieuvriendelijke en goedkope transportsector op den duur economisch niet meer rendabel zou zijn.

De leden van de RPF-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij gaan akkoord met het uitgangspunt dat ook in de binnenvaart een vrijere marktwerking moet worden nagestreefd. Of dat streven moet leiden tot een totaal vrije vervoermarkt, staat voor hen echter nog niet vast. Zij betwijfelen het of dat, gelet op de specifieke kenmerken van de binnenvaartsector, wenselijk en mogelijk is. In dit verband verwijzen zij naar het verslag, dat in 1991 in opdracht van de Commissie Vervoer van het Europees parlement onder leiding van de Nederlandse Europarlementariër L. van der Waal tot stand kwam.

De leden van de RPF-fractie stellen het op prijs dat de regering met het onderhavige wetsvoorstel een overgang naar een vrijere marktwerking in de binnenvaartsector beoogt, waarbij als belangrijke randvoorwaarde geldt dat er sprake is van stabiliteit in de markt en dat de noodzakelijke rust wordt gecreëerd. Zij zijn van oordeel dat een tijdelijke publiekrechtelijke voorziening ertoe zou kunnen bijdragen dat de overgang naar een vrije marktwerking gedoseerd en beheerst kan verlopen. Ze spreken de hoop uit dat dit wetsvoorstel het juiste instrumentarium biedt om dat doel te bereiken. Ze zijn er echter nog niet van overtuigd dat met het wetsvoorstel in voldoende mate wordt tegemoet gekomen aan de belangen van alle direct betrokkenen. Het is voor hen met name de vraag of de individuele ondernemer in de binnenvaart ook op de langere termijn perspectieven heeft op een goede bedrijfsvoering.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel en de bijbehorende toelichting. Zij stellen vast dat het voorstel een uitwerking is van het advies van prof. W. Albeda d.d. 31 maart 1994, welk voorstel de minister van Verkeer en Waterstaat bij brief d.d. 11 april 1994 heeft aangekondigd.

De leden van de SGP-fractie zijn van mening dat een systeem voor vrachtverdeling op dit moment nodig is, gezien de bestaande overcapaciteit. Uitgaande van de wenselijkheid van liberalisatie op Europees niveau ligt tijdelijkheid van een wettelijke regeling voor de hand. Al met al kunnen deze leden de overwegingen om tot het wetsvoorstel te komen onderschrijven. Zij vinden de achtergronden voor een wettelijke regeling voldoende in de toelichting beschreven.

De leden van de GPV-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel, waarmee een tijdelijke wettelijke regeling wordt beoogd voor het vervoer van goederen per binnenschip vanuit Nederland via de Belgische grens naar België en Frankrijk. Deze

leden kunnen als zodanig instemmen met het doel van de regeling, namelijk te bereiken dat een overgang naar een vrijere marktwerking in deze sector op een beheerste en gedoseerde wijze kan verlopen, met behoud van stabiliteit in de markt. De manier waarop een en ander echter is vormgegeven roept bij hen vragen op. Immers, over een aantal zaken bestaat nog onduidelijkheid. Ook lijken gevoeligheden uit de weg te zijn gegaan, zoals de taakstelling van de onafhankelijke commissie. Dat is volgens deze leden wel te begrijpen, gezien het lange onderhandelingsproces dat aan dit wetsvoorstel vooraf is gegaan en het uiteindelijke compromis dat uit de bus is gerold. Over een aantal zaken willen de leden van de GPV-fractie echter opheldering omdat deze van wezenlijke invloed kunnen zijn op de gewenste stabiliteit in de markt en de ombouw naar een meer liberaal binnenvaartstelsel.

De leden van de SP-fractie hebben met gemengde gevoelens kennis genomen van de door de regering gewenste situatie in de sector van de binnenvaart. Zij vragen of liberalisatie wel de juiste methode is om te bereiken dat de Nederlandse binnenvaart een in economisch en sociaal opzicht gezonde bedrijfstak wordt, die kan voorzien in een redelijke en duurzame vervoersvoorziening. Zij vrezen dat liberalisatie een verwoestende werking zal hebben op de Nederlandse binnenvaart en dat als gevolg daarvan de werkgelegenheid van vele en met name kleine 'particuliere' binnenschippers verloren zal gaan. Niet voor niets is in de jaren dertig het binnenlands vervoer bij evenredige vrachtverdeling wettelijk geregeld en is later op vrijwillige basis door de schippers zelf een systeem van evenredige vrachtverdeling georganiseerd op het Noord-Zuid-vervoer.

2. Voorgeschiedenis van de wet

2.1. Marktverhoudingen

De leden van de RPF-fractie informeren of de regering kan aangeven of er meer recente cijfers beschikbaar zijn van het totale vervoer op de onderhavige deelmarkt. Aansluitend verzoeken zij de regering om informatie te verstrekken over de gevolgen van de terugloop van het marktaandeel van de vrijwillige toerbeurt van zes miljoen ton in 1991 naar vier miljoen ton in 1993 voor de binnenvaartsector zelf. Tot hoeveel faillissementen heeft deze teruggang geleid?

