

Vergaderjaar 1997–1998

25 412

Aanpassing van de Wet vervoer binnenvaart aan richtlijn nr. 96/75/EG (liberalisering van de binnenvaart)

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 maart 1998

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 11 februari 1998 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 9 juli 1997 inzake het eindrapport veiligheid vervoer over water (VW-97-670);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 12 november 1997 inzake binnenvaart (VW-97-1200);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 30 januari 1998 inzake binnenvaart (25 412, nr. 6);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 30 januari 1998 ten geleide van het evaluatierapport Tijdelijke wet vrachtverdeling noord-zuidvervoer (VW-98-152).**

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Assen (CDA), Ten Hoopen (CDA), Luchtenveld (VVD).

Plv. leden: Blauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), A. de Jong (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Hillen (CDA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Van der Linden (CDA), Meijer (CDA), Te Veldhuis (VVD).

De heer **Van Waning** (D66) was het in algemene zin eens met de maatregelen en voornemens op het punt van het noord-zuidvervoer, de oud-voor-nieuwregeling, de liberalisering en de bedrijfsbeëindiging. Ook het bevorderen van de modal shift, de verschuiving van goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart (en het spoor), en de maatregelen van de overheid en de bedrijfstak om de binnenvaart een gezonde bedrijfstak te laten blijven, onderschreef hij volledig. Met betrekking tot de modal shift vroeg hij of de minister en de binnenvaart nog steeds van mening verschillen over de haalbaarheid van de doelstelling voor 2010.

De heer Van Waning was verheugd over de afsluiting van het project veiligheid vervoer over water (VVOW) en over het brede draagvlak voor de daarin ontwikkelde maatregelen, maar vroeg of ook het ministerie van Binnenlandse Zaken, dat de rampenbestrijding moet coördineren, inmiddels bij de veiligheid van de binnenvaart is betrokken en of de onderlinge vergelijkbaarheid met de veiligheids- en milieuaspecten van andere vervoersmodaliteiten zal leiden tot aanbevelingen en beleidswijzigingen. Ook vroeg hij of ten aanzien van de Westerschelde inmiddels

is voorzien in een model dat gefundeerde berekeningen over de risico-winst van maatregelen genereert.

Naar aanleiding van de recentelijk door de Kamer ontvangen nota Milieu en scheepvaart, waar het aspect «externe veiligheid» ook aan bod komt, vroeg de heer Van Waning of het bij de lokale bevolking bekend is dat op tien Nederlandse locaties langs vaarwegen sprake is van een verhoogd risico en of deze locaties gekoppeld zijn aan de rampenbestrijdingsplannen. In de nota staat dat er nog geen normstelling voor milieurisico's is en dat de beoordeling van die risico's door het bevoegd gezag daarom plaatsvindt op basis van eigen inzichten. Wordt er aan zo'n normstelling gewerkt?

In het eindrapport van het project VVOW staat dat ongevallen stroomopwaarts een belangrijke rol spelen bij het milieurisico op Nederlandse wateren. De heer Van Waning vroeg wat daaraan kan worden gedaan. Kunnen bij Lobith bijvoorbeeld maatregelen worden genomen om het binnendringen van milieuonvriendelijke stoffen te voorkomen?

Tot slot vroeg de heer Van Waning of de verbetering van het marifoongebruik, de botsproeven met dubbelwandige schepen en een diplomaplicht voor het varen op radar in internationaal verband worden ingevoerd en of de minister tevreden is over de samenwerking met de sector op het punt van de veiligheid.

