

8ste vergadering

Dinsdag 21 november 1995

Aanvang 13.30 uur

Voorzitter: Tjeenk Willink

Tegenwoordig zijn 68 leden, te weten:

Baarda, Batenburg, De Beer, G. van den Berg, J.Th.J. van den Berg, Bierman, De Boer, Boorsma, Van den Broek-Laman Trip, Cohen, Van Dijk, Van Eekelen, Eversdijk, Gelderblom-Lankhout, Van Gennip, Ginjaar, Glasz, Van Graafeiland, Grewel, Grol-Overling, De Haze Winkelman, Heijmans, Heijne Makkreel, Hendriks, Hessing, Van Heukelum, Hilarides, Hofstede, Holdijk, Jaarsma, De Jager, Jurgens, Ketting, Korthals Altes, J. van Leeuwen, L.M. van Leeuwen, Linthorst, Lodewijks, Loudon, Luijten, Luimstra-Albeda, Lycklama à Nijeholt, Michiels van Kessenich-Hoogendam, Pit, Pitstra, Le Poole, Postma, Rensema, Rongen, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Schuyer, Staal, Stevens, Talsma, Tjeenk Willink, Tuinstra, Varekamp, Ter Veld, Veling, Verbeek, Vriskoop, Werner, Wiegel, Wöltgens, Van de Zandschulp, Zijlstra en Zwerver,

en mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer Melkert, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Roscam Abbing-Bos, Steenkamp en Glastra van Loon, wegens ziekte;

Hirsch Ballin en Braks, wegens verblijf buitenslands.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst, die in de zaal ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het eind van deze editie.)

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de telecommunicatievoorzieningen in verband met het aftappen van GSM (24108).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer (24134).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Vervoer over water is milieuvriendelijk, veilig en per tonkilometer ook nog goedkoop en de Nederlanders zijn vanouds de vrachtaarders van Europa. De binnenvaart – vooral de Nederlandse – kenmerkt zich door een grote hoeveelheid gezinsbedrijven. Het spreekt velen van ons aan dat de binnenschippers zo'n beetje de laatste vrijbuiters van Europa zijn. Dit zijn er vier, maar er zijn nog meer redenen om de binnenvaart te

koesteren. Wat zou bijvoorbeeld een wereldhaven als Rotterdam zijn zonder de binnenvaart? Wij moeten daar dus ruim baan voor maken.

Waarom komt er dan toch een wet die in zekere mate de liberalisatie in deze bedrijfstak beperkt? Ondanks dat kan mijn fractie met deze wet met een tijdelijke looptijd akkoord gaan. Wij moeten namelijk bedenken dat deze wet in feite het sluitstuk vormt of het eindpunt is van het crisisbeleid uit de jaren dertig. Evenredige vrachtverdeling en het toerbeurtsysteem zijn immers ontstaan als een sociale maatregel voor het verdelen van de armoede. Wij moeten deze oude schoenen echter niet weggooien voordat wij nieuwe hebben en hier wringt nou juist de schoen.

Nog steeds kampt de internationale binnenvaart, waarin de Nederlandse binnenvaart het leeuwendeel heeft, met overcapaciteit. Men moet overigens overcapaciteit niet verwarren met reservecapaciteit die immers altijd nodig is. Daarom is vandaag de dag voor een deel van de binnenvaart nog steeds de verdeling van de armoede aan de orde, terwijl in alle andere sectoren van vervoer, zoals de telecommunicatie, de liberalisatie sterk doorzet. Mijn eerste vraag, en tevens de kernvraag, is hoe er in de komende jaren met name in Europees verband voor wordt gezorgd dat deze oude schoenen – evenredige vrachtverdeling en het toerbeurtsysteem – weggegooid kunnen worden. Hoe ziet de minister dit? Hoe kunnen wij dit probleem oplossen? Ik verwijs maar even naar een recent artikel in het Weekblad Schuttevaer waarin staat dat de binnenvaart zich wapent voor de markt na 2000, want vóór 2000 moet deze zaak afgelopen zijn. Hoe kunnen wij bewerkstelligen dat

Eversdijk

de binnenvaart gezond aan het werk gaat, zonder dit soort crisistijdachtige wetgeving?

Wij zijn natuurlijk op de hoogte van de "oud voor nieuw"-regeling en wij weten van een Europees capaciteitsbeleid, maar hoe zal dit in de komende jaren in de praktijk uitwerken? Wij weten toch ook dat eerdere sloopregelingen, en daarvan zijn er verschillende geweest, in feite wel hebben geleid tot verbetering van de vloot en tot een snelle omloop ervan, maar niet tot echte beperking van de capaciteit. Juist daarom moeten wij nu een redelijk evenwicht vinden tussen vraag en aanbod. Om het maar eens met gewone woorden te zeggen: hoe krijg je meer lading in een schip tegen een fatsoenlijke prijs? Hoe zorg je ervoor dat het beleid tegelijkertijd goed is voor het milieu, goed voor de portemonnee van de schipper en voor het afschaffen van de wetgeving, die op den duur toch niet meer mogelijk is in Europees verband.

Voorzitter! Wij moeten daarbij bedenken dat tal van landen in Europa, ook binnen de Europese Unie, geen echte binnenvaart kennen en dus weinig profijt zullen hebben van stimulerende maatregelen, vooral als die een individueel land geld kosten. Ik wijs hierbij op de aparte problematiek van Centraal- en Oost-Europa, met veel en ook steeds betere vaarwegen. Ik weet ook wel dat wij de bescherming hebben van de Akte van Mannheim, maar zal die bescherming op den duur nog wel passen in een groter wordend Europa? Hoe zal dat verder gaan?

Voorzitter! Het tweede onderdeel van mijn betoog begin ik met het prijzen van de minister voor een heel ander deel van het beleid. Dat deel heeft ook met water te maken en betreft de Wet stimulering zeescheepvaart. In de Tweede Kamer heeft de minister vorige week kans gezien om het budget daarvoor op te hogen van 30 naar 60 mln., en dat is een compliment waard. Hiermee zijn wij vandaag "the queen's most loyal opposition". Het is fantastisch voor de zeescheepvaart en voor de kapitein-eigenaren, het kan niet beter, maar hoe zorgen wij er nu voor dat ook de binnenvaart bij de tijd blijft? Is de "oud voor nieuw"-regeling niet een te strak keurslijf voor innovatie en creativiteit? Lopen wij niet de kans dat straks anderen onze rol als vrachtaarders van Europa zullen overnemen? Als straks

blijkt – en dat hoop ik van harte – dat deze wet niet meer nodig is omdat het capaciteitsbeleid is geslaagd, lopen wij dan niet de kans dat wij door deze uitgangspunten een ouderwetse vloot overhouden? Wil de minister daarom internationaal en vooral in Europees verband hard aankarten, ook uit milieu-overwegingen – ik weet dat puur nationaal beleid op dit terrein niet mogelijk is – dat een extra stimulans dient te worden gegeven aan vervoer over water? Natuurlijk zijn wij met handen en voeten gebonden aan Brussel, maar een aantal dingen is toch wel mogelijk. Ik wijs hierbij weer op de Wet stimulering zeescheepvaart. Ik weet wel dat dit niet helemaal met elkaar vergelijkbaar is, maar Nederland heeft toch kans gezien, de zeevaart een extra stimulans te geven.

Voorzitter! Dat samenwerkingsverbanden meer mogen binnen het toerbeurtstelsel, is volstrekt juist. Zij moeten immers vervoerszekerheid garanderen. Ik zou overigens samenwerkingsverbanden binnen de particuliere binnenvaart ook sterk willen stimuleren.

In de pers is hier en daar kritiek geweest: men vroeg zich af of het ministerie het Albeda-akkoord loyaal en volledig had uitgevoerd. Ik denk dat, als alles op een rijtje wordt gezet, het Albeda-compromis redelijk is uitgevoerd en daar zijn wij zeer tevreden mee.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks):

Voorzitter! Dit wetsvoorstel beoogt de politieke vertaling te zijn van het advies van de commissie-Albeda dat is uitgebracht nadat een paar jaar geleden felle acties door de schippers zijn gevoerd voor het behoud van de schippersbeurs en voor het behoud van een evenredige vrachtverdeling. Het doel van dit wetsvoorstel is een vrijere markt, liberalisering en flexibilisering. Met dit voorstel wordt dit proces gedoed en probeert men marktinstabiliteit te voorkomen. Het is een politiek compromis tussen belangengroepen, vooral tussen de schippers en hun organisaties en de verladers.

Hoewel de huidige vrijwillige toerbeurt nu een tijdelijke wettelijke basis krijgt, is de wet gemaakt om de beurzen op te doeken. De neoliberale filosofie van paars is voor de

zoveelste keer in praktijk gebracht. Op basis van deze wet, die in mijn ogen al te veel uitzonderingen kent, wordt tijdelijk, namelijk tot het jaar 2000, 6 miljoen ton vracht gereguleerd. Het Noord-Zuid-verkeer, dat via diverse vaarwegen naar België en Frankrijk gaat, wordt op de schippersbeurzen in zes plaatsen in Nederland geregeld. Deze 6 miljoen ton – in 1994 was het 4,4 miljoen ton – is slechts een kwart van het totale jaarlijkse vervoer van de lading naar België en Frankrijk.

Hoewel het dus slechts om een beperkt deel gaat, zijn de conflicten er niet minder heftig om geweest. Door het verzet van de schippers en hun bonden voelde de overheid zich zelfs genoodzaakt deze regeling te treffen, hoewel zij eigenlijk liever zo snel mogelijk wil liberaliseren. In de Tweede Kamer verwoordden vooral de VVD en D66 dit standpunt. In politiek opzicht is dat natuurlijk niet zonder enige logica: liberalen verfoeien immers de overheid en willen haar rol zo beperkt mogelijk houden. Deze liberale utopie met haar marktromantiek – zij is trouwens ook heel dominant in de Europese Unie, waar een versleten sociaal-democraat als Neil Kinnock hetzelfde geluid laat horen – negeert vaak de weerbarstige realiteit, in dit geval de bijzondere situatie waarin de binnenvaart verkeert. Het axioma achter deze wet luidt: beursystemen benadelen de concurrentiepositie van de binnenvaart door hun sociale bescherming; zij moet op eigen kracht, los van de overheid, de eenentwintigste eeuw in.

In vorige debatten in de Eerste Kamer – deze werden toen met mevrouw Maij-Weggen gevoerd – was GroenLinks de enige partij die voor marktregulering via de beurzen was. Dit standpunt siert trouwens ook ons verkiezingsprogramma. Toen heb ik al eens een aantal krachtige argumenten voor de blijvende regulering gegeven. Deze wil ik hier herhalen. Er zijn wat nieuwe leden in de zaal. Misschien denken zij wel "daar zit wat in".

1. De binnenvaart kent veel kleine familiebedrijven. Deze staan tegenover weinig grote, en dus machtige, verladers. Alleen door zich collectief te organiseren via de beurzen, kunnen de schippers voorkomen dat zij tegen elkaar worden uitgespeeld in een proces dat ook wel ruïneuze concurrentie wordt genoemd. Het is ruïneus voor

Pitstra

de schippers en voor de sector. Een aardig citaat over dat ruïneus zijn, las ik in de Scheepvaartkrant. In deze Scheepvaartkrant, die toch een oplage van 30.000 heeft, zegt een schippersvrouw: "We gaan doen wat ze van ons verwachten, we slaan elkaar straks weer de hersens in". Zij heeft het in ieder geval goed begrepen. De essentie van de beurs is namelijk, dat de onderhandelingsposities gelijk worden getrokken door de onderhandelingen naar centraal niveau te brengen. Het zijn eigenlijk een soort CAO-onderhandelingen.

2. Deze sector is veel minder flexibel dan andere sectoren, zoals het vervoer per weg. Dat komt door een aantal inherente eigenschappen. In de eerste plaats ligt 60% tot 70% van de produktiekosten vast door het schip, dat heel lang meegaat. Een levensduur van 70 jaar is geen uitzondering. In de tweede plaats is een aanzienlijke reservcapaciteit nodig door conjunctuurwisseling, seizoenswisseling en vooral door wisselingen in de waterstand. In de derde plaats is het produktiemiddel tevens een woning voor het gezin. Dit geeft aan de discussie een heel heftige sociale en culturele dimensie.

Door deze kenmerken is in mijn ogen regulering van de markt door de overheid logisch. Deze regulering is er dan ook niet voor niks al 60 jaar.

Voor GroenLinks is naast de sociale invalshoek, onze linkse poot, ook de ecologische invalshoek, onze groene poot, bepalend voor ons standpunt. Ons is op geen enkele wijze aannemelijk gemaakt dat liberalisering op dit terrein de binnenvaart ten goede komt, integendeel. Dat is wel nodig om het wegvervoer fors te reduceren. In Duitsland is al geliberaliseerd. Dat is weliswaar zonder de pijnstillers in de vorm van deze tijdelijke wetgeving gebeurd, maar de liberalisering heeft daar tot een enorme prijsdaling geleid, namelijk tot een prijsdaling van 60%. Daardoor is een enorme daling van de vervoersprestatie opgetreden. Zo zie je maar: de liberale dogmatiek leidt vaak tot brokkenmakerij. Het afschaffen van deze "Festfrachte" heeft tot verscherping van concurrentie geleid, niet met de weg, maar met de rails. Nou, daar is het milieu veel mee opgeschoten.