2.2. Flankerend en stimulerend beleid

Het is duidelijk dat na het jaar 2000 er in de Europese Unie geen ruimte meer zal zijn voor toerbeurtstelsels. Juist daarom ondersteunen de leden van de PvdA-fractie de maatregelen op het gebied van flankerend en stimulerend beleid en beleid gericht op het verminderen van overcapaciteit. Zij vragen de regering de Kamer inzicht te geven over wanneer en op welke wijze deze economische, fiscale en sociale maatregelen worden genomen, aangezien het van belang is hiermee snel van start te gaan. Centraal staat de vraag naar de ontwikkeling van een binnenvaartbeleid van de Europese Unie. Welke verwachtingen heeft de regering over het aanscherpen van de oud-voor-nieuwregeling en de nieuwe sloopregeling? Zijn deze maatregelen voldoende om daadwerkelijk de overcapaciteit aan te pakken? Hoe gaat de regering het uittreden stimuleren? Welke maatregelen gaat de regering financieel ondersteunen en om welke bedragen gaat het (met name ten aanzien van de saneringskosten)? Hoe denkt de regering dat broodnodige innovatie van het vervoersproces (onder andere vanwege en in het kader van het bevorderen van intermodaal vervoer), behalve via commerciële samenwerkingsverbanden, kan worden gestimuleerd? Het is vanwege deze onzekerheden en het

ontbreken van een tijdpad van afbouw van belang dat de wet snel, regelmatig en goed geëvalueerd wordt. Aan welke maatregelen denkt de regering indien onverhoopt de marktordening (aanpakken van de overcapaciteit) in Europees verband in de periode tot 2000 niet goed tot ontwikkeling komt c.q. niet goed verloopt? Met andere woorden hoe denkt de regering dan te voorkomen dat de situatie ten aanzien van de slechte economische omstandigheden van de afgelopen jaren zich herhaalt?

Voor de toekomst van de binnenvaart zal het succes van het stimulerend en flankerend beleid van groot belang zijn. De regering heeft dit signaleerd en terecht besloten tot een begeleidend pakket van economische, fiscale en sociale maatregelen. Cruciaal is naar de mening van de leden van de GroenLinksfractie natuurlijk de vraag of dit pakket -ter waarde van 178 miljoen gulden tot en met 1998- voldoende is om althans op nationale schaal de overcapaciteit in de binnenvaart tot een redelijk niveau terug te brengen. Wat is op dit punt de verwachting van de regering? Volgens het Centraal Overleg Vaarwegen zouden vragen en aanbod in de binnenvaart ook meer met elkaar in overeenstemming kunnen komen wanneer de vaarwegen zouden worden verbeterd en een aantal knelpunten worden opgeheven. Welke mogelijkheden ziet de regering om het goederenvervoer per binnenvaart op de Noord-Zuidmarkt te stimuleren door vaarwegaanpassingen?

De leden van de RPF-fractie vinden het verheugend dat over de hoofdlijnen van het flankerend en stimulerend beleid brede consensus bestaat. Het was te verwachten dat daarentegen ten aanzien van de marktwerking, gelet op de grote tegenstrijdige belangen, geen overeenstemming kan worden bereikt. Bij de uitwerking van de aanbevelingen van de Commissie Albeda zullen de betrokken partijen concessies moeten doen. Het is voor de leden van de RPF-fractie de vraag of die uitwerking, zoals verwoord in de tijdelijke wet, een garantie biedt voor rust en stabiliteit in de vervoermarkt. Zo hebben verladers grote moeite met de voorgestelde binding aan het beurssysteem van zes miljoen ton per jaar, terwijl veel binnenvaartschippers moeite hebben met onder andere het tijdelijk karakter van de regeling. Deze leden vragen de regering of zij verwacht dat de wettelijke regeling zo evenwichtig is, dat er redelijkerwijs van uit mag worden gegaan dat de betrokken partijen deze in goede harmonie zullen uitvoeren.

De leden van de SGP-fractie zijn overtuigd van de noodzaak tot het voeren van een flankerend en stimulerend beleid. Zij vinden de toelichting op dit onderdeel nogal summier; er wordt slechts gemeld dat op een aantal punten overeenstemming bestaat over de te nemen maatregelen, maar niet om welke maatregelen het precies gaat. Gaarne krijgen deze leden hierover concrete informatie.

De leden van de GPV-fractie zijn van mening dat bij de bezinning op de positie van de binnenvaart de structurele overcapaciteit en de reservecapaciteit een belangrijke rol spelen. In dit verband wijzen deze leden erop dat in de binnenvaart de beïnvloeding van de capaciteit slechts op langere termijn effect zal hebben. De levensduur van schepen is al gauw 50 tot 100 jaar. Is het juist dat er, ondanks de oud-voor nieuw-regeling, veel nieuwe schepen zijn bijgekomen en de overcapaciteit in circa 6 jaar is gegroeid van 10 naar 15%? Is de regering in dit verband bereid de door de overheid verstrekte garantiékredieten te evalueren? Wordt door deze vorm van subsidiëring geen overcapaciteit in de hand gewerkt? Is het mogelijk dat in de toekomst alleen aan startende binnenvaartschippers een dergelijk krediet wordt verstrekt, om zo de overcapaciteit te beperken?