De heer **Van den Berg** (SGP), die mede namens de RPF-fractie sprak, benadrukte dat de voorgenomen verdere liberalisering stapsgewijs en zorgvuldig moet plaatsvinden, met inachtneming van de nodige randvoorwaarden. Optimaal gebruik van de natte infrastructuur achtte hij van belang voor een duurzame economie, maar de binnenvaart moet niet alleen economisch renderend zijn; ook in sociaal opzicht moeten er de nodige garanties voor voortbestaan zijn. Gelet op bijvoorbeeld het niet halen van het op grond van de Tijdelijke wet vrachtverdeling noord-zuidvervoer geschatte tonnage (6 miljoen ton) en de ontwikkelingen met betrekking tot Cockerill-Sambre, meende hij dat de minister er te gemakkelijk van uitgaat dat liberalisering vanzelf tot een zorgvuldig proces en een optimale situatie leidt. Mede naar aanleiding van het rapport van de Nationale ombudsman hecht hij aan loyale uitvoering van de Tijdelijke wet vrachtverdeling noord-zuidvervoer en een goed toezicht daarop. Wat doet de minister in de praktijk aan uitbreiding en intensivering van het toezicht?

De heer Van den Berg vroeg of er sprake is van onderbesteding van de middelen voor de sloopregeling en zo ja, of het desbetreffende bedrag dan doorschuift naar volgende jaren. Ook vroeg hij of de hoogte van de uitkeringen toereikend is. Hij onderschreef het belang van de oud-voornieuwregeling, maar is het bedrijfsleven werkelijk bereid bij te dragen aan de voeding van het sloopfonds en zo ja, in welke mate. Is de minister bereid om de oud-voornieuwregeling na april 1999 met vijf jaar te verlengen en zo ja, stelt zij daar dan extra middelen voor beschikbaar? Met het oog op de zeer wisselende omstandigheden in de binnenvaart benadrukte de heer Van den Berg het belang van een zekere reservecapaciteit en een zekere mate van overheidsregulering. Hij vroeg nadere informatie over het voor hem cruciale toekomstperspectief voor jonge ondernemers met kleinere schepen. Mede gelet op een notitie van de Stichting behouden vaart, betwijfelt hij of er voldoende kleine schepen overblijven. Voor het realiseren van de modal shift acht hij handhaving en betere ontsluiting van kleinere vaarwegen juist van groot belang.

De heer Van den Berg vroeg of de samenwerkingsverbanden werkelijk nieuwe marktaandeelen opleveren of alleen een dempend effect op de prijzen van bestaande transporten hebben en of de minister kan bevestigen dat met het Centraal overleg vaarwegen (COV) overeenstemming is bereikt over de versnelde verbetering van de infrastructuur. Zal er in verband met het liberaliseringsproces op dit punt op middellange termijn

geen sprake zijn van budgettaire problemen? Gelden de verontrustende berichten in Cobouw over het onvoltooid blijven van bepaalde werken ook voor «natte waterstaatswerken»? Duiden die berichten op het ontbreken van de benodigde middelen?

Omdat de ontwikkelingen op het punt van de liberalisering naar de mening van de heer Van den Berg al toereikend zijn voor het gewenste proces, betwijfelt hij of de voorgenomen tussentijdse, gefaseerde stappen ter stimulering van het liberaliseringsproces verstandig zijn. Daarbij ging hij ervan uit dat er enige marge is voor eigen Nederlands beleid. Met het oog op de beheersbaarheid van het proces wenst hij in ieder geval meer duidelijkheid over de nadere voorwaarden.

De heer **Terpstra** (CDA) pleitte voor periodiek overleg over de binnenvaart en onderschreef de zorgen van de minister over de financiering van de infrastructuur in de komende eeuw. Hij vroeg of zij naast de cijfers over het marktaandeel ook een indicatie kan geven van de winstgevendheid van de binnenvaart en of de succesvolle subsidieregeling inzake de vaarwegaansluitingen zal worden voortgezet.

De heer Terpstra vroeg of het model voor de risicoanalyse van de veiligheid van het vervoer over water minder theoretisch zal zijn dan het geluidsnormeringsmodel rondom Schiphol en of het risicoanalysemodel een rol heeft gespeeld bij het bedenken van de voorgestelde en op zichzelf heel nuttige maatregelen op het punt van de veiligheid. Die maatregelen had men naar zijn mening immers ook met het eigen gezonde verstand kunnen bedenken.

Het permanent maken en per sector flexibiliseren van de sloopregeling en de oud-voor-nieuwregeling vond de heer Terpstra een goede zaak.