Er wordt ook veel gesproken over een "overcapaciteit". Daaraan wordt

via dure subsidieregelingen zoals sloopregelingen wat aan gedaan. Dit verbetert weliswaar op korte termijn de individuele positie van de schippers, maar het verslechtert op lange termijn door marktverlies de hele sector.

De heer **Eversdijk** (CDA): De heer Pitstra spreekt over de "Festfrachte". Nu schaft Duitsland dit systeem af. Hoe zou het kleine Nederland – het eindpunt van de grote rivieren, met Rotterdam als mainport van Europa – dit volgens de heer Pitstra dan moeten handhaven?

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat is volgens mij vrij simpel. Nederland moet zich er binnen de Europese Unie voor inzetten om dit systeem te handhaven. Als de Europese Unie daartoe besluit en Neil Kinnock weer op zijn oude wortels terugkomt, zullen de Duitsers die regulering vast wel weer volgen. Dat is een scenario. Daar moet je natuurlijk wel voor kiezen. Hierop kom ik aan het eind van mijn verhaal nog terug.

Stel dat wij echt kiezen voor een milieuvriendelijk transport. De verbeelding is toch een beetje aan de macht bij paars. Stel dat wij niet alleen lippendienst bewijzen aan het vervoer per water, maar echt maatregelen nemen, de vrije vervoerskeuze aanpakken, fysieke maatregelen nemen zoals de commissie-Hermans bij de Betuwelijn noodzakelijk achtte en eindelijk eens een goed systeem van overslagterminals aanleggen. Stel dat wij nu eindelijk eens doen wat moet en de verwachte groei van het wegverkeer van 30% tot 70% via de rails en het water opvangen. Is er dan nog wel sprake van overcapaciteit? Ik meen dat dan eerder sprake is van ondercapaciteit. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister hierop.

Voorzitter: Postma

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Wij willen de minister de volgende hamvraag stellen. Als iedereen zo'n lippendienst bewijst aan het milieu en de omslag van vervoer over de weg naar de binnenvaart evangeliseert – meer is het vaak niet – en als ook nog sociale doelstellingen een belangrijke rol mogen spelen, is deze liberalisatie in 2000 dan wel de verstandigste zet? De cijfers spreken trouwens

boekdelen. Liberalisatie leidt binnen de Europese Unie slechts tot een schamele 7 miljoen ton extra, terwijl het aandeel van de binnenvaart nu 420 miljoen ton is.

Waarschijnlijk kan ik verstokte liberalen niet overtuigen. Naar ik meen, pleit de VVD ook in haar verkiezingsprogramma voor de afschaffing van de evenredige vrachtverdeling en deze marktregulering. Tot kiezersbedrog kan ik haar volgens mij moeilijk verleiden, alhoewel, de standpunten die de heer Talsma in de Eerste Kamer uitsprak over de funeste gevolgen van privatisering van PTT en NS, laten zien dat kennis van zaken soms tot politiek verrassende standpunten kan leiden.

Aan de fractie van de PvdA, die na mij het woord voert, wil ik het volgende vragen. Bij de algemene beschouwingen pleitte haar voorzitter, Joop van den Berg, voor het organiseren van solidariteit als hoofdmis­sie van de sociaal-democratie. Prima, eindelijk horen wij dat geluid weer. Maar hoe kan hij dit wetsvoorstel dan steunen, dat juist beoogt deze bestaande georganiseerde solidariteit na 2000 af te breken?

Aan het CDA wil ik ook een vraag stellen. Het CDA zegt zo voor het gezin te zijn. Maar hoe kan de fractie van het CDA dan een wet steunen waar duizenden schippersgezinnen fel tegen zijn en die leidt tot liquidatie van en bestaansonzekerheid voor kleine familiebedrijven?

De heer **Eversdijk** (CDA): Hierop antwoord ik maar gelijk. Gezinsbedrijven vind ik natuurlijk prima, maar hierbij gaat het om enkele bedrijven die nauwelijks op de armoedegrens leven, sterker nog, zij leven daaronder. Ik ken schippers en ik weet ook iets van die wereld af. Zij varen bij wijze van spreken voor de kosten van de stookolie. Dat kan geen sociaal beleid zijn en ook geen christelijk beleid.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dan gaat het over de prijzen en dat is weer een ander verhaal. Nu het erop aankomt, laat het CDA 90% van de binnenschippers, kleine familiebedrijven en gezinnen – waaraan het CDA nu zijn bestaansrecht ontleent en waardoor de leuze "wij zijn er weer" zelfs wordt bepaald – in grote onzekerheid.

Pitstra

De heer **Eversdijk** (CDA): U hebt gelijk: wij zijn er weer en wij zullen dat ook steeds nadrukkelijker zeggen, maar ik verwijs naar de Rijnvaart. De bulk van de binnenvaart is natuurlijk de Rijnvaart en de vaart op alle zijrivieren: de Neckar, de Main en noem maar op. Daar zit de bulk en daar wordt op redelijke manier de kost verdiend. Het is vooral dat Noord-Zuid-verkeer, maar dat heeft vooral met andere dingen te maken: met een verkeerde infrastructuur en met allerlei andere verkeerde maatregelen. Die moet de minister nou juist in Europees verband opheffen. Als die opgeheven zijn, kan ook in de Noord-Zuid-situatie op een fatsoenlijke manier de kost worden verdiend. Dat kan nu eigenlijk niet.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Jawel, dat moet sowieso. Dat Noord-Zuid-verkeer moet verbeterd worden en ik verwacht dat de minister daar nog iets over zegt, maar mijn stelling is dat het afschaffen van het systeem van beurzen helemaal niet bevorderlijk is voor het Noord-Zuid-verkeer. De situatie in Duitsland laat dat gewoon keihard zien. Dat is mijn stelling.

Ik heb al gezegd dat voor dit wetsvoorstel bij de direct betrokkenen geen direct draagvlak is, maar "paars" deert dit niet, als er maar draagvlak in het parlement is. Het primaat van de politiek wordt dat genoemd. Een vreemde paradox, waar Van Mierlo zo dol op is: het primaat van de politiek opeisen om het primaat van de markt te dienen. In recente rapporten van zowel de PvdA als het CDA wordt gepleit voor wat je zou kunnen noemen een renaissance voor de taken van de overheid. Eindelijk komt men erachter dat de markt geen geweten heeft, gezin noch rechtvaardigheid kent en van armoede, natuur en milieu weinig kaas heeft gegeten. Het lijkt erop dat dit wetsvoorstel, dat nog uit de oude doos komt, voor deze renaissance, die opbloei van de betekenis van de overheid, te vroeg is gekomen. Er is echter hoop: er komt nog een evaluatie.

Ook de minister stelt dat als – in haar visie onverhoopt – blijkt dat in 2000 aan belangrijke voorwaarden, bijvoorbeeld overcapaciteit en reservecapaciteit, niet is voldaan, 2000 niet het absolute begin- en eindpunt hoeft te zijn. Waarom heeft zij zich dan verzet tegen het politiek vrij breed gesteunde GroenLinks-

amendement aan de overzijde, waarin het jaar 2000 niet definitief werd vastgelegd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik u een vraag stellen? Waaruit concludeert u dat dat amendement politiek zo gesteund werd?

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het werd, qua aantal fracties, vrij breed gesteund.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Door wie dan?

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat wil ik wel even noemen: GroenLinks, het GPV, de RPF en – daar zijn een heleboel fracties van – allerlei ouderenpartijen. Alleen de paarse partijen en het CDA, dat het gezin nog niet had ontdekt, waren daar natuurlijk tegen. Nu heeft het CDA het gezin ontdekt; dus ik dacht dat wij hier misschien vandaag...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dank u. Het is mij helder.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik geef toe dat het qua aantal zetels niet aantikte, maar ik vond het wel een behoorlijk aantal fracties.

Nog twee concrete punten. De zojuist genoemde commissie-Biesheuvel vermeldt in haar rapport van juli 1993, onder punt 3, dat zij voor blijvende regulering is. Houdt de minister dan staande dat dit wetsvoorstel een perfecte vertaling is van dat rapport, zoals zojuist eigenlijk door de heer Eversdijk werd beweerd?

Het tweede punt is de positie van onafhankelijke deskundigen. Waarom mag hun geen advisering over de minimumprijzen worden gegund? Zit toch dat blinde geloof in het marktmechanisme daarachter? Dat lijkt mij niet echt verstandig.

Ik rond af. Van Kooten en De Bie waren afgelopen zondag weer eens goed in vorm en dreven terecht de spot met de hosannageluiden over de stijl van paars, terwijl de inhoud van het beleid zo vreselijk was. Toch permitteer ik mij ook over de stijl van deze minister een enkele opmerking. Ik vond het wel gewaagd dat deze minister in haar keuze voor dit wetsvoorstel zich niet wilde verschuilen achter de anonieme bureaucratie van Brussel en het woord "onvermijdelijk" niet in de mond wilde nemen. Nee, zij koos

ervoor en het Nederlandse parlement kan dat ook: het kan zelf kiezen. Ook het zogenaamde Reiff-arrest laat zien dat ordening mag als de overheid erachter staat. Met de uitspraak "wij kunnen zelf kiezen" stelt de minister zich kwetsbaar op, want misschien dat fracties in de Eerste Kamer nu denken: als dat zo ligt – en dat verhaal van GroenLinks is toch zo gek nog niet – dan kies ik voor wat anders, voor blijvende marktregulering om deze milieuvriendelijke transportsector niet alleen qua imago, maar werkelijk sterker en socialer te maken, zodat bijvoorbeeld ook kleine schepen de kans krijgen om het zo vervuilende wegtransport te concurreren.

Wij wachten maar eens af en kijken zoals altijd uit naar de reactie van de minister.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van den Berg. Ik maak de aanwezige leden van de Kamer erop attent dat de heer Van den Berg van de fractie van de SGP vandaag zijn maiden-speech zal houden.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! Wetgevend optreden van de overheid door middel van tijdelijke maatregelen heeft soms een meer definitief karakter dan door die wetgever werd bedoeld. Dat leert ons de geschiedenis van de wet- en regelgeving op het gebied van de binnenvaart, een geschiedenis die een tijdperk van bijna 100 jaar omspannt. Het Koninklijk besluit van 3 januari 1898 betreffende de laad- en losdagen, is het eerste uit een reeks van wetten, besluiten en maatregelen ter ordening van de binnenscheepvaart. Het had de bedoeling om de binnenschippers tenminste enigszins te beschermen tegen allerlei tussenpersonen die kans hadden gezien om zich, op kosten van de schippers, tussen de oorspronkelijke opdrachtgever en de vervoerder te plaatsen. Daarnaast was er dan nog de felle concurrentie met het railvervoer enerzijds en de als paddestoelen uit de grond rijzende transportmaatschappijen anderzijds. Tot een goed belegde boterham kwam het voor de binnenschippers echter niet; integendeel: er werd geklaagd dat er in de binnenvaart geen droog brood te verdienen viel.

Van den Berg

Voorbijgaand aan een aantal overheidsmaatregelen die intussen waren genomen, wijs ik slechts op de invoering in 1933 van de Wet ter bevordering van eene zooveel mogelijk evenredige vrachtverdeling. Het moest een tijdelijke maatregel worden, zo vond ook de commissie van onderzoek, die een advies over de situatie in de binnenvaart had uitgebracht. Ik citeer: "Wel zij er hier op gewezen, dat de evenredige vrachtverdeling, waartoe de commissie, in overeenstemming met de wensen van de schipperij zelve, adviseert, alleen wordt aanbevolen in verband met de huidige depressie, met het oog op de omstandigheden, welke, naar men mag hopen, van voorbijgaande aard zullen blijken te zijn".

Nu mag men veel hopen, maar in 1941 werd de tijdelijke wet vervangen door het Binnenscheepvaartbesluit 1941, waarmee het tijdelijk karakter van de overheidsbemoedigen in een definitief karakter werd omgezet. Ook met de invoering van de Wet goederenvervoer binnenscheepvaart in 1954 kwam het niet tot een ingrijpende wijziging van de voorgaande regelingen, al bleek uit de artikelen 45 en 65 dat de wetgever niet voornemens was om immer door te gaan met het systeem van de rijksschippersbeurzen.

Toen staatssecretaris Van Hulst in 1975 een plan indiende tot opheffing van de rijksschippersbeurzen, kwam het tot een blokkade-actie, hetgeen de staatssecretaris deed afzien van zijn plan. Intussen hadden de schippers nog meer dringende wensen. Medio 1981 kwam het weer tot blokkade-acties, die zonder concrete resultaten voor de schippers beëindigd werden. Intussen is een aantal wettelijke regelingen tot stand gekomen.