De leden van de GPV-fractie zijn van mening dat een zekere reservecapaciteit nodig blijft om onder andere op de fluctuerende waterstanden

te kunnen anticiperen. De vraag is dan ook hoe die reservecapaciteit effectief in de markt kan worden gehouden zonder dat dit de marktpositie van de binnenvaart ondermijnt. Is de regering van mening dat een reservecapaciteit in de toekomst noodzakelijk zal blijven?

3. Hoofdpijnen van de wet

3.1. Inleiding

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat in het wetsvoorstel een te aanvaarden evenwicht is gevonden tussen zekerheid en flexibiliteit ten aanzien van tarieven en vervoersvoorwaarden. De zekerheid is nodig om de overgang naar een vrije markt geleidelijk te laten verlopen, zonder de verladers te sterk te duperen en de flexibiliteit biedt maximale mogelijkheid om de sector voor te bereiden op de toekomst, zonder te abrupt te zijn. Hoewel op het eerste gezicht de uitbreiding naar 6 miljoen ton geen logische is en een verplichting voor verladers, het inbreken op bestaande contracten en het beperken van de bestaande contractvrijheid vanuit economisch oogpunt marktverstoring is, kunnen de leden begrip opbrengen voor de argumentatie van de regering. Helaas is het niet mogelijk gebleken op het niveau van de bedrijfstak het conflict op te lossen. Het gekozen compromis is naar de mening van de leden van de PvdA-fractie werkbaar voor alle betrokkenen. Met name omdat uitgangspunt is dat het een tijdelijke regeling betreft. Toch hebben de leden nog een aantal vragen.

In het algemeen stellen de leden van de GPV-fractie de vraag aan de orde of de beoogde stabiliteit op de binnenvaartmarkt met de onderhavige regeling kan worden gewaarborgd. Immers, ook de inspraak is in het wetsvoorstel minimaal geregeld en de oorspronkelijk voorgestelde arbitragecommissie is na kritiek van de Raad van State geschrapt. Hoe zal op basis van dit wetsvoorstel bijvoorbeeld kunnen worden beoordeeld of partijen zich schuldig maken aan dump-tarieven en hoe kan een en ander nog worden voorkomen?

3.2. Reikwijdte van de wet

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de argumentatie van de regering is om de transporten vanuit Nederland met bestemming Zuid- en Oost-Frankrijk (via Freycinet-vaarwegen), in afwijking van de bestaande regeling, uit te sluiten van het wetsvoorstel. Wordt op deze manier niet het in het wetsvoorstel afgesproken tonnage aangetast?

Aangezien enige onduidelijkheid lijkt te bestaan over wat de regering verstaat onder «Akte-wateren», willen de leden van de PvdA-fractie vragen de regering duidelijkheid te verschaffen over definitie en consequenties daarvan. Het doorbreken van vrij overeengekomen vervoerscontracten en onder een wettelijk regime brengen van tot nu tot vrij vervoer stuit op verzet van verladers. Welke juridische consequenties verwacht de regering? Is er jurisprudentie op dit gebied?

Het systeem van vrachtverdeling wordt in het voorstel uitgebreid van 4 naar 6 miljoen ton. Gelet op het voorgaande is deze uitbreiding op zichzelf niet logisch. Is de minimale omvang van de marktregeling het enige argument voor deze uitbreiding, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Is het juist dat de regering de «akte van Mannheim» in dit wetsvoorstel anders definieert dan gebruikelijk is, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Zo ja, waarom is dit gebeurd?

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat het aandeel van de toerbeurt en de totale goederenstroom binnenvaart de laatste jaren

aanzienlijk is teruggelopen. Thans gaat het om ruim 4 miljoen ton. Tegen deze achtergrond kunnen zij het voorstel om het aanvangsvolume te vergroten tot 6 miljoen ton niet goed begrijpen. Dit doet hen geforceerd aan. Bovendien lijkt het hen strijdig met het beleid, dat gericht is op afschaffing van het toerbeurtsysteem. Immers dan ligt een geleidelijke vermindering van het marktaandeel meer in de rede.

In dit verband menen de leden van de VVD-fractie dat het verstandig zou zijn om het vervoer van containers niet onder de regeling van deze Wet te laten vallen. Het betreft hier een groeimarkt. Zij vragen de regering hierop in te gaan.

De transporten vanuit Nederland met bestemming Zuid- en Oost-Frankrijk lopen al 20 jaar via het Noord-Zuid toerbeurtsysteem. Door in de wet op te nemen dat het vervoer via de Rijn naar Frankrijk buiten het bereik van de wet valt, wordt de huidige praktijk naar de mening van de leden van de D66-fractie doorkruist. Kan de regering aangeven waarom zij van de huidige praktijk afwijkt? Kan de regering aangeven of het vervoer via Freycinet-vaarwegen misschien alsnog onder de werking van de wet kan worden gesteld, zo vragen deze leden.