Mede op grond van de ontwikkelingen in het buitenland en het streven naar verbetering van de concurrentiepositie van de binnenvaart stemde de heer Terpstra in met de voorstellen van de minister voor verdere geleidelijke liberalisering. Gelet op het feit dat andere vervoerssectoren zelf hun reservecapaciteit regelen en op dat punt dezelfde problemen kennen, vroeg hij zich af waarom er op dit punt sprake moet zijn van specifieke overheidsmaatregelen voor de binnenvaart.

De heer Terpstra merkte op dat de minister haar invloed niet volledig heeft laten gelden op het punt van de in de Tijdelijke wet vrachtverdeling noord-zuidvervoer beoogde, maar slechts voor de helft gerealiseerde toename van het tonnage. Verheugd was hij over haar toezegging dat de controle op de naleving van deze wet zal worden verbeterd.

De meerderheid van het Overlegorgaan goederenvervoer heeft gepleit voor directe liberalisering. De heer Terpstra vroeg of dat ook geldt voor een meerderheid van de vervoerders in dat overlegorgaan.

Ook de heer **Korthals** (VVD) pleitte voor regelmatig en frequenter overleg over de binnenvaart, omdat de Kamer de vinger aan de pols moet houden. Hij benadrukte dat de maatregelen op het punt van de veiligheid daadwerkelijk een gunstig effect op de veiligheid dienen te hebben, omdat zij door prijsstijgingen wellicht ook tot een minder gunstige concurrentiepositie van de binnenvaart zullen leiden. Hij vroeg op welke termijn de radarplicht zal worden ingevoerd en wees erop dat de radarplicht voor kleine schepen een grote investering vergt.

De heer Korthals was het eens met de door de minister in de Tijdelijke wet vrachtverdeling noord-zuidvervoer gekozen geleidelijke liberalisering van de binnenvaart, maar benadrukte het belang van draagvlak bij de binnenschippers voor die liberalisering. Het feit dat er te weinig wordt gelet op de handhaving van de wet en op het realiseren van de beoogde toename van het over de beurs bevrachte tonnage, acht hij schadelijk voor de onderlinge verhoudingen. De overheid moet zorgen voor de naleving van haar maatregelen.

Gelet op de door de politiek gewenste toename van het marktaandeel van de binnenvaart, vroeg de heer Korthals of het werkelijk zo is dat er meer wordt geïnvesteerd in het goederenvervoer over de weg dan in het goederenvervoer via het water en zo ja, of de minister daar iets aan zal doen.

De heer Korthals vroeg wat de minister aan het slechte functioneren van de sloopregeling gaat doen en of de oud-voor-nieuwregeling niet te snel wordt afgebouwd. Hij vond dat de goed functionerende bedrijfsbeëindigingsregeling moet worden voortgezet.

Vooraf volgens schippersverenigingen blijken de samenwerkingsverbanden, waar de heer Korthals op zich veel van verwacht, vooral te leiden tot prijsverlagingen en niet tot een groter marktaandeel voor de binnenvaart. Hij vroeg een reactie van de minister op dat punt.

De heer **Valk** (PvdA) sloot zich aan bij de vragen over het eindrapport veiligheid vervoer over water en bij het pleidooi voor een regelmatig overleg over de binnenvaart.

Op basis van het onderzoek van het NEA en een brief van de Stichting behouden vaart constateerde hij dat de noodzaak van stimulering van de binnenvaart wordt onderstreept door het feit dat eigenaren van kleine schepen zeer somber zijn over hun mogelijkheden om bij verdere liberalisering de concurrentie aan te kunnen. Hij vroeg de minister om een schriftelijke reactie op de zeven suggesties van de Stichting behouden vaart ter stimulering van de binnenvaart.

De heer Valk vroeg welke in het Overlegorgaan goederenvervoer vertegenwoordigde organisaties voorstander zijn van opheffing van de toerbeurt en welke organisaties zich daartegen verzetten. Wat wordt er bedoeld met de opmerking in het evaluatierapport dat het niet zo mag zijn dat de keuze voor geleidelijkheid door de eigen dynamiek van de binnenvaartsector nadelig uitpakt?