Men kan zich afvragen of een verregaande vorm van bescherming van de schippers op dit moment nog noodzakelijk is. Onze fracties beantwoorden deze vraag op dit moment bevestigend. De overheid heeft, in de visie van onze fractie, de taak om recht en gerechtigheid te doen. Wij zijn dan ook van mening dat de binnenscheepvaart, die gedurende bijna honderd jaar een zekere bescherming door de overheid heeft genoten, die steun op dit moment niet mag worden onthouden. Daarbij nemen wij mede in overweging dat het hier gaat om een tak van vervoer die milieuvriendelijk

en veilig is en er mede voor zorgt dat mede door het vrachtverkeer niet alle wegen in dit land gedurende 24 uur helemaal dicht zitten.

Wel rijzen er bij onze fracties enkele vragen. Ten aanzien van de reikwijdte van de wet hebben onze fracties geconstateerd dat laadplaatsen, gelegen aan wateren waarop de akte van Mannheim van toepassing is, niet onder de vrachtverdelingsregeling vallen. Uit de stukken die wij hebben bestudeerd, blijft dat onduidelijk. Daarom stel ik de vraag of de minister bij haar standpunt blijft dat de haven van Rotterdam niet is gelegen aan aktewateren. Hoe wordt dat gemotiveerd?

Door de particuliere binnenvaart is de minister met klem gevraagd de bevrachtingscommissie, die thans werkzaam is in het kader van de Wet vervoer binnenvaart, tevens te belasten met activiteiten in het kader van de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer, dit zowel voor het beursgebonden als voor het niet-beursgebonden gedeelte van het vervoer. Dit verzoek werd uitsluitend voor de beursgebonden éénreisbevrachtungen gehonoreerd. Kan de minister aangeven waarom het niet-beursgebonden gedeelte van het vervoer daarvan is uitgezonderd? Juist in die bevrachtingscommissie participeren de belanghebbenden. Daar worden vervoersvoorwaarden en tarieven besproken en hierover wordt aan de minister advies uitgebracht. Onze fracties hechten eraan dat het niet-beursgebonden gedeelte van het vervoer hierbij niet uit de boot valt. De binnenvaart verkeert in een overgangperiode. De ervaring heeft geleerd dat bij de liberalisering van de binnenscheepvaart, bijvoorbeeld in Duitsland, de tarieven zodanig laag werden dat veel ondernemers het hoofd niet meer boven water konden houden. Dit moeten wij proberen te voorkomen.

Het ligt in de lijn der verwachtingen dat de binnenscheepvaart in het kader van de Europese integratie de stap zal moeten maken naar de vrije markt. Er is thans een overcapaciteit aan scheepsruimte, die door middel van een Europese sloopregeling zal moeten worden weggewerkt. Bij de investering in nieuwe capaciteit moet tegelijkertijd anderhalf maal de bestaande capaciteit worden gesloopt. Is de minister bereid zich

ervoor in te spannen dat de werkingsduur van deze regeling ook na 1998 verlengd wordt en is de minister daarnaast bereid deze "oud voor nieuw"-regeling zo mogelijk uit te breiden van 1:1,5 tot 1:2, zo dat de overcapaciteit sneller wordt verkleind?

Onze fracties hechten eraan dat de staatsgarantie aan banken die krediet verschaffen aan startende ondernemers gehandhaafd blijft. Wel verzoeken wij de minister de regeling kritisch te bezien, zodat het onmogelijk wordt telkens opnieuw te starten, zoals nu kennelijk regelmatig gebeurt.

Ik ga afronden. De fracties van SGP, RPF en GPV hechten eraan dat de minister zich ervoor zal inspannen, de binnenvaartvloot zodanig te versterken, dat zij binnen Europees verband straks op een gezonde wijze de concurrentie aankan. Een sterke positie van deze bedrijfstak is nodig, om op een milieuvriendelijke en goede wijze het probleem van de vracht mee te helpen oplossen.

De voorzitter: Het is mij een genoegen om u als eerste geluk te wensen met de heden door u uitgesproken maiden-speech. Het is niet toevallig dat uw maiden-speech juist over dit onderwerp gaat. U treedt vandaag op als politicus. Tegelijkertijd zie ik dat u "ondernemer midden- en kleinbedrijf" in uw opleiding heeft gehad. Wij kunnen eigenlijk zeggen dat u een zeer waardig vertegenwoordiger bent van de Staatkundig Gereformeerde Partij. U heeft zich verdienstelijk gemaakt in kerk, Staat en samenleving. Heel kort: u bent wethouder geweest van de gemeente Veenendaal, burgemeester van Sint Philipsland, burgemeester van Genemuiden, statenlid van de provincie Zeeland en u bent nog steeds statenlid van de provincie Utrecht. Daarnaast kent u een zeer groot aantal maatschappelijke functies, waaronder ik slechts noem: leidinggevende functies aan de Universiteit van Amsterdam en voorzitter van de TAP, de Technische en administratieve staf van de Universiteit van Amsterdam. Ook uit uw functioneren aan een niet-confessionele instelling zien wij het karakter van de Staatkundig Gereformeerde Partij naar voren komen. Nogmaals, mijn hartelijke gelukwensen met uw maiden-speech.

Van den Berg

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Linthorst. Ik maak de leden erop attent dat ook mevrouw Linthorst vandaag haar maiden-speech zal houden.

□

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Voor ons ligt de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer. Een wetsvoorstel met een roerige voorgeschiedenis, waarin zich harde botsingen tussen de verschillende belangen hebben voorgedaan. Dit wetsvoorstel beoogt deze belangen met elkaar in evenwicht te brengen.

De binnenvaart staat al langere tijd onder druk. De concurrentie leidt tot steeds verdere schaalvergroting. Het lijkt onvermijdelijk dat de traditionele binnenschipper op termijn het veld zal moeten ruimen. Juist om aan die letterlijk moordende concurrentie het hoofd te kunnen bieden, bestaat sinds 1975 een vrijwillige vrachtverdeling. Voor veel particuliere binnenschippers is deze vrachtverdeling een uitkomst. Het toerbeurtstelsel maakt het mogelijk een op deze markt noodzakelijke reservecapaciteit aan te houden. Voor de sector als geheel kleven er echter ook nadelen aan de vrijwillige toerbeurt. Het stelsel biedt geen prikkels om de overcapaciteit te verminderen en de sector te moderniseren. Het is ook de vraag of op deze wijze een optimale prijs ontstaat. Een scherpe prijsstelling versterkt de concurrentiepositie van de binnenvaart. Het toerbeurtstelsel kan dus leiden tot een weinig dynamische sector, die met behulp van kunstmatige bescherming overeind gehouden wordt. Nog los van de vraag of een dergelijke situatie uit economisch oogpunt wenselijk is, worden wij geconfronteerd met Europese regelgeving die een vrije markt eist.

Vanuit die optiek is er sprake van een evenwichtig voorstel, waarin de overgang naar een vrijere marktwerking in de binnenschippersvaart op een beheerste en gedoseerde wijze kan verlopen, met behoud van de stabiliteit in de markt. Het wetsvoorstel is niet alleen evenwichtig, het is ook zorgvuldig, in overleg met alle betrokkenen, voorbereid. Daar spreken wij onze waardering

voor uit. Dat neemt niet weg dat wij enige twijfels hebben over het eindresultaat, als de werking van de wet afloopt. De belangrijkste reden dat de commissie Albeda niet met een unaniem advies kon komen, was dat de vervoerders die buiten de beurs om werken zich niet konden verenigen met continuering van het toerbeurtstelsel. Vanuit hun belang is dat begrijpelijk. Vervoerders zullen altijd op zoek gaan naar de laagst mogelijke prijs. Handhaving van het toerbeurtstelsel betekent dat de binnenvaart die laagste prijs vaak niet zal kunnen bieden. Daar staat tegenover dat handhaving van het stelsel de sector wel in staat stelt de noodzakelijke reservecapaciteit te handhaven. Bij de behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer is dan ook de vraag gesteld of de binnenvaart zich wel leent voor volledige liberalisering. Op die vraag is een bevredigend antwoord gekomen, want de noodzaak van een zekere marktordening wordt ook op Europees niveau onderkend. Het voorliggende wetsvoorstel moet juist voorzien in een overgang totdat deze Europese regelgeving van kracht wordt.

De concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart ten opzichte van de binnenvaart in andere Europese landen lijkt hiermee veilig gesteld. Dat geldt echter niet voor de concurrentiepositie van de binnenvaart ten opzichte van andere vervoersmogelijkheden. En ook die positie zou versterkt moeten worden. Wij willen immers dat een zo groot mogelijk deel van het vervoer over de weg vervangen wordt door milieuvriendelijker vervoer, zoals vervoer over water. Als economische rentabiliteit in het vervoer het doorslaggevende criterium is, is het gevaar groot dat de milieudoelstelling het onderspit delft. De minister onderkent dit gevaar, getuige haar antwoord in de Tweede Kamer: "Maar als de markt het zo regelt en als blijkaar de efficiency van het vervoer over de weg beter is, dan kan ik het toch niet tegenhouden dat bedrijven het zo doen?" Wij vragen ons af of de overheid haar taak hierbij niet iets ruimer zou moeten opvatten. Dit geldt te meer daar de maatschappelijke kosten en de milieukosten van de verschillende vormen van vervoer niet volledig in de prijzen worden doorberekend.

Het proces naar een vrije marktwerking dat met dit wetsvoor-

stel in gang wordt gezet, zal onvermijdelijk leiden tot schaalvergroting. Het lijkt onontkoombaar dat de traditionele binnenvaartschippers in dit proces het loodje zullen leggen. Wij betreuren dat. Van oudsher is de binnenvaart in Nederland méér dan een manier om je brood te verdienen; het is een manier van leven. Steeds vaker leggen traditionele levenswijzen het af tegen snel veranderende economische omstandigheden of nieuwe inzichten. Dat geldt bijvoorbeeld voor boerenbedrijven die moeten wijken voor herstel van de natuur; het geldt ook voor de binnenvaart. Dat is bitter voor de betrokkenen, maar het kan gerechtvaardigd zijn als daarmee een hoger belang gediend wordt. In de binnenvaart is dit hogere belang een sterkere concurrentiepositie van de sector als geheel, óók ten opzichte van andere vormen van vervoer. Mijn fractie vraagt zich af of volledige liberalisering de meest geschikte weg is om deze laatste doelstelling te bereiken.

In het schaalvergrotingsproces dat nu wordt ingezet, zullen vooral de kleinere schepen worden weggesaneerd. Daarmee ontstaat het gevaar dat voor een aantal vervoersroutes, met name de kleinere vaarwegen, de binnenvaart in de toekomst geen reële optie meer is, met als gevolg dat de vervoerders wel voor het wegvervoer zullen moeten kiezen. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat wij op kosten van het milieu een beroepsgroep wegsaneren? Dat zou het voor de betrokkenen wel erg zuur maken.

Mijnheer de voorzitter! Met het wetsvoorstel als zodanig kan onze fractie goed leven, onze zorg betreft de periode daarna. De minister heeft toegezegd, de werking van de wet in 1997 te zullen evalueren. Daarbij wordt onder meer bekeken, in hoeverre er een Europese marktordening tot stand is gekomen en wat de effecten zijn van het flankerend beleid en het beleid, gericht op het terugdringen van de overcapaciteit. Wij zouden het op prijs stellen als de minister bij deze evaluatie ook wilde betrekken, in hoeverre liberalisering ertoe leidt dat een deel van het vervoer dat nu nog via de binnenvaart verloopt, wordt overgenomen door het wegtransport. Kan de minister in dit verband iets zeggen over wat er gebeurt met de adviezen die de commissie-Hermans

Linthorst

ten aanzien van het flankerend beleid bij de Betuweroute heeft uitgebracht? Is zij bereid om met name kleine schippers uit milieu-overwegingen te ontzien? Wij zouden bovendien willen weten of de minister, als er inderdaad sprake is van terreinverlies, bereid is om maatregelen te nemen waardoor de maatschappelijke kosten en de milieukosten beter tot uitdrukking komen in de prijsstelling.

De **voorzitter**: Mevrouw Linthorst, ik wens u graag geluk met het uitspreken van uw eerste redevoering in dit huis. Uw curriculum vitae is uiterst interessant. U heeft een gymnasiale opleiding genoten, en wel bij het beroemde rooms-katholieke lyceum Fons Vitae. Ondanks of juist door deze naam heeft u deze opleiding in de normale tijd doorlopen, in zes jaar. Daarna heeft u politicologie gestudeerd aan de Universiteit van Amsterdam, met als studierichting internationale betrekkingen. U bent gevestigd als zelfstandig beleidsadviseur en op dit moment bent u fractievoorzitter in de gemeenteraad van Abcoude.

U heeft ook gepubliceerd in een aantal bladen, zoals Opzij, dat ook bij mij thuis gelezen wordt. Verder noem ik Socialisme en democratie, De Groene, de Volkskrant, NRC en Trouw. Het zijn allemaal bladen die ik ook lees, dus ik kende uw artikelen reeds.