De leden van de RPF-fractie hebben kennis genomen van de reikwijdte van de wet. Zij verzoeken de regering expliciet aan te geven hoe in dit verband de opmerking uit de memorie van toelichting moet worden uitgelegd, waar staat dat «bepaalde bestemmingen in Frankrijk en België ook via de Rijn bereikt kunnen worden. Dit vervoer valt dus evenmin onder het bereik van deze wet.» (pag. 8) In hoeverre wordt hiermee de reikwijdte van de huidige toerbeurt beperkt?

De leden van de SGP-fractie leiden uit de memorie van toelichting af dat vervoer naar bestemmingen in België en Frankrijk, die via de Rijn bereikt kunnen worden, buiten het toepassing van het wetsvoorstel vallen. Zij vragen de regering aan te geven in hoeverre dit uitgangspunt zich verhoudt tot het advies van prof. Albeda, alsmede tot het zoveel mogelijk aansluiten bij de bestaande praktijk.

De leden van de GPV-fractie constateren dat in gevolge artikel 4 van het wetsvoorstel bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB), indien de noodzaak daartoe voortvloeit uit een verdragsverplichting, de wet geheel of gedeeltelijk buiten toepassing kan worden verklaard. Deze leden verwijzen naar de kritiek van de Raad van State terzake, waarin een ander criterium wordt geformuleerd dan nu in de wetstekst is opgenomen. Immers, indien wegens een uit de verdragsverplichting voortvloeiende korte termijn onmiddellijke wijziging van de formele wet niet mogelijk is, zou een tijdelijke AMvB aanvaardbaar zijn, aldus de Raad van State. Deze leden vragen waarom artikel 4 niet in soortgelijke bewoordingen is aangepast. Is de nu voorgestelde formulering niet een te vergaande delegatiebepaling, omdat ook bij minder dringende verdragsverplichtingen bij AMvB de wet kan worden omzeild?

De leden van de SP-fractie vragen zich af of het de bedoeling van de wet kan zijn dat transporten vanuit Nederland naar Zuid- en Oost-Frankrijk via zogenaamde Freycinet-vaarwegen buiten het toerbeurtsysteem vallen. De huidige tekst van artikel 2, eerste lid creëert een handhavingsprobleem en zorgt voor grote onduidelijkheid, aangezien de helft van de bestemmingen in Frankrijk ook via de Rijn c.q. de Moezel bereikbaar is. Het kan toch niet de bedoeling van de wet zijn om de gelegenheid te scheppen om het toerbeurtsysteem te omzeilen door een gedeeltelijk andere route te kiezen?

De leden van de SP-fractie vragen waarom de wet buiten toepassing is verklaard voor vervoer naar België wanneer de laadplaats aan

«Aktewater» is gelegen. Het beleid tot nu toe was dat vrijstelling slechts plaats vindt als zowel laad- als losplaats aan «Aktewater» is gelegen. Waarom deze beleidswijziging?

3.3. Commerciële samenwerkingsverbanden

De leden van de PvdA-fractie zijn het met de regering eens dat commerciële samenwerkingsverbanden een belangrijke functie hebben bij het voorbereiden van de sector op een stabielere geliberaliseerde markt. Deze leden vragen een toelichting op de mogelijkheid die samenwerkingsverbanden krijgen tot fondsvorming voor het veilig stellen van vervoerszekerheid en van de mogelijkheden voor ladingverwerving. Hoe verwacht de regering dat het systeem van kortingen in de praktijk zal gaan werken? Is het de bedoeling dat samenwerkingsverbanden de afgesloten contracten overwegend zelf gaan vervoeren of doen anderen het onder de, door het verband overeengekomen, voorwaarden? Welke gevolgen kunnen deze varianten hebben? Welke nadelige gevolgen kan een versnelling van gepercipieerde bedoeling, namelijk dat samenwerkingsverbanden een zelf afgesloten vervoerscontract ook mag uitvoeren, hebben?

Ten aanzien van de commerciële samenwerkingsverbanden stellen de leden van de RPF-fractie de vraag of die naar het oordeel van de regering moeten worden gezien als vervanging van het toerbeurtsysteem. Zij nodigen de regering uit nader aan te geven waarop de verwachting is gebaseerd dat deze constructie in de toekomst naar behoren zal functioneren.

De leden van de GPV-fractie lezen in de memorie van toelichting dat vrijwel volledige overeenstemming is bereikt in de projectgroepen «overcapaciteit en flankerend beleid» en «stimulerend beleid». Zij onderschrijven in dit verband het streven te komen tot meer commerciële samenwerkingsverbanden, waardoor de positie van de individuele binnenvaartschipper kan worden versterkt. Deze leden hebben echter begrepen dat dit in de praktijk de nodige problemen oplevert. Is het juist dat samenwerkingsverbanden elkaar kunnen gaan beconcurreren om aan vracht te komen, met als gevolg dat de tarieven (scherp) dreigen te gaan dalen? In hoeverre is de individuele schipper hiermee nog gediend? Als dit effect inderdaad optreedt, vragen deze leden zich af of op deze wijze het probleem niet wordt verschoven van individueel schippersniveau naar «directeursniveau». In hoeverre is het dan nog gewenst om op termijn samenwerkingsverbanden toestemming te verlenen een deel van de verworven lading buiten het toerbeurtsysteem om te bevrachten (blz. 8 memorie van toelichting)? Tevens vragen zij of het gericht stimuleren van commerciële samenwerkingsverbanden geen spanning oplevert met het EG-verdrag, in die zin dat oneigenlijke concurrentie met individuele schippers plaatsvindt.