Het flankerend beleid moet naar de mening van de heer Valk worden geïntensiveerd. Het terugdringen van de overslagkosten is in dat opzicht belangrijk. Hij vroeg de minister om de suggestie van de directeur van de containerterminal in Nijmegen om de verlader of de ontvanger een bijdrage van f 25 te geven voor elke intermodaal afgevoerde container, in overweging te nemen. Welke stappen worden er gezet om de oud-voor-nieuwregeling voort te zetten?

De heer Valk herinnerde aan een in het kader van de behandeling van de nota Transport in balans aangenomen motie, die de minister verzocht om met het bedrijfsleven af te spreken dat vervoer over een grotere afstand dan 150 kilometer in principe intermodaal zal worden afgehandeld. Is er op dat punt voortgang geboekt? Hij vroeg ook naar informatie over de eerdere toezegging van de minister dat zij zou nagaan of verladers, net als in Duitsland, aansprakelijk gesteld kunnen worden voor overbelading van vrachtwagens, omdat dat een vorm van oneigenlijke concurrentie is. Nederlandse schippers hebben bij de Europese Commissie een klacht ingediend over mogelijke discriminatie van hen op Franse schippersbeurzen. Ervan uitgaande dat deze klachten serieus genomen moeten worden, pleitte de heer Valk ervoor dat de minister deze kwestie bij haar Franse ambtgenoot aankaart. Tot slot herinnerde hij aan de door hem en zijn collega Huys in februari 1997 gestelde vragen over de voorgenomen onttrekking van de Noordervaart (bij de gemeenten Helden en Meijel) aan de binnenvaart ten gunste van de aanleg van een verkeersrotonde. De minister had bij die gelegenheid toegezegd dat er vóór het definitieve besluit overleg zou worden gevoerd met de betrokken bedrijven en gemeenten en met de provincie. Kan zij de Kamer informeren over de stand van zaken?

Antwoord van de minister

De **minister** was het ermeê eens dat het goed is om met de Kamer specifiek over de binnenvaart te spreken. Er zijn weliswaar steeds minder politieke meningsverschillen over de binnenvaart, maar de overheid bemoeit zich ten behoeve van de sector en het milieu veel intensiever met de binnenvaart dan met andere transportsectoren.

De minister meldde dat in OECD-kader aan de milieunormering en in CCR-verband aan verbetering van de veiligheid wordt gewerkt. Naar aanleiding van de dramatische incidenten in het verleden zijn er nu bijvoorbeeld allerlei waarschuwingssystemen, waardoor de naderende komst van milieuonvriendelijke stoffen tijdig wordt gemeld. Ook is het risico op calamiteiten sterk afgenomen doordat de bedrijven inmiddels veel betere voorzieningen hebben. Het is zeer moeilijk om na een ongeval milieuonvriendelijke stoffen aan de grens tegen te houden, ook al is dat enigszins afhankelijk van de aard van de stoffen.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken was inderdaad niet betrokken bij de voorbereiding van het project VVOW, maar dat ministerie bemoeide zich toen nog niet nadrukkelijk met het integrale veiligheidsbeleid. Bij de implementatie van de maatregelen is het ministerie van Binnenlandse Zaken wel betrokken. Over alle veiligheidsmaatregelen wordt internationaal overleg gevoerd, waarbij Nederland de mede dankzij dit project opgedane ervaringen inbrengt.

De invoering van radarplicht wordt op dit moment niet door de minister overwogen, omdat 90% van alle binnenschepen en op de grote wateren zelfs 95% van alle schepen al radar heeft. Wel zal worden geprobeerd om te stimuleren dat de resterende schepen bij vernieuwing of renovatie radar krijgen. De botsproeven hebben zowel betrekking op de binnenvaart als op de zeevaart.

Er wordt ambtelijk overleg gevoerd over de bronmaatregelen inzake de Westerschelde, die onder meer betrekking hebben op de beloodsing en de vrije ruimte rond schepen met toxische gassen. De minister zegde toe dat de Kamer direct zal worden geïnformeerd zodra deze maatregelen met het lokale bestuur zijn afgestemd.

