

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 drevlen 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 beconcurreren.

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.

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 overheidsbemoeienis 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 milieuvrien-

delijk 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 éénreisbevrachtingen 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 milieu-doelstelling het onderspit delft. De minister onderkent dit gevaar, getuige haar antwoord in de Tweede Kamer: "Maar als de markt het zo regelt en als blijktbaar 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