

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