Ten aanzien van de locaties met verhoogd risico deelde de minister mee dat de risico-informatie met het oog op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan de provincies en, via de VNG, aan de gemeenten is gegeven. Het gaat overigens niet om knelpunten, maar om aandachtspunten. Op deze locaties moeten bijvoorbeeld geen grootschalige bevolkingsconcentraties worden gevestigd.

De minister sprak haar tevredenheid uit over de samenwerking met de sector, die zich er zeer voor inspant om zich te kunnen profileren als een veilige transportsector. Zij wees erop dat theoretische modellen zoals het risicoanalysemodel nodig zijn om de praktijk en het effect van maatregelen te kunnen toetsen en ontkende dat op grond van dit theoretische model maatregelen zijn bedacht. Omdat bekend is waar er in deze zeer veilige transportsector nog risico's zijn, kunnen maatregelen dankzij dit model gefundeerd en gericht worden onderzocht en vergeleken. De risicocontouren zijn overigens het resultaat van het verzoek van de Kamer om de kwalitatieve aanduiding te kwantificeren door toepassing van moderne risicoanalysemethoden.

Met betrekking tot het effect van veiligheidsmaatregelen op de concurrentiepositie van de binnenvaart wees de minister erop dat een grote veiligheid die concurrentiepositie juist zeer verbetert, dat deze investeringen meestal worden gecombineerd met renovatie van de schepen en dat aan de andere transportsectoren misschien nog wel meer veiligheidseisen worden gesteld. Dat neemt niet weg dat de investeringen enigszins betaalbaar moeten zijn.

In de prognoses wordt ervan uitgegaan dat de doelstelling van 370 miljoen ton vrachtvervoer voor de binnenvaart in 2010 bijna zal worden

gehaald. Ten behoeve van het realiseren van die doelstelling worden veel extra inspanningen verricht. De voor 2010 in de nota Transport in balans opgenomen doelstelling inzake de modal shift zal ruimschoots worden gehaald: de doelstelling was een verschuiving van de weg naar de binnenvaart van 20 miljoen ton, maar reeds nu, na twee jaar, is door de vaarwegaansluitingsregeling en dus vooral door kleine schepen een modal shift van ruim 4 miljoen ton gerealiseerd. Desgevraagd zegde de minister toe dat zij vóór de behandeling van de aanpassing van de Wet vervoer binnenvaart schriftelijk de meest recente informatie over deze gerealiseerde verschuiving en de ontwikkeling van de tonnages zal verstrekken. Overwogen zal worden of de doelstelling op dit punt moet worden verhoogd.

De minister was het ermee eens dat bij het liberaliseringsproces zorgvuldigheid moet worden betracht en wees erop dat de liberalisering daarom wordt aangevuld met flankerend beleid. Naar haar mening wordt die lijn goed gevolgd, ook al gaat niet alles even goed als oorspronkelijk gewenst. Op het punt van de beoogde toename van het tonnage heeft de onenigheid met de Walen tot problemen geleid. Omdat met de sector uitdrukkelijk was afgesproken dat de in het Informatie- en volgsysteem scheepvaart '90 (IVS 90) opgeslagen gegevens alleen gebruikt mogen worden ten behoeve van de afgesproken doelen op het punt van veiligheid en milieu, is zowel zij als de sector het overigens niet met de Nationale ombudsman eens dat die gegevens gebruikt hadden mogen worden ten behoeve van de handhaving van de doelstelling inzake het tonnage. Zij wees erop dat de Nationale ombudsman niet heeft geconstateerd dat de wet niet gehandhaafd is, maar dat de handhaving kan en moet worden verbeterd en benadrukte dat daar op dit moment aan wordt gewerkt. Desgevraagd noemde zij in dit verband de gedurende bepaalde perioden verscherpte en gerichte inspecties door de Rijksverkeersinspectie.