Voor commerciële samenwerkingsverbanden wordt in de wet een uitzonderingspositie geschapen. Is dit niet strijdig met het gelijkheidsbeginsel, zo vragen de leden van de SP-fractie. Waarom kunnen dergelijke samenwerkingsverbanden niet normaal onder de wettelijke regeling functioneren? Leiden op voorhand vastgestelde tariefverschillen en vrijstellingen niet tot onrust en weerstanden en werken ze dus niet contraproductief aan het gestelde doel van het creëren van de noodzakelijke rust, zo vragen de aan het woord zijnde leden.

3.4. Tariefvorming en flexibilisering

Ten aanzien van de tarieven en de voorwaarden die van de vervoers-

overeenkomst deel uitmaken worden bij ministeriële regeling nadere regels gesteld (artikel 16). In tegenstelling tot wat de intentie van het wetsvoorstel lijkt (artikelsgewijze toelichting op artikel 20 en het noemen van de Reiff-commissie die deze taken wel heeft) krijgt de Commissie van onafhankelijke deskundigen (artikel 17) geen duidelijke taken ten aanzien van vrachtprijzen en condities. Waarom heeft de regering gekozen voor een dergelijke invulling, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Welke taken heeft deze commissie wel? Hoe wordt wel toegezien op de tarieven en condities en door wie? Hoe wordt het evenwicht gevonden tussen redelijke tarieven voor de sector en tarieven die de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven nadelig beïnvloeden? Ziet de regering dergelijke effecten voor de haven optreden?

Alhoewel het systeem van de evenredige vrachtverdeling tot doel heeft de prijzen op peil te houden valt ongeveer 4 van de 6 miljoen ton niet onder de bevoegdheid van de Commissie ex artikel 17. Wordt hiermee de bedoeling van de wet niet ondermijnd? Wat is het nut voor de betreffende schippers van een regeling die geen prijzen regelt, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Voor wat betreft de tarieven verbaast het de leden van de VVD-fractie dat deze bij ministeriële regeling vastgesteld gaan worden. Tegen deze achtergrond ontgaat hen ook de zin van het bestaan van een Commissie van onafhankelijke deskundigen. Dit klemt naar hun oordeel des te meer daar ook de voorwaarden met betrekking tot vervoersovereenkomsten bij ministeriële regeling kunnen worden vastgesteld.

De leden van de D66-fractie vragen wat het nut is van de toerbeurt als de tariefvorming geheel vrij wordt gelaten? De toerbeurt was tot nu toe een middel om een goede vrachtprijs te krijgen. Met deze wet wordt de toerbeurt tot doel gemaakt, terwijl de vrachtprijs wordt vrijgegeven. Ook in de Wet vervoer binnenvaart wordt gesteld dat een tariefstelsel inherent is aan het toerbeurtsysteem. Wat is de visie van de regering hierop?

Waar in de binnenvaart de tendens waarneembaar is dat de kosten sneller stijgen dan de opbrengsten, vragen de leden van de GroenLinks-fractie zich af waarom door de Commissie van onafhankelijke deskundigen de overeengekomen tarieven of bevrachtingsvoorwaarden niet zullen kunnen worden getoetst? Het arrest van het Europese Hof in Zaak C-153/93 staat dat immers ook met zoveel woorden toe. Kan de regering hier op ingaan?

De leden van de RPF-fractie hebben begrepen dat de marktpartijen zelf de tarieven mogen vaststellen. Er bestaat echter geen garantie dat de overeengekomen tarieven onder het wettelijk regime niet substantieel lager zijn dan de tarieven die momenteel in de toerbeurt worden gehanteerd. Hierdoor zouden met name individuele ondernemers worden gedupeerd. Ziet de regering dit risico ook? Deze leden zien voornamelijk geen aanleiding om de vaststelling van de tarieven onder verantwoordelijkheid van de overheid te laten plaatsvinden. Wel zouden zij graag van de regering horen welke nadelen hieraan zijn verbonden.

De leden van de SGP-fractie veronderstellen dat voor het overgrote deel van het vervoer de tarieven en voorwaarden niet aan beperkingen zijn gebonden en dus vrijelijk zijn overeen te komen. In dit verband vragen zij de regering aan te geven hoe het principe van een vrachtverdelingsstelsel kan worden gehandhaafd indien sprake is van vrije totstandkoming van tarieven en voorwaarden.

In het wetsvoorstel is voorzien in de instelling van een Commissie van onafhankelijke deskundigen. De leden van de SGP-fractie vinden de

toelichting op artikel 17 zodanig summier dat daaruit niet precies is af te leiden waartoe de adviesbevoegdheid zich uitstrekt, waarbij alleen wordt vermeld dat tarieven of bevrachtingsvoorwaarden niet door de commissie zullen worden getoetst. Ook de toelichting op artikel 20 maakt voor deze leden onvoldoende duidelijk wat de waarde is van de tussenkomst van de Commissie van onafhankelijke deskundigen. Graag verkrijgen deze leden hierover duidelijkheid.