Ik wens u ook geluk om een andere reden. Als ik let op uw curriculum en op uw grootouders, dan mag ik constateren dat het emancipatiestreven dat gedurende zoveel decennia door de socialistische beweging in Nederland nagevolgd is, in u een bekroning heeft gevonden, afgemeten naar de positie van uw grootouders. Nogmaals mijn hartelijke gelukwensen en veel succes in uw functie in deze Kamer.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Vervolgens geef ik het woord aan de heer Lodewijks en wederom zal er een maiden-speech uitgesproken worden.

□

De heer **Lodewijks** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Vandaag behandelen wij de Tijdelijke wet vrachtverdeling

Noord-Zuid-vervoer. Deze wet is het resultaat van een aantal conflicten in de scheepvaartwereld. Zo gingen – en wij weten dat in onze regio zeer goed – ruim twee jaar geleden de schippers wekenlang in staking voor betere werkverhoudingen, waarbij zij ook een wettelijke regeling voor het toerbeurtsysteem eisten. Daarentegen wilden de verladers en de commerciële binnenvaart een volledig vrije markt. Een commissie onder leiding van prof. Albeda heeft tussen deze verschillende belangengroepen bemiddeld. Dat was voorwaar geen sinecure, nadat een andere bemiddelingspoging al was mislukt. Het resultaat van deze bemiddeling, het compromis, is uitgewerkt in deze wet. Een en ander houdt in dat deze tijdelijke wet expireert per 1 januari 2000 of zoveel eerder als een Europese vrachtregeling tot stand komt. Tevens zal er twee jaar na invoering van de wet een evaluatie plaatsvinden, doch uiterlijk in 1997. Voorts is er sprake van binding aan het beurssysteem van 6 miljoen ton per jaar, met flexibilisering van dit tonnage door meer vrijheid voor de partijen bij het bepalen van de tarieven en vervoersvoorwaarden.

Hoe is op dit moment het vrachtvervoer bij de binnenvaart geregeld? Allereerst via de Acte van Mannheim uit 1876. Deze regelt de vrije beroepsvaart op de Rijn vanaf Basel tot de delta waarmee de rivier in zee uitmondt, wat betekent geen tolheffing of tariefstelling en geen vrachtverdelingsstelsel voor laad- en losplaatsen, gelegen aan "acte-water". In Nederland betekent dit dat het ook geldt voor afsplitsingen van de Rijn, zoals de Waal, de Nederrijn en de Lek. De verdrag sluitende staten kunnen wel regels opleggen aan hun eigen schippers op wateren die hieronder vallen. Ik sluit mij in dit opzicht graag aan bij de vraag van de heer Eversdijk, hoe het zit met de Acte van Mannheim nu er mogelijk Oosteuropese staten tot de regeling zullen toetreden.

Verder is de binnenvaart geregeld via de Wet vervoer binnenvaart. Deze wet is uitsluitend van toepassing voor Nederlandse schippers met een laad- en losplaats in Nederland. Hierbij gaat het om een toerbeurtsysteem onder leiding van de Rijksverkeersinspectie. De voormalige Wet evenredige vrachtverdeling, die het toerbeurtsysteem voorheen regelde, is hierin opgenomen. Maar

voor het grensoverschrijdend vervoer geldt buiten de Acte van Mannheim nu nog geen enkele regeling. Elk land kan zelf zijn eigen regeling treffen. Door de beroepsorganisatie van de binnenschippers is een vrijwillig toerbeurtsysteem georganiseerd, dat alleen voor de binnenlandse schippers geldt. Dit houdt in dat voor schippers die buiten de beurs om lading pakken, worden geboycot door plaatsing op een zwarte lijst, en dit geldt ook voor bedrijven die buiten de beurs om lading vervoeren. België kent ook een vrijwillig toerbeurtsysteem via de beurs. Wel bestaat in België een wettelijke regeling voor verladers om vracht openbaar te maken. De beurs kan vervolgens hierop inschrijven en de vracht over de schippers verdelen. Hoe ontstond die commotie over het toerbeurtsysteem?

De schippers hadden een duurzaam, vrijwillig vervoersstelsel van prijsafspraken en volgorde van bevrachting. Maar in tijden van weinig aanbod van vracht werden de schippers door de verladers tegen elkaar uitgespeeld met lagere vrachtprijzen, wat betekende dat veel meer schippers dan nodig in financiële problemen kwamen. Deze handelwijze nam toe als gevolg van schaalvergroting bij lading en schepen, alsmede door de grotere snelheid. Om een dergelijke gang van zaken voortaan te voorkomen, werd destijds het toerbeurtsysteem ingesteld, waarbij de vrachttarieven door de bevrachtingscommissie werden vastgesteld en de verdeling van aangeboden vracht over de schippers via de schippersbeurs plaatsvond. Het gevolg was wel dat steeds minder vracht via de schippersbeurs werd aangeboden. De heer Pitstra heeft daarover ook al het een en ander opgemerkt. Het bedrijfsleven is echter van mening dat een dergelijk systeem niet meer past bij deze tijd en dat de concurrentie in het watervervoer noodzakelijk is om tot een betere kwaliteit te komen.

Waar het nu allemaal om gaat, is het Noord-Zuid-vervoer over water. Nederland kent hiervoor geen regeling. De Nederlandse schippers eisen nu een wettelijke regeling, onder meer omdat België en Frankrijk ook regels hanteren. Overeengekomen is nu dat er een tijdelijke regeling Noord-Zuid-vervoer van kracht wordt. Ik leg de nadruk op "tijdelijke". De nu door de beroeps-

Lodewijks

organisatie Binnenschippers, de vereniging toerbeurt noord-zuid, op vrijwillige basis georganiseerde vrachtverdeling, moet hiermee een wettelijke basis krijgen, evenals het stelsel van minimumvrachttarieven. Deze regeling geldt dus ook voor buitenlandse schippers die lading in Nederland oppakken voor België en Frankrijk.

Mijnheer de voorzitter! Ik heb in de stukken gelezen dat tijdens het voorbereidend onderzoek door de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 6 juni van dit jaar de leden van de VVD-fractie met gemengde gevoelens kennis namen van dit wetsvoorstel. Aan de ene kant vinden zij dat de liberalisering van het goederenvervoer geleidelijk tot stand kan komen en aan de andere kant betreuren zij het dat veel tijd verloren gaat en al veel tijd verloren is.

Mijnheer de voorzitter! U zult begrijpen dat de Eerste Kamerfractie van de VVD daar niet veel anders over denkt. Uit de inbreng van de heer Pitstra bleek dat hij dat al vermoedde. Ook zijn wij van mening dat de binnenvaart een uitstekende toekomst heeft als de partijen er in slagen om rust in de sector te bewerkstelligen. Ook juichen wij een positieve ontwikkeling van de binnenvaart van harte toe, omdat deze vervoerswijze milieuvriendelijk is en er nog voldoende capaciteit op de vaarwegen is. Ik sluit mij graag aan bij de opmerkingen over het milieu die door mevrouw Linthorst ter zake zijn gemaakt.

Ter zijde: hoe het staat met de verbetering van de vaarroutes en het tijdschema daarvoor? Misschien wil de minister hierop nog even ingaan. Meer concreet: hoe staat het met de uitvoering van het Momaro-rapport? In verband met de vrije mededinging binnen de Europese Unie loopt deze wettelijke regeling in 2000 af. Vanaf 2000 wordt de beroepsvaart over water dus volledig vrij binnen de Europese Unie. De vraag is of de minister dit nu werkelijk haalbaar acht. Kan iets naders worden medegedeeld over het overleg dat in Europees verband ter zake wordt gevoerd? Zijn er ontwikkelingen op dit punt? Kan voorts iets worden gezegd over de opzet van de aangekondigde en in de wet voorziene evaluatie? Deze regeling moet naar de mening van de VVD nu echt gezien worden als een

overgangsregeling op de weg naar een vrije internationale beroepsvaart.

Tot slot, mijnheer de voorzitter: met de regering zijn wij van mening dat de vaartransportsector van grote betekenis is voor de Nederlandse economie. Wij hopen dat deze tijdelijke regeling ertoe zal leiden, dat een vrijere marktwerking in de binnenvaart op een beheerste, maar ook gedoseerde wijze zal verlopen en wij rekenen daarbij op de medewerking van alle partijen. Door de ontwikkelingen in de binnenvaartsector is al veel lading verloren gegaan en dat is niet in het belang van deze belangrijke sector voor de Nederlandse economie.

De **voorzitter**: Mijnheer Lodewijks, ik heb het genoegen u als eerste geluk te kunnen wensen met het uitspreken van uw maiden-speech. Eigenlijk was uw levensloop tot dusver erop gericht dat u lid van dit huis zou worden. In de eerste plaats bent u geboren en in de tweede plaats heeft u gestudeerd: geodesie aan de Technische Universiteit Delft, destijds waarschijnlijk nog de Hogeschool Delft. U had als afstudeerrichting cultuurtechniek.

U heeft een indrukwekkend curriculum vitae als het gaat om uw maatschappelijke en politieke functies. Ik noem slechts: directeur van een vestiging van het kadaster in Limburg en – dat is een politieke functie – het langjarige lidmaatschap van het college van gedeputeerde staten van Limburg. Dat duurde namelijk van 1978 tot 1995.

Daarnaast heeft u een groot aantal koninklijke onderscheidingen. Ik noem: Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw, de erepenning Nederlands Limburg en – die onderscheiding is in verband met de internationalisering wellicht nog belangrijker – de erepenning van de provincie Belgisch Limburg. Verder bent u een zeer bescheiden mens. Onder het hoofdje publikaties vermeldt u "enkele publikaties in vele tijdschriften".

Ik kan eindigen met dezelfde opmerking die aan het adres van mevrouw Linthorst is gemaakt: als ik kijk naar de beroepen van uw grootouders en op de positie van uw persoon let, kan ik constateren dat het emancipatiestreven van de liberalen bij u succes heeft gehad. Nogmaals, mijn hartelijke gelukwensen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister Jorritsma-Lebbink:

Mijnheer de voorzitter! Mag ik mij aansluiten bij uw felicitaties aan het adres van degenen die vandaag hun maiden-speech hebben gehouden. Voor mij zijn het allemaal bekende namen. Met de heer Lodewijks heb ik in een vorige functie vele malen te maken gehad. De naam Linthorst is in de Nederlandse politiek heel bekend. Verder is het wel aardig dat wij nu zowel in de Tweede als in de Eerste Kamer op het terrein van Verkeer en Waterstaat woordvoerders hebben die de naam Van den Berg dragen. Ik mag het lid Van den Berg hier toewensen dat hij dezelfde reputatie krijgt als zijn collega in de Tweede Kamer. Dan zit het met hem wel goed hier.

Voorzitter! Ik ben blij dat uw Kamer al zo snel dit voorstel wil behandelen. Het is van belang dat dit wetsvoorstel nu snel afgehandeld wordt en in het Staatsblad kan worden gepubliceerd. Het heeft namelijk al een hele tijd geduurd voordat wij het wetsvoorstel konden behandelen. Dat kwam doordat er nogal wat advisering, ook door instanties van buiten, nodig was. Vooral de advisering door de Europese Commissie heeft lang geduurd. Dit komt niet doordat ik dit graag wilde, maar doordat de Europese Unie en de Commissie zelf bezig waren met het voorbereiden van een pakket aan maatregelen ter zake van de binnenvaart. Men moest daar eerst zeker weten of datgene wat wij met het wetsvoorstel, dat een tamelijk uniek wetsvoorstel is, voorstelden wel spoorde met datgene wat de Europese Commissie uiteindelijk zelf zou voorstellen. Over het unieke karakter van het wetsvoorstel kom ik nog te spreken.

Ik wil nu eerst een opmerking aan het adres van de heer Pitstra maken. Hij zei dat dit een typisch paars liberaliseringsvoorstel is. Dat werp ik verre van mij. Het is helaas – ik zeg met nadruk helaas – iets wat mij overgedragen is uit een vorige kabinetsperiode. Als ik het had moeten bedenken, had ik het niet bedacht. Nu wij in dit stadium zitten, ben ik echter wel blij dat het wetsvoorstel tot wet verheven wordt. Nogmaals, ik ben nadrukkelijk niet degene die het wetsvoorstel bedacht

Jorritsma-Lebbink

heeft en het beloofd heeft aan mensen. Belofte maakt schuld. Er is een afspraak gemaakt conform de adviezen van de heer Albada. Een minister in een kabinet van een andere samenstelling is dan gebonden aan het uitvoeren van zo'n belofte. Overigens past dit best in de lijn die ik wél voorsta. Het leidt uiteindelijk namelijk tot liberalisering.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): U had die liberalisering al veel eerder gewild.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Absoluut.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Maar deze pijnstillers vond u niet nodig. U bent meer voor het Duitse systeem, met een prijsdaling van 60%.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, nee. Als u de geschiedenis van mijn partij goed bestudeerd had, had u kunnen weten dat die partij nooit gepleit heeft voor het van de ene op de andere dag afschaffen van vrachtverdelingsystemen. Zij pleitte er al veel eerder voor om er ooit een einde aan te maken. Op de reden waarom ik het van belang vind voor de sector om ermee op te houden, kom ik graag nog terug. Misschien mag ik ermee beginnen.