Met betrekking tot de reservecapaciteit was de minister van mening dat het bedrijfsleven als gevolg van de liberalisering zelf moet bepalen hoeveel capaciteit nodig is. Omdat een commercieel goed opererend samenwerkingsverband de reservecapaciteit moet bieden om aan elke marktvrage te kunnen voldoen, zal er een mix van grote en kleinere schepen ontstaan. Omdat de overcapaciteit bij de kleine schepen het grootst was, is het logisch dat er relatief meer kleine schepen worden gesloopt, maar een derde van de vloot bestaat nog steeds uit kleine schepen. Ook het onderzoek van het NEA, de doelstelling in het MIT om de kleinere vaarwegen te behouden en het succes van de regeling die het weer opengaan van kleine aansluitingen stimuleert, geven aan dat er veel kleine schepen zullen overblijven. Gemeenten worden gestimuleerd om er bij toepassing van deze regeling, die zeker zal worden voortgezet, voor te zorgen dat er «natte bedrijven» aan de desbetreffende vaarwegen gevestigd zijn. Desgevraagd merkte de minister op dat zij de situatie van de kleine vaarwegen in Frankrijk voorzover mogelijk bij haar Franse ambtgenoot aan de orde stelt en dat in Frankrijk op dit moment veel kleine vaarwegen worden gerenoveerd.

De minister deelde mee dat de samenwerkingsverbanden niet alleen hebben geleid tot lagere prijzen voor bestaand vervoer en tot het behoud van dat vervoer, maar ook tot een toegenomen marktaandeel voor de binnenvaart. Er is nu eenmaal een relatie tussen de hoogte van de tarieven en de mogelijkheid om meer vervoer te genereren, waarbij wel bedacht moet worden dat in geen enkele transportsector hoge rendementen worden gehaald. Als gevolg van de liberalisering zal er dan ook meer gevaren moeten worden.

De minister wees erop dat de EU-richtlijn voorschrijft dat de afbouw ten behoeve van de liberalisering gefaseerd moet plaatsvinden. Er is alleen manoeuvreerruimte bij het trekken van de grens met betrekking tot het

tonnage en het periodevervoer. Op dat punt zullen binnenkort ministeriële regelingen worden uitgevaardigd.

Gelet op de huidige inschatting, zullen de middelen voor de sloopregeling worden uitgeput. De eerste twee sloopronde waren inderdaad goedkoper dan de Europese Commissie had geraamd; het overschot gaat naar de derde sloopronde, zodat er nu extra gelden beschikbaar zijn. Voor 1997 waren de uitkeringen verhoogd met 10% tot 29%. In 1998 wordt het uitkeringsniveau gehandhaafd, maar in het tendersysteem is het bedrag van de maximale uitkering met 20% gestegen. In de eerste twee tranches is, in overeenstemming met de doelstelling, bijna 10% gesloopt of uit de vaart genomen.

Over het permanent maken van de oud-voor-nieuwregeling wordt vanaf medio 1997 intensief overleg gevoerd met de Europese Commissie, de betrokken lidstaten, Zwitserland en het bedrijfsleven. In het algemeen zijn alle partijen voor flexibilisering en het mogelijk maken van innovatieve nieuwbouw en dus voor een systeem dat permanent beschikbaar is, maar alleen in werking treedt als de markt daarom vraagt. Dat betekent dat de oud-voor-nieuwverhouding in de ene sector anders kan zijn dan in de andere sector. De Europese Commissie heeft de lidstaten tot 1 april 1998 de gelegenheid gegeven om hun ideeën op papier te zetten, waarna zij een voorstel zal formuleren. Als de regeling werkt, dient de opbrengst als voeding voor een eventuele sloopactie, zodat er dan geen extra overheidsmiddelen nodig zijn. De Europese schippersorganisatie en de UNIF sluiten eigen bijdragen overigens niet uit.

De bedrijfsbeëindigingsregeling is een succes. Aan 135 van de 150 schippers die daarvan gebruik kunnen maken, is inmiddels een uitkering toegezegd; 88 van die schippers krijgen al daadwerkelijk een uitkering en de overige schippers varen nog. Het komt overigens regelmatig voor dat schippers uiteindelijk toch liever blijven varen.