De leden van de GPV-fractie constateren dat volgens artikel 18 van het wetsvoorstel vrije tariefvorming plaatsvindt voor bevrachtingen die aan de bijzondere voorwaarden voldoen. Zij vragen of de gestelde voorwaarden echter niet dermate algemeen en onbegrensd zijn dat de tarieven van vrijwel iedere vracht op de beursvloer zullen worden uitgevochten. Zal een dergelijke liberale vaststelling van de tarieven de stabiliteit in de markt niet opnieuw kunnen aantasten?

In dit verband vragen de leden van de GPV-fractie ook bijzondere aandacht voor de positie van de Commissie van onafhankelijke deskundigen (artikel 17). De commissie dient volgens het advies van de Raad van State aangemerkt te worden als een vast extern adviesorgaan in de zin van artikel 79 van de Grondwet. Omdat het een tijdelijke commissie betreft is de regering hieraan slechts gedeeltelijk tegemoet gekomen door in de memorie van toelichting de aard van de commissie te verduidelijken. Moet hieruit worden afgeleid dat de regering artikel 79 Grondwet niet van toepassing vindt? Zo nee, dan wijzen deze leden er op dat volgens het tweede lid van artikel 79 de wet de bevoegdheid van deze colleges regelt. In de wetstekst ontbreekt echter een duidelijke taakstelling voor deze commissie. Waarom is hiervan afgezien en was bijvoorbeeld in het voorontwerp van wet nog wel een duidelijke taak voor de commissie weggelegd als het gaat om de vaststelling van de tarieven?

3.5. Toenemende marktwerking

Kan de regering toelichten waarom containervervoer, alsmede vervoer van produkten uit bouw- en sloopafval zijn uitgezonderd van de vrijstelling van de beursvaart (met uitzondering van scheepvervoer van produkten van bouw- en sloopafval naar asfalt- of betoncentrales), zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

3.6. Looptijd van de wettelijke regeling

De leden van de CDA-fractie vragen hoe groot de kans is dat er in de Europese Unie inderdaad voor het jaar 2000 wordt besloten tot een liberalisatie over te gaan? Wat gebeurt er met deze wet indien deze datum niet wordt gehaald? Welke initiatieven neemt de regering om dit te bereiken?

De leden van de VVD-fractie onderstrepen de tijdelijkheid van deze wet. Deze wet is bedoeld om te komen tot een geliberaliseerd vervoer. Flankerend en stimulerend beleid moet tot stand komen evenals een Europees beleid. De leden van de VVD-fractie vinden dat toch nog te weinig concreet is ingevuld wat eind 1999 bereikt moet zijn. Naar hun mening is het goed duidelijk ijkpunten aan te geven.

De regering geeft aan dat de regeling zal lopen tot en met 1999, of zoveel eerder als Europese regelgeving ter zake in werking zal treden. De leden van de D66-fractie willen weten wat er gebeurt als er per 1 januari 2000 nog geen Europese regelgeving en de Nederlandse tijdelijke wet afloopt? In de Wet vervoer binnenvaart zijn vier criteria aangegeven waar aan de markt zal moeten voldoen voor dat deze vrij gegeven kan worden, namelijk:

- de structurele overcapaciteit in de binnenvaart dient te worden opgelost;
- de voorstellen dienen betrekking te hebben op alle bestaande toerbeurten en tariefstelsels in de binnenvaart in de EG;
- er dient een aanvaardbare oplossing te zijn gevonden voor de problematiek van de noodzakelijke reservecapaciteit in de binnenvaart;
- er dient een voldoende maatschappelijk draagvlak voor de voorstellen te bestaan.

Deze criteria zijn in het onderhavige voorstel niet meer terug te vinden. Wat is hier de oorzaak van? Kan de regering aangeven wat de verhouding is tussen dit wetsvoorstel en de Wet vervoer binnenvaart?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn vanwege het belang van een rendabele binnenvaartsector van mening, dat het belangrijk is dat in Europees verband een evenwichtig vervoersbeleid ontworpen wordt. Kan de regering aangeven of daar bij de Europese Commissie aan gewerkt wordt? Zou het in dit verband ook niet beter zijn de geldigheidsduur van de wet niet vast te leggen op een bepaalde datum, maar te laten afhangen van de economische omstandigheden van het moment en de vraag in hoeverre nieuw beleid (in Europees verband) van de grond is gekomen?

De leden van de RPF-fractie stellen in verband met het in de wet beoogde streven naar betekenend meer marktwerking de trage besluitvorming terzake op Europees niveau aan de orde. Zij vragen de regering aan te geven op welke termijn naar verwachting een Europese regeling voor de marktordening van de binnenvaart tot stand zal komen. Waarom duurt het zolang voordat de Europese Commissie een standpunt inneemt?