Ik ben ervan overtuigd dat de binnenvaartsector de belangrijkste groeisector moet worden in het vervoer. In die delen van de markt waar liberalisatie heeft plaatsgevonden – dat is alles wat onder de Akte van Mannheim valt – is de groei wel degelijk aanwezig, zij het niet in zodanige mate dat ik er helemaal tevreden over ben. Ik denk dat er voor ons in Nederland, maar zeker ook in de Europese Unie, een zeer belangrijke taak ligt om ervoor te zorgen dat de sector verder kan groeien. Dat hoort aan de ene kant vooral via investeringen in de infrastructuur te gebeuren. Ik heb het dan niet zozeer over datgene wat wij noodzakelijkerwijs moeten doen, over het normale onderhoud van vaarwegen en dat soort zaken, als wel over het gereed maken van de binnenvaartinfrastructuur voor de moderne tijd. Ik denk aan de overslag van die goederen, die wij ook werkelijk op het water willen hebben. Wij zien op het ogenblik een heel grote groei van de containervaart. Dat is een prima ontwikkeling. Waar mankeert het dan nog aan?

Waar wordt de groei belemmerd? Dat is vooral in de sfeer van de overslagterminals. Onder voorzitterschap van een voorganger van mij heeft een commissie daarover een rapport opgesteld. Het lijkt erop dat een aantal uitgangspunten van dat rapport vandaag de dag niet meer helemaal tot hun recht komen. Wij zijn bezig, te bezien op welke wijze wij een stuk verantwoordelijkheid, ook voor de tweedelijsterminals, weer zelf kunnen oppakken. Wij zien namelijk dat op dat terrein te weinig ontwikkelingen plaatsvinden. Ook in Europees verband is deze discussie op gang aan het komen. Het is een van de dingen die de heer Kinnock naar ik verwacht spoedig zal oppakken. Ik bewonder hem overigens als een zeer progressieve commissaris. Ik heb al eerder de indruk gekregen dat progressief en conservatief hier soms wat door elkaar lopen. Ik hoop dat de heer Kinnock in het Europese vervoerkader juist op dit onderdeel behoorlijke voorwaarden zal gaan scheppen voor de binnenvaart. Hij is bezig met de voorbereiding van een groenboek over het goederenvervoer van de toekomst.

De heer **Eversdijk** (CDA): Ik houd de minister een citaat van haar zelf voor uit het Weekblad Schuttevaer van 18 november 1995: "Er zal dus meer geld naar de vaarwegen gaan dan nu in de begroting staat". Klopt dat?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja.

De heer **Eversdijk** (CDA): Hartelijk dank!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U weet dat in hetzelfde stuk staat dat ik vind dat er überhaupt meer geld naar de infrastructuur moet, waaronder naar het openbaar vervoer. Over dat onderwerp komen wij hier nog uitgebreid te spreken. Ik zou dit het liefst toespitsen op datgene wat werkelijk nieuw vervoer op het water stimuleert. Ik ben ervan overtuigd dat er op dit moment, onder meer dankzij de huidige marktordening binnenslands in de binnenvaart, vervoer op de weg zit dat er anders niet zou zitten. Dat heeft iets te maken met datgene wat de heer Pitstra een beetje treurig opmerkte. Verladers accepteren het niet. Als verladers niet accepteren dat men behandeld wordt zoals men behandeld wordt, kiest men voor een

andere modaliteit en dat is hartstikke jammer.

Ik vind dat het aan ons is om ervoor te zorgen dat de binnenlandse binnenvaartsector – wat het Noord-Zuid-vervoer betreft is het ook nog een deel grensoverschrijdend – zich werkelijk voorbereidt op een situatie waarin zij sterk is en zelf de strijd met de verladers aankan. De sector moet de concurrentie aankunnen met andere vervoersmodaliteiten en moet in een normale onderhandelingspositie met de verladers terechtkomen. Tot nu toe werd er vaak voor gekozen om hetzelfde in stand te houden en beschermingsregelingen op te stellen. Daarmee werden de verladers vanuit een zwakke positie tegemoet getreden. Die taak hebben wij de komende jaren. Het is de reden waarom wij meer doen dan alleen maar het onder de beurs brengen van die 6 miljoen ton via die tijdelijke wet. Wij treffen een groot aantal maatregelen in het flankerend beleid, zowel nationaal als internationaal. Wij moeten het ook weer niet overdrijven. Het grootste deel van de sector opereert al lang op een vrije markt. Dat gebeurt op een heel goede manier en zeer concurrerend. Ondanks het feit dat in Duitsland de tarieven vrijgegeven zijn, zijn er vooral Nederlanders aan de bak gekomen. Dat doet mij deugd, hoewel het natuurlijk sneu voor de Duitsers is. Ik vind ook dat daar een fatsoenlijk beleid op gevoerd moet worden.

Ik noem enkele maatregelen in het flankerend beleid. Er wordt een internationaal gecoördineerde sloopactie geëntameerd. Dat is heel belangrijk. Alle maatregelen van het Europese pakket komen in december in de transportraad aan de orde. Ik hoop dat het pakket de eindstreep ongeschonden zal halen. Er zitten twee risico's aan. Het ene is dat nogal wat landen de einddatum van 2000 aan de late kant vinden. Waarom? Omdat zij zelf inmiddels geliberaliseerd hebben. Ik kan mij die kritiek wel voorstellen, maar wij zetten in op het jaar 2000. Ik vind het redelijk om een jaar of vijf te nemen voor de overgangmaatregelen. Het tweede risico is dat er Europese financiën betrokken zijn bij de financiering van de sloopmaatregel. Een aantal landen die geen voordeel van de maatregel hebben, hebben er om die reden aarzelingen bij. Een enkel land heeft op het ogenblik een

Jorritsma-Lebbink

absolute stop op elke financiële bijdrage van Europa gezet. Daar lopen wij dus nog enige risico's mee. Als dat zo mocht blijven, moeten wij desalniettemin kiezen voor een internationaal gecoördineerde sloopregeling. Wij moeten bezien wat daarvan de consequenties in Nederland zijn. Ik vind het eerlijk gezegd te vroeg om daar nu al iets over te zeggen.

Wat ook voorzien is, is een bedrijfsbeëindigingsregeling voor ondernemers in de binnenvaart vanaf 55 jaar die de bedrijfstak willen verlaten en dan ook graag eenmalig. Een goede beëindigingsregeling moet ertoe leiden dat men dat één keer goed kan doen en daarna niet meer. De oude regeling leidde ertoe dat men meerdere malen, op een verkeerde manier, het bedrijf beëindigde.

Er wordt bemiddeld bij het verkrijgen van woonruimte voor die ondernemers die de bedrijfstak willen verlaten. Er wordt gewerkt aan arbeidsbemiddeling en sociale begeleiding. De regionale arbeidsbureaus, het centraal arbeidsbureau scheepvaart en de sociale dienst scheepvaart zijn hierbij betrokken.

Zoals het er nu naar uitziet, wordt per 1 januari aanstaande een investeringsaftrek ingevoerd voor de verbetering van schepen, niet voor nieuwbouw, maar wel voor verbetering. Misschien is dat een antwoord op de vraag van de heer Eversdijk hoe ik ervoor zal zorgen dat in de toekomst de schepen wel up-to-date blijven. Soms heb ik er moeite mee om het verhaal uit te leggen dat je aan de ene kant een sloopregeling entameert en aan de andere kant een investeringspremiereregeling in stand houdt. Ik kan het uitleggen. Het is terecht dat het gebeurt. De omvang van de bedragen is zodanig dat er geen nieuw schip voor gebouwd kan worden, maar dat het schip wel degelijk kan worden aangepast aan de eisen van de tijd.

Het ondernemerschap van binnenvaartondernemers zal worden verbeterd door bijscholing en het instellen van een consulentengroep die ondernemers adviseert bij het nemen van bedrijfsbeslissingen. Het oprichten van samenwerkingsverbanden wordt gestimuleerd door een subsidieregeling die per 1 januari aanstaande zal ingaan. Ten slotte zal per 1 januari ook een subsidie-regeling van start gaan voor

vaarwegaansluitingen ten behoeve van verladers ter bevordering van het vervoer over water. Kortom, het is een heel pakket maatregelen.

Ik denk dat wij nog veel meer zullen moeten doen, ook als het gaat om het nadenken over de ruimtelijke ordening. Wij moeten proberen te bevorderen dat provincies en gemeenten in hun streek- en bestemmingsplannen zoeken naar bedrijfsplekken die op water zijn of kunnen worden aangesloten. Het is overigens ook hun taak om dat zelf te doen. Ik denk ook aan de ontwikkeling van een aantal goede plekken voor grootschalige activiteiten. Zo zijn wij midden in de discussie over de grootschalige binnenhaven bij Valburg in het KAN-gebied. Wij zijn natuurlijk ook bezig met de voorbereiding van het pakket flankerende maatregelen of flankerend beleid in het kader van de Betuwelijn. Dat is inmiddels uitgebreid tot een flankerend beleid in het kader van het goederenvervoer. Daarbij willen wij dat goederenvervoer wat meer integraal bekijken, uit nationale en nog veel meer uit internationale vervoersoverwegingen. Daarbij spelen twee dingen een rol.

Ten eerste is de Europese Commissie inmiddels bezig met de voorbereiding van een groenboek ter zake, waarin onder meer onderwerpen als het internaliseren van externe kosten en het bevorderen van de meest milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten aan de orde komen. Ik ben het overigens geheel met de heer Kinnock eens, dat dit het liefst op een marktconforme manier dient te gebeuren. Als mensen grote pleidooien houden voor het internaliseren van externe kosten, dan mag ik erop wijzen dat dit wel eens de dood in de pot zou kunnen zijn voor zowel het spoor als het water. Ik mag er ook op wijzen dat beide sectoren hun eigen infrastructuur tot nu toe niet betalen. Ik zal dat ook niet voorstellen, want het zou heel onverstandig zijn om dat op korte termijn te doen. Maar dit is wel een van de gevolgen als je een sterk pleidooi houdt voor het internaliseren van de externe kosten. Misschien dat de heer Pitstra er nog eens over wil nadenken, of hij dat wel werkelijk wil. Het is namelijk waarschijnlijk niet zo'n verschrikkelijk verstandige manier om milieuvriendelijke vervoerswijzen te stimuleren.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik heb dat ook niet voorgesteld. De minister moet haar opmerking, denk ik, aan iemand anders adresseren. Maar die kanalen liggen er toch al vaak 100 jaar? Of wil de minister dat met terugwerkende kracht regelen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat hoeft niet. Ook als wij nu beginnen met datgene om te slaan wat wij nu per jaar aan onderhoud of aan nieuwe investeringen besteden, betekent dit de dood in de pot voor beide sectoren. Ik ben daarvan geen voorstander, want ik weet dat dan de binnenvaart de nek wordt omgedraaid. Voor het spoorvervoer geldt dat nog veel meer. Maar degenen die wel elke keer dat pleidooi houden, moeten zich goed realiseren wat zij zeggen. Ik denk dat wij moeten proberen te realiseren dat alle sectoren zeer marktconform gaan werken en ook goed aan concurrentie wennen. Dat is mijns inziens nog steeds de beste manier. Eén ding is de afgelopen jaren wel gebleken: via de overheid is er nog nooit een ton extra op een vervoersmodaliteit gekomen. Zo werkt het dus in elk geval niet.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Ik zeg nu iets wat de minister natuurlijk al lang weet, maar voor de volledigheid merk ik het toch nog even op. Het verschil tussen spoor en vaarwegen is natuurlijk nogal groot, omdat vaarwegen nu eenmaal maar voor een klein deel worden benut voor het vervoer. Voor de rest drinken wij eruit, rioleren wij erin, halen wij er koelwater uit, vissen wij erin en recreëren wij erop. Als 5000 binnenvaartschippers die infrastructuur moeten betalen, dan kunnen wij die sector afschaffen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Inderdaad. Maar dat is ook helemaal niet aan de orde. Overigens geldt voor het weg- en spoorvervoer ongeveer hetzelfde, omdat die infrastructuur het meest voor personenvervoer en het minst voor goederenvervoer wordt gebruikt. Nogmaals, ik vind dat je niet op zo'n manier met vervoersmodaliteiten moet omgaan. Je moet proberen ze allemaal goed te laten functioneren voor die segmenten van de markt die ook het meest interessant zijn voor die soorten vervoer. Ik ben ervan overtuigd dat er echt veel meer over het water kan, ook binnenslands, dan

Jorritsma-Lebbink

op dit moment gebeurt. Daar zullen wij optimale voorwaarden voor moeten creëren. Mijns inziens kan dat het best gebeuren via goede investeringen in de infrastructuur en via een goede marktwerking. Met marktwerking bedoel ik dan ook dat er enige reservecapaciteit is ingebouwd. Misschien mag ik dan meteen tegen mevrouw Linthorst zeggen, dat natuurlijk een aantal kleine schepen zal verdwijnen, omdat daar wel degelijk sprake is van overcapaciteit. Maar ik ben ervan overtuigd dat, als de samenwerkingsverbanden goed op gang komen, er wel degelijk ook een markt blijft voor kleine schepen. Er is immers een aantal wateren waar die kleine schepen het zeer goed op doen en waar ook de markt vraagt om kleine schepen. Kortom, ook hier moet de markt zijn werk gaan doen. Dit betekent dat bedrijven de kans moeten krijgen om een goede start te maken. Daar willen wij alles op inzetten.