De minister was het volledig eens met de door het COV gekozen lijn van versnelde verbetering van de infrastructuur, ook al moet daarbij uiteraard rekening worden gehouden met de daarvoor beschikbare financiën. Dat neemt niet weg dat er op jaarbasis heel veel in de natte infrastructuur wordt geïnvesteerd. Het is moeilijk om een vergelijking te maken met de investeringen in de weginfrastructuur, omdat die niet alleen door vrachtwagens wordt gebruikt. Gerelateerd aan tonnages, wordt er echter relatief veel in de natte infrastructuur geïnvesteerd.

Het kritische artikel in Cobouw had de minister verbaasd. Toen er in 1996 sprake was van onderuitputting van de fondsmiddelen, was er veel kritiek, maar nu er in 1997 dankzij grote inspanningen iets te veel is uitgegeven en er als gevolg daarvan op basis van het huidige regeerakkoord in 1998 iets minder moet worden uitgegeven, wordt er weer kritiek geuit.

Bovendien is het absoluut niet waar dat waterstaatswerken worden stilgelegd. Wel zal de minister nagaan of sommige werken als gevolg van de uitputting van het budget misschien vertraagd moeten worden.

De standpunten in het Deelorgaan binnenvaart van het Overlegorgaan goederenvervoer over het tijdstip waarop volledige liberalisering zou moeten worden ingevoerd, waren als volgt: de ASV was tegen invoering per 1 november 1998, het CBRB was daarvoor en de vertegenwoordigers van de ONS en de CBOB waren daar zelf voor, maar de meerderheid van de ONS en een deel van de CBOB lijkt tegen te zijn. De ministeriële regelingen voor onder meer de tonnagecontracten zullen in het deelorgaan aan de orde komen. Vooralsnog houdt de minister vast aan de gefaseerde aanpak en de beoogde datum van invoering; het hangt enigszins van de opinie van het deelorgaan af of dat oordeel nog zal worden gewijzigd.

Over de Noordervaart, waar overigens gemiddeld slechts één scheepsbeweging per dag plaatsvindt, wordt nog steeds overleg gevoerd. Het gaat om de vraag of de beheers- en onderhoudskosten nog opwegen tegen de geringe baten. De provincie heeft een plan om de vaarweg te

integreren in een natuur- en milieugebied; het is uitgesloten dat de Noordervaart zal worden doorgetrokken in de richting van Venlo. Over de discriminatie op de Franse schippersbeurzen is al veel overleg gevoerd. Een compromisvoorstel dat naar de mening van de minister absoluut niet paste in de Europese regelgeving, maar waar de Nederlandse organisaties akkoord mee wilden gaan, is door Frankrijk weer ingetrokken. Als het ambtelijk overleg op 23 februari tot niets leidt, zal de minister dit onderwerp direct daarna in de Transportraad bij haar Franse collega aan de orde stellen, omdat de situatie onaanvaardbaar is. De minister merkte op dat het niet is toegestaan om op het punt van de exploitatie te subsidiëren en dat er alleen gesubsidieerd mag worden op het punt van de kapitaalsinvesteringen. Als de geruchten dat er elders toch sprake is van exploitatiesubsidies, blijken te kloppen, zouden de gedupeerden onmiddellijk een klacht bij de Europese Commissie moeten indienen.

Er zal worden onderzocht hoe de overslagkosten met technische maatregelen verlaagd kunnen worden. Desgevraagd ontkende de minister dat er alleen maar wordt gewacht op de resultaten van het proefproject in Kampen; er wordt nu bekeken waar de andere twee projecten uitgevoerd kunnen worden.

Tot slot bevestigde de minister dat er in internationaal verband wordt nagedacht over de aansprakelijkheid voor overbelading van vrachtwagens. Dat is echter een ingewikkelde kwestie, want een eventuele wijziging moet in het Burgerlijk Wetboek worden aangebracht. Zij hoopt dat de verbeterde handhaving en de hardere aanpak ertoe zullen leiden dat er veel minder sprake zal zijn van overbelading, ook omdat door overbelading extra investeringen in het wegennet nodig zijn.

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Roovers