De leden van de RPF-fractie vragen in verband met de beperkte werkingsduur van de wet wat zal gebeuren als de Europese Commissie vóór 2000 nog geen standpunt over marktordening zal hebben ingenomen. Zij vragen in dit kader aandacht voor de suggestie om niet een expiratedatum in de wet op te nemen, maar de criteria, waaraan voldaan moet worden om over te gaan tot een verantwoorde afschaffing van de toerbeurtsystemen. De leden vragen hierbij met name aandacht voor het naar hun oordeel bijzonder grote en structurele probleem van de noodzakelijke reservecapaciteit in de binnenvaart. Zal deze factor er niet toe bijdragen dat afschaffing van het toerbeurtsysteem op termijn leidt tot onaanvaardbare prijsdalingen in de sector? Deze leden zouden het op prijs stellen als de regering uitgebreid haar visie geeft op het probleem van de noodzakelijke overcapaciteit.

De leden van de RPF-fractie vragen zich af of het verstandig is in de wet op te nemen dat er in 1997 moet worden geëvalueerd. Zou het niet meer voor de hand liggen om in plaats van dat jaartal in artikel 30 op te nemen de bepaling «2 jaar na inwerkingtreding van de wet»?

Het wetsvoorstel heeft betrekking op een het vervoer per binnenschip op de Noord-Zuid-route. De leden van de SGP-fractie vragen zich af waarom de tijdelijkheid van de wettelijke regeling nadrukkelijk gekoppeld is aan de datum van 1 januari 2000. Zij roepen in herinnering dat bij de behandeling van de Wet vervoer binnenvaart voor het gehele vrachtverdelingsstelsel is aangegeven dat het gaat om een tijdelijke aangelegenheid, een en ander in afwachting van een definitieve regeling in Europees verband. In dit verband vragen zij of de regering de destijds geformuleerde criteria, waaraan moet worden voldaan alvorens het systeem van evenredige vrachtverdeling ter discussie te stellen, nog steeds onderschrijft. Zo nee, waarom niet en zo ja, waarom verklaart de regering deze criteria ook niet van toepassing op het onderhavige wetsvoorstel? Het komt deze leden wenselijk voor dat er een beleidsmatig toetsingsmoment wordt gecreëerd voordat de wet expireert; de inwerkingtreding van een Europese marktordening lijkt zo'n toetsingsmoment

te zijn. Graag krijgen de leden van de SGP-fractie een reactie op hun vragen en opmerkingen op dit punt.

Het wetsvoorstel kenmerkt zich door haar tijdelijkheid. Hoewel de leden van de GPV-fractie zich hier iets bij kunnen voorstellen, stellen zij de vraag waarom een absolute termijn in de wetstekst is opgenomen zonder dat enige kwalitatieve ijkpunten hieraan ten grondslag liggen. Dit biedt volgens de memorie van toelichting reëel perspectief op vrije marktwerking, zodat de Europese Commissie met het wetsvoorstel instemt (blz. 14). Echter, ook al zou in het jaar 2000 de binnenvaart nog niet aan een volledig liberale markt toe zijn, dan zal toch het toerbeurtsysteem komen te vervallen. Is dit wel gewenst? Waarom zijn de criteria die in de memorie van toelichting van de Wet vervoer binnenvaart zijn neergeschreven wanneer het toerbeurtsysteem zou kunnen komen te vervallen niet in de wetstekst opgenomen? Biedt dit voor de binnenvaart niet meer duidelijkheid? Op deze wijze wordt toch ook een reëel perspectief geboden op een vrije markt?

In dit verband is een centrale vraag of de Europese Commissie binnen afzienbare tijd met concrete voorstellen zal komen om volgens een op communautair niveau vastgesteld tijdschema te komen tot een geliberaliseerde binnenvaartmarkt. Verdient het niet de voorkeur de wet periodiek te evalueren (bijvoorbeeld om de twee jaar i.p.v. alleen in 1997) en de absolute grens van het jaar 2000 eruit te halen en zodra de Europese Commissie met regels komt het desbetreffende tijdschema aan te houden?

De voorgestelde wet heeft een tijdelijk karakter en loopt af op 1 januari 2000 of zoveel eerder als er een Europese regeling voor de binnenvaart zal zijn. De beperking van de geldigheidsduur wordt niet gerechtvaardigd door de internationale ontwikkeling. Is een tijdlimiet van 1 januari 2000 niet in strijd met het standpunt van de Commissie Vervoer van het Europese Parlement, de conclusies van het rapport Biesheuvel en de uitgangspunten in de memorie van toelichting op de Wet vervoer binnenvaart, zo vragen de leden van de SP-fractie. Primair uitgangspunt van zowel de Commissie Vervoer van het Europees Parlement als van bemiddelaar Biesheuvel is dat het toerbeurtsysteem in ieder geval gehandhaafd dient te blijven tot de in werking treding van een Europese marktordening.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat de tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-Vervoer in ieder geval van kracht moet blijven zolang er geen blijvende Europese marktordening is die voldoet aan de criteria die in Memorie van Toelichting op de Wet vervoer binnenvaart zijn neergelegd:

- a. De structurele overcapaciteit in de binnenvaart dient te worden opgelost;
- b. De voorstellen dienen betrekking te hebben op alle bestaande toerbeurten en tariefstelsels in de binnenvaart in de EG;
- c. Er dient een aanvaardbare oplossing te zijn gevonden voor de problematiek van de noodzakelijke reservecapaciteit in de binnenvaart;
- d. Er dient een voldoende maatschappelijk draagvlak voor voorstellen te bestaan.