De heer Van den Berg vroeg of ik nog steeds vind dat Rotterdam niet is gelegen aan een aktewater. In dit wetsvoorstel is de vaart over de conventionele Rijn naar België uitgezonderd conform artikel 2 van de Akte. Rotterdam ligt wel aan aktewateren, maar niet aan wat wij de conventionele Rijn noemen. Dat is een goed uitgezochte definitie waar ik van uitga en die ik graag zou willen verdedigen, zelfs als ik daarop zou worden aangevallen. Ik durf dat wel aan.

De heer Van den Berg en anderen hebben gevraagd waarom het niet-beursgebonden gedeelte van het vervoer is uitgezonderd van advisering door de bevrachtingscommissie. Ik heb daar in de Tweede Kamer ook het nodige over gezegd. Dit is het geval, omdat wij hebben afgesproken dat de éénreisbevrachtungen door de bevrachtingscommissie moeten worden beadviseerd. Maar voor het overige beursgebonden vervoer gelden vrije tarieven en voorwaarden conform artikel 18 van de wet. Een kleine commissie van onafhankelijke deskundigen toetst dan of aan de bepalingen van artikel 18 van de wet wordt voldaan. De bevrachtingscommissie is daarvoor niet geschikt, alleen al vanwege haar omvang maar ook omdat haar taak een geheel andere is. Die taak is namelijk alleen om te bezien of men heeft voldaan aan de wet en niet om ook

te adviseren over de tarieven, vooral niet omdat hier tariefsvrijheid geldt.

De heer Van den Berg vroeg of ik bereid was om de "oud voor nieuw"-regeling een stukje uit te breiden naar 1:2 en om de werkingsduur van de regeling na 1998 te verlengen. Ik ben er graag toe bereid om mij ervoor in te spannen dat de werkingsduur ook na 1998 verlengd wordt. Sterker nog, het kan zijn dat je uiteindelijk structureel een soort slapende regeling in stand moet houden op PM-basis en liefst internationaal. Dat is een zaak die wij zeker zullen moeten bespreken. Maar laat ik eerst proberen het pakket tot 1998 in Europa geregeld te krijgen, want dat zal nog een flinke toer worden. In beginsel ben ik voor uitbreiding van de "oud voor nieuw"-regeling, maar dan moeten wij het er in Europees verband over eens zijn dat dit gewenst is. Met andere woorden: ook dat kun je niet in je eentje doen. Bovendien moeten wij oppassen dat de modernisering van de vloot er niet door wordt belemmerd. Er zit een spanningsveld tussen het verhogen van de verhoudingsmaatstaven en het gevaar dat dit ten koste gaat van de vlootvernieuwing. Daar moeten wij goed op letten.

De heer Pitstra stelde nog een interessante vraag: stel dat je de verwachte groei van 30 tot 70% van het wegverkeer helemaal via de binnenvaart en het spoor wilt opvangen; is er dan nog steeds sprake van overcapaciteit? Uiteraard zou er in dat geval geen sprake meer zijn van overcapaciteit. Het lijkt mij echter helaas weinig realistisch dat een dergelijke verschuiving in de modal split optreedt. De grote groei van het wegverkeer zit immers voor een flink deel in het distributieverkeer. Helaas zijn niet alle steden en dorpen in dit land op het water of op het spoor aangesloten. Dit betekent dat de vrachtwagen altijd een belangrijke rol zal blijven spelen in het distributieverkeer, het korte-afstandsverkeer. Ik zeg niet dat het aandeel van beide vervoersvormen in de modal split niet sterk kan worden vergroot. Mocht een flinke verschuiving in de modal split aan de orde zijn, dan heb ik er het volste vertrouwen in dat de binnenvaartmarkt dat kan opvangen. Het is immers in het verleden vaak genoeg gebleken dat dan eerder sprake is van een te forse neiging tot uitbreiding van de vloot dan van een

voorzichtige benadering. Dat is één van de redenen waarom wij op dit moment met een probleem zitten en waarom wij hebben bepaald dat de "oud voor nieuw"-verhouding moest worden verhoogd tot 1,5:1. Maar als dit niet nodig is en als straks blijkt dat de markt het heel goed doet, dan zeg ik: hoe minder wij hoeven te slopen, hoe beter het is.

De heer Pitstra vroeg mij nog of de liberalisatie wel moet worden doorgezet. Ik heb al ten principale geantwoord dat een begeleide liberalisatie naar mijn mening de beste manier is om uiteindelijk een groeimarkt voor de binnenlandse binnenvaart te realiseren. Ik vind het dan ook verstandig om dat in 2000 te gaan doen. Ik ben er echt van overtuigd – iets wat ik zowel hier, als tijdens de behandeling in de Tweede Kamer heb onderstreept – dat dat in het belang is van de concurrentiepositie van de bedrijfstak. Toerbeurt-systemen zullen die positie op den duur alleen maar verder verzwakken. De heer Pitstra heeft zelf ook al gezegd dat het desbetreffende amendement niet echt breed werd ondersteund.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het werd wel door veel fracties ondersteund!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zo ken ik er nog wel een paar. Ik kan ook zeggen dat veel leden er tegen waren.

Mevrouw Linthorst heeft, naast alle maatregelen in de sfeer van het flankerend beleid die ik al heb geschetst, gevraagd wat er is gebeurd met het advies van de commissie-Hermans. Voorzitter! Het is de bedoeling dat juist met het plan van aanpak waarmee we nu bezig zijn, wordt ingevuld wat door de commissie-Hermans is geadviseerd: flankerend beleid, zowel terzake van de Betuwelijn voor het spoorvervoer als van de binnenvaart. Die nota, dat plan van aanpak, komt voor het zomerreces uit. Daarin zullen, zoals gezegd, alle elementen van dat advies terug te vinden zijn. Ik hoop overigens dat lang voor die tijd ook de Europese Commissie een eigen nota over het goederenvervoer en de toekomst daarvan het licht zal doen zien, omdat een flink deel van het beleid, zowel voor de bevordering van de binnenvaart als voor de bevordering van het spoorvervoer, internationaal zou moeten zijn. We lopen altijd tegen problemen op als

Jorritsma-Lebbink

we daarvoor landelijk erg afwijkende maatregelen zouden nemen; die zouden onze internationale positie wel eens kunnen benadelen, terwijl het voor het milieu verder niets oplevert. Dat zou niet goed zijn.

Mevrouw Linthorst heeft nog gevraagd, of de overheid haar taak met betrekking tot de milieu-doelstellingen in het vervoer niet wat ruimer op moet vatten. Verder heeft hij gevraagd of ik in dat kader bereid zou zijn, kleine schippers uit milieu-overwegingen te ontzien. Voorzitter! Ik denk dat we onze taak nu al niet eng opvatten. Ik verwijs naar wat ik daarover al heb gezegd in het kader van het flankerend beleid. Bovendien – dat is een zaak die verder in Europees verband wordt bekeken – gaan we natuurlijk daar afspraken maken over de mogelijkheden van bijvoorbeeld het variabel maken van een aantal kosten en het doorberekenen van een aantal externe kosten, maar dan wel zodanig, dat het de meest milieuvriendelijke vervoerswijze niet in negatieve zin beïnvloedt.

De heer Lodewijks heeft nog een feitelijke vraag gesteld over de uitvoering van het rapport over het project Modernisering Maasroute (Momaro). Dat is in het MIT opgenomen. Voor de containervaart is het opheffen van een aantal bruggen van cruciaal belang, wat voor 1995/1996 op het programma staat. We zijn er net mee begonnen. De tweede sluis van Lith is op dit moment onder handen; wij zullen daarmee voortvarend doorgaan.

De heer Lodewijks heeft verder nog vragen gesteld over de opzet van de evaluatie. Ik kan hierover nog niet veel anders zeggen, dan dat we conform de aanbevelingen uit het rapport-Albeda bij de evaluatie naar alle aspecten zullen kijken. Van belang daarbij is, dat we de werking vanaf het begin ook zullen monitoren, zodat we goed kunnen zien, hoe de ontwikkelingen zijn. Met de voorstellen die er liggen, mits ze worden geaccepteerd in Europa, is liberalisering per 2000 wel degelijk haalbaar.

Er is gevraagd, of ik de Albedavoorstellen werkelijk loyaal heb uitgevoerd. De heer Eversdijk kwam tot de conclusie dat ik dat wel heb gedaan, maar omdat er naar buiten toe geluiden kwamen als zou ik dat niet hebben gedaan, wil ik dat inderdaad graag nog eens bevestigen. Er zijn geluiden geweest, die

inhielden dat het feit dat de commissie van onafhankelijke deskundigen niet adviseert over de tarieven van onder andere massa-transporten, genoemd in artikel 18 van de wet, niet conform "Albeda" zou zijn. Voorzitter! Dat is niet correct. De heer Eversdijk zei terecht dat ik ook dit onderdeel van het advies wel degelijk loyaal heb uitgevoerd. Er wordt wel geadviseerd, maar op een andere manier dan de bevrachtingscommissie zou moeten doen.

Van deze gelegenheid wil ik graag gebruik maken om te melden, dat ik vorige week vrijdag een brief heb ontvangen van mijn Belgische collega Daerden. In die brief refereert hij aan het geografische onderscheid dat in artikel 3 van de wet wordt gemaakt tussen vervoer naar de zogenaamde Delta-bestemmingen in België, en naar bestemmingen die daarbuiten zijn gelegen. Mijn collega is van mening, dat hierdoor sprake is van een concurrentieverstorende discriminatie ten opzichte van in België gevestigde ondernemingen, die vanuit Nederlandse zeehavens goederen aanvoeren. Als voorbeeld noemt hij een bedrijf, gevestigd in Gent, dat ertsen of kolen vanuit Rotterdam onder het regime van de vrije markt zou kunnen aanvoeren, terwijl een bedrijf dat gevestigd is in Luik of Charleroi onderworpen zou zijn aan de wettelijke noord/zuid-toerbeurt. Ik kan de Kamer meedelen dat het mij een beetje verraste, alsnog een schrijven uit België over dit onderwerp te ontvangen. Immers, al in september 1994 – ik zat er nauwelijks – heb ik de voorganger van de heer Daerden uitvoerig geantwoord naar aanleiding van een brief van diens hand, waarin dezelfde problematiek werd aangesneden. Sindsdien is er van Belgische zijde noch op ambtelijk, noch op ministerieel niveau op dit onderwerp teruggekomen. Om die reden heb ik tijdens de behandeling van de wet in de Tweede Kamer, naar aanleiding van een vraag van de heer Van den Berg opgemerkt, dat ik ervan uitging dat mijn antwoord aan België daar als bevredigend werd beschouwd. Kennelijk bleek dat nadien niet het geval te zijn, en is van Belgische verladerszijde nogmaals op aangedrongen, de wet aan te passen. Ik ben van mening, dat er sprake is van een misverstand bij die verladers. Inmiddels heb ik een antwoord laten opstellen, waarin ik

de vrees van de verladers poog weg te nemen. Waar het mijns inziens om gaat, is dat bij deze verladers het misverstand bestaat dat bij een toerbeurtstelsel altijd sprake is van een vaste prijs. In mijn brief vestig ik er de aandacht op, dat bij het voorgenomen toerbeurtstelsel, in tegenstelling tot bij de huidige vrijwillige toerbeurtregeling, voor het merendeel van de te bevrachten transporten de tarieven en de voorwaarden volkomen vrij worden gelaten. Daarmee wijkt de regeling in fundamentele zin dus af van hetgeen gebruikelijk is bij toerbeurtstelsels. Een en ander kan worden gezien als een overgangsfase naar de volledig geliberaliseerde binnenvaartmarkt in het jaar 2000. De basis voor die vrijheid van tariefvorming heb ik al aangegeven. Het vaststellen van vervoersvoorwaarden is vastgelegd in artikel 18 van de wet, waarin de transporten worden genoemd, waarop deze vrijheid van toepassing is. Met andere woorden: op het punt van prijsvorming en vervoersvoorwaarden is er geen verschil tussen vervoer naar Wallonië en naar de Vlaamse delta. Dat het vervoer via de beurs gaat, verandert hieraan dus niets. Inmiddels heb ik besloten, deze informatie ook te laten verwerken in een voorlichtingsbrochure, die zowel in de Nederlandse als in de Franse taal zal worden opgesteld, zodat ook het bedrijfsleven in Wallonië en Frankrijk daarvan kennis kan nemen. Ik vertrouw erop dat daardoor dit soort misverstanden in de toekomst vermeden kunnen worden.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Dat de meerderheid van de sprekers vandaag dit onderwerp heeft aangegrepen om een maiden-speech te houden, belooft wat voor de lobby voor de binnenvaart in dit huis. Ik complimenteer de sprekers daar hartelijk mee, evenals de binnenvaart. Collega Van den Berg en ik hebben de degens in het goede gewest Zeeland vele malen op een plezierige wijze gekruist, iets wat ik hier hoop te mogen voortzetten.

