

## 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-