3.7. Overgangsregeling

De leden van de GPV-fractie vragen aandacht voor de bestaande contracten, waarvoor overgangsbepalingen gaan gelden. Waarom is in dit verband gekozen voor de datum van 11 april 1994? Was een eerdere datum, bijvoorbeeld september 1993, ook niet mogelijk geweest? Toen was toch reeds duidelijk dat er een wettelijke regeling zou moeten komen? Artikel 29 schrijft voor dat het bestaan van contracten van voor 11 april

1994 moet worden aangetoond, bijvoorbeeld door het deponeren van contracten bij een notaris. In hoeverre is de kans aanwezig dat partijen zullen pogen langdurige contracten bij de notaris te deponeren, zodat zij niet onder de werking van de nieuwe regeling zullen vallen? Hoe kunnen dergelijke constructies worden voorkomen en op juistheid worden gecontroleerd?

4. Relatie met ontwikkelingen in overige binnenvaartlanden

De leden van de PvdA-fractie ondersteunen de regering in haar streven aan te blijven sluiten bij internationale ontwikkelingen. Maatregelen van de Europese Commissie en maatregelen in België en Frankrijk dienen richtsnoer te zijn bij het handelen.

De leden van de SGP-fractie zijn geïnteresseerd in de stand van zaken op het binnenvaardossier in de andere lidstaten van de Europese Unie. Zij verzoeken de regering hierin inzicht te verschaffen.

5. Personele en financiële consequenties

Er wordt een Rijksbeurs ingesteld voor het Noord-Zuid-verkeer. Daarmee zal de huidige bemiddeling van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid worden beëindigd. Is de regering van plan het huidige personeel van de Vereniging over te nemen, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

Ook de leden van de CDA-fractie vragen of de organisatie die nu het systeem gaat beheren het personeel overneemt van de oude organisatie. Is hiervoor een regeling getroffen?

Met de instelling van deze wet wordt de huidige bemiddeling van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid beëindigd. Hoe staat de regering tegenover de wens van de vereniging toerbeurt Noord-Zuid om het personeel van deze vereniging over te laten gaan naar de Rijksverkeersinspectie, die de bemiddeling gaat overnemen, zo vragen ook de leden van de D66-fractie.

De leden van de RPF-fractie informeren welke gevolgen invoering van deze wet zal hebben voor het personeel, dat momenteel werkzaam is bij de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid. Is het denkbaar dat deze mensen worden overgeplaatst naar de in te stellen Rijksbeurs, zo vragen zij.

De leden van de SGP-fractie vragen of de beëindiging van de bemiddeling van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid inhoudt dat het werkzame personeel overgaat naar de in te stellen rijksbeurs. Zo neen, op welke manier worden de personele gevolgen van de omzetting opgevangen?

De leden van de SP-fractie vragen wat de consequenties van de nieuwe wet zullen zijn voor het huidige personeel van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid, die tot nu toe de organisatie en uitvoering van de toerbeurt-regeling hebben gedaan. Kunnen deze personeelsleden ondergebracht worden bij het bureau van de Commissie van onafhankelijke deskundigen en/of op de zes beursvloeren waarop in de toekomst de toerbeurt zal plaats vinden?

6. Juridische aspecten

De leden van de RPF-fractie vragen wanneer de Europese Commissie haar advies op het onderhavige wetsvoorstel zal uitbrengen. Zal de regering aan een eventueel negatief advies de conclusie verbinden dat de tijdelijke wet niet in werking kan treden?

De leden van de SGP-fractie stellen de vraag hoe het advies van de Europese Commissie over het wetsvoorstel luidt.

B. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 3

Is het zo dat in artikel 3, onderdeel b, sub 1°, de ringvaart om Gent nog moet worden opgenomen om een goede begrenzing van het vrije gebied te krijgen, zo vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom de begrenzing bij Gent in onderdeel b, sub 1°, is gewijzigd ten opzichte van het aanvankelijke voorstel.

Artikel 17

Wat is het nut van een commissie van deskundigen die slechts adviseert over de uitvoering van beleid, indien zij niet kan adviseren het beleid aan te passen? Het zou juist goed zijn als er een commissie komt met onafhankelijke deskundigen die de overeengekomen tarieven zou beoordelen. Wat wordt nu de precieze taak van deze commissie, zo vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom het regelement betreffende de werkwijze van de commissie de goedkeuring van de minister behoeft (achtste lid). Zij wijzen er op dat bij een aantal wetsvoorstellen vergelijkbare bepalingen zijn geschrapt.

De toetsingscriteria en de taakomschrijving van de Commissie van onafhankelijke deskundigen ontbreken. Is een zo marginale toetsing door de minister wel voldoende, gezien de complexiteit van de vervoersmarkt, zo vragen de leden van de SP-fractie. Moet de Commissie van onafhankelijke deskundigen niet werken met vastgestelde criteria van rentabiliteit op basis van kostprijs (vergelijk de «Reiffcommissie» in Duitsland)?

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier voor dit verslag,
De Vries