Ik dank de minister voor de antwoorden. Met haar ben ik van mening dat we zelf ook wel wat kunnen, al hebben een heleboel zaken natuurlijk wel een Europees karakter. Omdat zij dit punt zelf niet heeft genoemd, noem ik maar even de 143 mln. impuls: 90 mln. voor de

Eversdijk

sloopregeling en 53 mln. voor managementsteun. Dat is toch ook niet niks; dat gaat ook de sector in.

De minister is, en dat siert haar, niet van haar geloof afgevalven, althans niet wat dit onderdeel betreft. Ik lees ook kranten! Natuurlijk, ik ken haar opvattingen uit de vorige periode, maar het siert haar te meer dat zij het beleid voortzet, omdat een betrouwbare overheid nu eenmaal niet ophoudt bij een regeringswisseling. Daar gaat het hier vooral om. Er zijn afspraken gemaakt en er zijn compromissen gesloten. Er is ook nog een Raad van State in dit land, die nog een paar opmerkingen heeft gemaakt, waardoor de minister niet voor de volle 100% zaken kon doorvoeren die de schippers graag wilden. Ik vind het plezierig dat zo kan.

Uit haar woorden blijkt dat de minister steun wil geven aan het plan voor de binnenvaart zelf, het zogenaamde 2000-plus-plan, waardoor de binnenvaart zelf tot 15% capaciteitsvermindering wil komen.

Belangrijke vraag is hoe men de lading van de weg in het schip krijgt. Er zal daartoe zowel formeel als informeel geweldig veel werk verzet moeten worden. Het wordt zo gemakkelijk gezegd: breng het nu maar van de auto in het schip. De heer Pitstra wijs ik erop dat het Bureau Bevordering Binnenvaart in een bepaalde periode een schip heeft laten varen. Er zijn toen 600 verladers aan boord geweest om informatie te halen. Die informatie heeft er bij 20 van die 600 toe geleid om verder te praten. Ten slotte heeft het er bij 2 toe geleid dat ze hun vracht in plaats van over de weg in een schip gingen vervoeren. Het geeft aan hoe buitengewoon moeilijk het is om mensen over de streep te trekken en hoe belangrijk het is er veel aandacht aan te besteden teneinde ook bij capaciteitsreductie een groei in het ladingvolume te realiseren. Vandaar die steun, ook in morele zin, voor de actie 2000-plus. Ik citeer een uitspraak van de directeur van de BVB-voorzitter, de heer De Vries: "Ik zeg niet dat er nooit meer een actie komt, maar die moeten wij wel zo lang mogelijk zien uit te stellen door lading te werven." Daarvoor is het plan opgesteld, daar gaat het om, lading in het schip. Als de minister de regeling gaat evalueren, zou daarbij ook de vraag betrokken kunnen worden of onze

actie heeft geleid tot meer lading in het schip.

Van harte onderschrijf ik de opmerkingen van de minister over de infrastructuur, zowel in het binnenland als over de grens. Bij dat laatste denk ik aan het Twente-Mittelland-kanaal, waarbij er van de kant van Duitsland vertraging is opgetreden. Als het Twente-Mittelland-kanaal in volle glorie zou functioneren, dan zouden wij de Berlijn-vaart, die voor de oorlog belangrijk was maar die uiteraard door de vorming van de DDR verdwenen is, weer kunnen herstellen. In de voormalige DDR zal een belangrijk industriegebied ontstaan. Vooral van belang is de verbetering van de route Rotterdam-Noord-Frankrijk. Door allerlei knelpunten in de infrastructuur is dat echter nog niet goed mogelijk. Dus ook internationaal zal er best nog wel druk van de minister nodig zijn.

Verder ben ik het van harte eens met de investeringsaftrek ten aanzien van het verbetering van bestaande schepen.

Ik moet zeggen dat de heer Pitstra op een aantal punten wel degelijk gelijk heeft. Echter, helaas, althans voor een deel helaas, leven wij niet meer in de tijd van de trekvaart. Uit nostalgisch oogpunt is de trekvaart inderdaad aardig, maar er zaten ook een aantal heel slechte kanten aan. Als je geen paard had, spande je menselijke krachten voor je schip. Dat levert weliswaar een aardig plaatje op van Anton Pieck, maar het past niet meer in een modern sociaal beleid.

Ten slotte nog dit. Nederland ligt weliswaar aan de monding van de rivier, maar het is geen eiland in Europa.

□

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Voorzitter! Het lijkt erop dat de race gelopen is. In eerste instantie had ik nog de hoop dat anderen ons verhaal niet alleen goed vonden maar er ook nog wat mee zouden doen. Tot nu toe blijkt dat echter nauwelijks. Dat komt natuurlijk ook omdat de binnenvaart zelf, voor zover ik heb kunnen waarnemen, geen actie richting Eerste Kamer heeft gevoerd. De grote ondernemers hebben de Eerste Kamer wel ontdekt, de kleine ondernemers kennelijk nog niet.

De minister heeft in haar antwoord, waarvoor dank overigens, gezegd dat dit geen paars voorstel is. Dat wil ik haar wel toegeven ook. Zij heeft het immers zelf niet bedacht. Ook geeft zij aan dat "die pijnstillers" tot het jaar 2000 voor haar niet had hoeven en dat het eigenlijk wel sneller had gekund. Verder noemt de minister de heer Kinnock progressief. Ik weet niet wat er progressief aan is om aanhanger te worden van de vrije markt. Gelet op het rapport "Nieuwe wegen, vaste waarden" van het CDA en de rapporten in het kader van het PvdA-congres die juist de renaissance van de overheid te zien geven, is het geloof in de vrije markt, dat de minister rotsvast heeft, wellicht heel ouderwets en conservatief omdat het de maatschappelijke problemen niet oplost.

Positief vind ik de opstelling van de minister ten opzichte van de containers en de tweedelijnsvoorziening.

Wat betreft de vrije markt heb ik in eerste termijn gewezen op het in Duitsland gehanteerde systeem met Festrachtes dat in een keer is afgeschaft, hetgeen geleid heeft tot enorme brokkenmakerij, evenals dat op grotere schaal is gebeurd in Engeland als gevolg van het Thatcher-regime. Het geeft aan dat het geloof in de vrije markt wel aanwezig kan zijn maar dat die vrije markt in de realiteit vaak niet echt werkbaar is. De minister noemt als argumenten dat de verladers geen beurtstelsel accepteren en dat concurrentie het beste werkt. Welnu, dat raakt precies het hart van onze kritiek. Wij vinden dat de overheid niet alleen de boodschap van meer vracht over water moet belijden, maar dat zij daarin ook actief sturend moet optreden. De commissie-Hermans – de heer Hermans is partijgenoot van de minister – heeft er in het kader van de discussie over de Betuwelijn heel heldere voorstellen over gedaan, in de zin van fysieke regulering en drastische verhoging van de accijnzen op diesel voor vrachtauto's. Ik wil zelf nog wel een stapje verdergaan. De vrije verladerskeuze zou ik ter discussie willen stellen. Wij willen vervoer op de meest milieuvriendelijke wijze. Het is nodig om via tal van maatregelen ervoor te zorgen dat het vervoer over het water gaat in plaats van over de weg. Als een dergelijk beleid wordt gevoerd, is er helemaal geen sprake meer van onder-

Pitstra

capaciteit. Op basis van zo'n actief sturend overheidsbeleid is het heel goed mogelijk deze sector te moderniseren. Overigens, mijnheer Eversdijk, ik ben niet voor de trekvaart en voor ouderwetse binnenvaart, ik ben voor modernisering van de binnenvaart. Bij een actief sturend overheidsbeleid is die modernisering mogelijk. Het is dan zelfs mogelijk om kleine schepen, die juist concurreren met de vrachtauto, een sterkere positie te geven. Maar dan moet je er wel de politieke keuze voor maken. Paars wil die keuze niet en tot nu toe is, op mijn fractie na, iedereen in deze Kamer het daarmee eens.

Het blijkt dat ik het verhaal van de VVD goed heb getaxeerd. De partiële inzichten van collega Talsma ter zake van PTT en NS hebben nog niet geleid tot groot inzicht in het gehele vervoersbeleid. Maar goed, elke verandering begint in het klein, houd ik mij maar voor.

Hoewel het betoog van de PvdA-fractie compact en helder was, was het inhoudelijk vrij inconsistent. Enerzijds roept men dat de vrije markt nodig is en dat prikkels noodzakelijk zijn, anderzijds betreurt men een aantal zaken en wil men achteraf kleine correcties aanbrengen. Ik verdedig de stelling dat modernisering van deze sector mogelijk is met behoud van het beurtstelsel. Zoals eerder gezegd, het in een keer afschaffen daarvan leidt tot brokkenmakerij, zoals in Duitsland is gebeurd. Maar helaas, ik slaag er kennelijk niet in velen in dit huis te overtuigen.

Voorzitter! Het doel van deze wet is het opdoeken, met een pijnstillertje in de vorm van deze tijdelijk wet, van het beurtstelsel. Het moge duidelijk zijn dat wij dat doel niet ondersteunen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! De inzet van de fracties waarvoor ik het woord mag voeren, is om ervoor te zorgen dat onze binnenscheepvaart straks sterk genoeg is om de integratie op Europees niveau aan te kunnen. Wij vinden het van groot belang dat deze bedrijfstak blijft functioneren. Er zijn economische voordelen aan verbonden en ook voordelen voor het milieu. Wij zijn blij dat de minister een goed flankerend beleid wil starten om de binnenscheepvaart

gezond te maken. Van groot belang is ook dat de bedrijfstak vertrouwen heeft in de overheid, die dat vertrouwen uiteraard ook moet blijven uitstralen. Ik heb er goede nota van genomen dat de minister zich daar nationaal en internationaal sterk voor zal maken.

Voorzitter! Voordat de heer Pitstra teleurgesteld naar huis gaat en op een spreekbeurt in Delfzijl vertelt dat het hem is tegengevallen dat de leden van de Eerste Kamer voor de vrije-markteconomie zijn en dat de minister hen allen heeft geveld, wil ik een misverstand wegnemen. Er wordt in samenwerking met de bedrijfstak een pakket maatregelen genomen om een goede start mogelijk te maken. Daarmee wordt niet sec voor de vrije-markteconomie gekozen. De fracties waarvoor ik het woord voer, zijn voor een goede overlegeconomie.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): De overheid kan in het flankerend beleid een beperkte rol spelen. Als u echter met deze wet instemt, bent u het ermee eens dat het essentiële instrument voor het reguleren van de markt, namelijk het toerbeurtenstelsel, wordt afgeschaft.

De heer **Van den Berg** (SGP): De overheid zal een taak blijven houden. Ik noem de infrastructuur en de modernisering van de plaatsen waar verladen kan worden. Dat zijn toch geen aspecten van de vrije-markteconomie te noemen? Ik hoop dat u over enkele weken in Delfzijl de zaak niet zo zwart-wit weergeeft. In dat geval zal ik er ook een keer heen moeten.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De minister heeft al onze vragen op een goede wijze beantwoord en daar zijn wij haar dankbaar voor. Wij stellen het op prijs als de minister bereid is, in de evaluatie mede aandacht te besteden aan de vraag in hoeverre een deel van het vervoer dat nu nog over de weg gaat, wordt overgenomen door het vervoer over water. Dit is geen echte vraag, maar het zou ons wel verheugen als de minister deze toezegging doet.

De heer Pitstra heeft gezegd dat de hoogste missie van de sociaal-democratie het opnieuw organiseren van de solidariteit is. Dat onderschrijft

ik namens mijn fractie uiteraard van harte. Ik vind echter dat de heer Pitstra iets te gemakkelijk zegt dat het toerbeurtenstelsel de enige efficiënte werkwijze is waarmee solidariteit kan worden bereikt. Voorzitter! Er zit altijd een zeker nadeel aan het treffen van collectieve regelingen, niet alleen in de scheepvaart, maar ook op het gebied van de vakbonden; een werkerterrein dat mij wat meer bekend is. Bij collectieve regelingen wordt er ook altijd een soort drempel opgeworpen. De verladings hebben erop gewezen dat het toerbeurtenstelsel niet efficiënt was.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): De verladings zijn het er inderdaad niet mee eens. Ook de ondernemers zijn het vaak niet eens met hetgeen de vakbond voorstelt. Dan kiest uw politieke partij toch positie? Ik dacht dat de sociaal-democratie altijd eerder de kant van de vakbonden koos.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Niet per definitie, maar op grond van argumenten!

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Natuurlijk niet per definitie, maar daar kwam het in feite toch wel op neer. Als uw partij dat niet doet, ontstaat er meestal een groot politiek probleem.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Nee, daar gaat het niet om!

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Het toerbeurtenstelsel is in wezen een CAO-onderhandeling. U bent toch niet tegen het afsluiten van CAO's?

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Het neveneffect van het toerbeurtenstelsel is dat de overcapaciteit in de sector in stand wordt gehouden.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): De overcapaciteit verdwijnt als sneeuw voor de zon als het beleid dat ik voorsta, wordt uitgevoerd, zo heeft minister Jorritsma gezegd.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): Wij vragen aandacht voor de vraag of het vervoer over water inderdaad terrein verliest aan het vervoer over de weg. Beantwoording van die vraag kan duidelijk maken of uit oogpunt van milieu prijsverhoging voor het wegvervoer nodig is dan

Linthorst

wel prijsreductie voor het vervoer over water.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Als uit de evaluatie blijkt dat deze wet niet leidt tot substitutie van het vervoer over de weg door het vervoer over water, dan komt de steun van uw fractie in het jaar 2000 dus weer ter discussie te staan.

Mevrouw **Linthorst** (PvdA): U draait het om. Het gaat om de vraag of deze wet leidt tot substitutie van vervoer over water door vervoer over de weg. Ik wacht nog op de reactie van de minister op de vraag of zij bereid is het antwoord op deze vraag mede in de evaluatie te betrekken.

De heer **Lodewijks** (VVD): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording. Zij streeft ernaar dat 1 januari 2000 ook werkelijk de einddatum van deze tijdelijke wet zal zijn. Ik heb begrepen dat uitvoering van de aanbevelingen van het Momaro-rapport een langer lopend project betreft.

Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Eversdijk naar de knelpunten. Wij hebben vanmorgen een uitvoerige discussie in de fractie gevoerd over de zeer grote problemen op het gebied van verkeer en vervoer. Ik denk dat wij het met z'n allen eens zijn dat de onbenutte capaciteit van het vervoer over water zoveel mogelijk benut moet worden. Daarvoor dient een aantal knelpunten weggenomen te worden. Hoe staat het met de sluis van Ternaaien en met de Stop van Loozen? Je kunt de capaciteit in Nederland opvoeren, maar de vaarwegen houden niet bij de grens op.

Wij zijn het geheel eens met het betoog van de minister over de structuur van het vervoer over water. Ik noem nog speciaal de tweedelijns-terminals en de rol van de regio. Er is voldoende capaciteit. Bij de evaluatie moet worden nagegaan of het mogelijk is dat nieuwe produkten – wellicht via retourvrachten – kunnen bijdragen aan het vergroten van de rol van het vervoer over water.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik dank de

leden voor hun bijdrage tweede termijn. De heer Eversdijk heeft gelijk dat er nu al middelen op de begroting staan om het proces de komende tijd te begeleiden. Ik heb het dan nog niet eens over de middelen die zijn gereserveerd voor het onderhoud en het verbeteren van vaarwegen. De bedragen daarvoor zullen op de langere termijn zeker verhoogd moeten worden. De heer Eversdijk weet dat er nu in de meerjarencijfers een daling zit. Deze wordt overigens veroorzaakt door het feit dat het bedrag eerst is opgehoogd via de investeringsimpuls. Die investeringsimpuls heeft nu nog een eindigheid. Ik ben er een groot voorstander van om te proberen die investeringsimpuls "weer op de plank te krijgen".

De heer Eversdijk heeft verder gelijk als hij zegt dat wij als overheid betrouwbaar dienen te zijn.

Afspraken die gemaakt worden behoren nagekomen te worden. De heer Pitstra probeerde te suggereren dat ik er helemaal niet voor zou zijn om afschaffing nu in het jaar 2000 te doen plaatsvinden. Ik vind dat een incorrecte weergave van mijn woorden. Nu de situatie is zoals hij vandaag is, is er zeker een jaar of vijf nodig. Ik mag er misschien op wijzen dat ik zelf in het jaar 1990 al had bedacht om die keuze te maken. Wij waren dan nu, vijf jaar later aan het einde van die periode geweest. Ik ben er nog steeds van overtuigd dat de binnenvaart er dan beter voor had gestaan dan zij er vandaag de dag voorstaat, mits er toen goede maatregelen zouden zijn genomen, maatregelen conform de maatregelen die wij nu nemen. Overigens heb ik altijd begrepen dat het woord "progressief" verstaan moet worden als "veranderingsgezind". Het heeft er op zich niet altijd mee te maken of je voor of tegen de markt bent. Er zijn zeer veel progressieven die heel marktconform denken. En er zijn heel veel conservatieven die denken dat de overheid van alles beter kan. Ik heb echter altijd geleerd, als het gaat om het nadenken over hoe iets er in de toekomst anders en beter uit kan zien, dat het behouden van allerlei zaken die al bestonden meer toebehoorde aan het gedachtengoed van de conservatieven, terwijl de progressieven altijd meer voor veranderingen waren. Maar de werkelijkheid vandaag is heel anders, zo blijkt maar weer.

Misschien mag ik meteen nog een paar opmerkingen in de richting van de heer Pitstra maken.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Ik noem iets heel simpels als het behoud van de Waddenzee. Is dat conservatief? Ik zou zeggen: behoud het goede en verander het slechte. Dat lijkt mij wel een goed reguleringsinstrument.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een prachtig reguleringsinstrument. U wilt dit soort regeling voor beïnvloeding van de modal split. U pleit ervoor dat er een soort overheidsbureau komt dat bepaalt wie wat vervoert, zoals we nu alleen nog maar bij de binnenvaart doen. Dat is de consequentie van een keuze voor overheidsregulering op de manier zoals de toerbeurt gereguleerd is.

De heer **Pitstra** (GroenLinks): Dat zou de consequentie kunnen zijn, als het via andere methodes niet lukt. Maar het gaat om het doel, de omslag van weg naar water.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het enige pleidooi dat ik u daarover heb horen houden is: houd de toerbeurt in stand. Ik denk dat er veel betere manieren zijn, namelijk zorgen dat de bedrijfstak de markt op kan. Natuurlijk moet je ook zorgen voor maatregelen die de model-split kunnen beïnvloeden. Ik heb daar ook in eerste termijn over gesproken. Het gaat dan om het variabel maken van een aantal vaste lasten, bijvoorbeeld voor het wegvervoer. Deze discussie is al langer aan de gang. We moeten hier het wetsvoorstel over het Eurovignet nog verdedigen, voor zover het niet bij hamerslag wordt aangenomen. Ik vind dit op zich een slechte maatregel, omdat het een vaste last is. Dat is jammer. We hadden moeten kiezen voor een variabel systeem. Dat helpt ook de binnenvaart. Want als je een keer zo'n ding gekocht hebt, blijf je op de weg in plaats van dat je voor het water kiest. U zou daar tegen moeten zijn, maar daar bent u voor. Met andere woorden, zorg dat wij in Europa en ook nationaal maatregelen nemen die er werkelijk toe leiden dat het vervoer in gunstige zin beïnvloed wordt.

De heer Eversdijk heeft gevraagd of wij willen evalueren of de actie werkelijk tot meer lading leidt. Mevrouw Linthorst heeft nog

gevraagd om de ontwikkeling van de markt te bekijken bij de evaluatie. Ik zal dat graag doen. Het is alleen lastig om het helemaal exact conform deze maatregelen te doen. De economie staat ondertussen ook niet stil en de binnenvaart al helemaal niet. Het zou best kunnen zijn dat het goed gaat met de binnenvaart. Ik ga daar ook van uit. Ik vind het lastig om dan te zeggen dat dat door dit wetsvoorstel komt. Dat zou natuurlijk mooi zijn. Als ik dat mag zeggen, dan doe ik dat graag. Ik weet echter niet of dat helemaal conform de realiteit is. Laten we hopen dat de economie zich ook in die zin ontwikkelt, zodat de binnenvaart daar ook flink van profiteert.

Ik ben het eens met de opmerking van de heer Eversdijk dat Nederland geen eiland is.

Dan het Twente-Mittelland-kanaal. De heer Eversdijk kent onze inzet op dat punt. Dit punt staat helaas bij de Duitsers absoluut niet op de prioriteitenlijst. Het onderzoek ziet er ook wat "ambivalent" uit. Wij doen ons best om het op de Europese lijst te houden. De afspraak is dat dit over vijf jaar opnieuw bekeken zal worden. Ik zal het zeker warm houden bij mijn Duitse collega.

Voorzitter! Ik wil graag nog een opmerking maken in de richting van de heer Pitstra. De suggestie moet weggenomen worden dat iemand in dit huis, ook ikzelf, een afschaffing conform de manier waarop de Duitsers dat hebben gedaan, zou voorstellen. Niemand in de Nederlandse politiek is voorstander van de manier waarop men dit in Duitsland heeft gedaan, namelijk van de ene op de andere dag alle beschermingen in een keer afschaffen. Ik ben wat dat betreft blij met de brede steun in deze Kamer voor dit wetsontwerp. Wij hebben allemaal gezegd dat het afgeschaft moet worden. De een zegt dit uit eigen ideologische overwegingen, de ander omdat hij ziet dat er in Europa een ontwikkeling in die richting is. Maar wij hebben allemaal gezegd: zorg dat het op een zodanige manier gebeurt dat de bedrijfstak daarbij floreert en het uiteindelijk beter kan gaan. Ook de heer Van den Berg heeft gezegd: zorg voor een goed flankerend beleid, opdat de bedrijfstak de toekomst werkelijk goed aankan.

De heer Lodewijks heeft gevraagd naar een aantal knelpunten in de infrastructuur. Ik zou het erg op prijs

stellen om deze discussie verder te voeren bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat, wanneer dit punt ook aan de orde is. Ik neem aan dat deze Kamer hierbij ook een schriftelijke voorbereiding kent. Het mag overigens ook mondeling gebeuren. Ik zal de vraag in ieder geval vast onthouden, zodat ik het antwoord klaar heb op het moment dat we hier bij de behandeling van de begroting verder over discussiëren.

Ik wil ook graag nog een opmerking maken over het plan-2000-plus. Ik heb het plan-2000-plus in zijn breedheid nog niet gezien. Er is, toen ik op werkbezoek was bij de binnenvaart, een kleine presentatie van geweest met een aantal aandachtsvelden. Ik vind dat prima, maar ik ken nog geen groot rapport terzake. Als men dat maakt, zie ik het graag tegemoet.

Ten slotte: dit wetsvoorstel moet natuurlijk niet werkelijk de modal split beïnvloeden. Voor een echte modal shift heb je ander beleid nodig. We zullen dat bekendmaken in de nota zoals ik die in eerste termijn heb aangekondigd.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks en de heer Bierman wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Voorzitter: Tjeenk Willink

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Bepalingen inzake de arbeids- en rusttijden (Arbeidstijdenwet) (23646).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Hofstede** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Vandaag behandelen wij in dit huis de Arbeidstijdenwet die mede moet worden gezien als de opvolger van de legendarische

Arbeidswet van 1919. Met betrekking tot de beperking van de arbeidstijden bood de wet van 1919 – ik citeer – "groote zowel geestelijke als stoffelijke voordelen voor den arbeider, voor diens gezin en voor de maatschappij", aldus de toenmalige bewindsman, minister Aalberse. De Arbeidswet 1919 was zeer vooruitstrevend en had grote en positieve invloed op de arbeids- en rusttijden van de toenmalige werknemer. In de wet van 1919 werd als uitgangspunt gekozen de bescherming van de arbeid tegen al te veel invloed van de machine of van de economie; arbeidsbeschermingswetgeving dus.

Vandaag is de vraag aan de orde of het onderhavige wetsvoorstel eenzelfde uitstraling zal hebben. Opnieuw gaat het om een zeer belangrijke wet, die van grote invloed zal zijn op allerhande andere wetten. De Arbeidstijdenwet zal, éénmaal tot wet verheven, gaan fungeren als een soort grondwet op het gebied van arbeids- en rusttijden.

In het nu aan de orde zijnde wetsvoorstel wordt gekozen voor twee doelstellingen, te weten voor veiligheid, gezondheid en welzijn bij de arbeider en voor bevordering van de combineerbaarheid van arbeid- en zorgtaken, alsmede andere verantwoordelijkheden buiten de arbeid. Verder wordt een vijftal aandachtspunten genoemd namelijk flexibilisering, economisch functioneren van de onderneming, ruimte voor sociale partners, moderne medezeggenschap en minimale administratieve lasten. Zowel de doelstellingen als de aandachtspunten zijn zeer de moeite waard en kunnen over het algemeen waardering ondervinden bij de CDA-fractie.

Een vraag daarbij is wel of de balans tussen flexibilisering, economisch functioneren en arbeidsbescherming voldoende in het oog wordt gehouden. Flexibilisering van de arbeids- en rusttijden is nodig. De moderne werknemer, die goed op eigen benen kan staan, vraagt nadrukkelijk om meer flexibiliteit. Hij of zij wil meer zelf de arbeidstijden kunnen invullen, zulks in nauwe samenhang met de zorgtaken in het gezin of anderszins in de maatschappij, bijvoorbeeld in de vorm van vrijwilligerswerk. Andere arbeidspatronen moeten mogelijk zijn en het wetsontwerp biedt daarvoor terecht ruimte. Tegelijkertijd zijn er nog veel werknemers die niet zo weerbaar zijn