

Vergaderjaar 1997–1998

**25 412**

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

**Nr. 11**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 6 mei 1998

Op 1 april 1998 heb ik met uw Kamer overleg gehad over de wijziging van de Wet vervoer binnenvaart als gevolg van de implementatie van de richtlijn nr. 96/75/EG (liberalisatie van de binnenvaart). Als uitkomst van dat debat heb ik met uw Kamer afgesproken:

1. af te stemmen met België en Frankrijk over de liberalisatie;
2. zorg te dragen voor een goed sociaal plan bij het beurspersoneel van de Rijksverkeersinspectie (RVI);
3. persoonlijk nog een keer met het Deelorgaan Binnenvaart te overleggen over zijn standpunt inzake de liberalisatie;
4. de Kamer omstreeks 1 mei 1998 per brief te berichten, met ingang van welke datum de volledige liberalisatie zal ingaan.

Inmiddels heeft uw Kamer op 7 april 1998 ingestemd met de wijziging van de Wet vervoer binnenvaart.

#### **België en Frankrijk**

Op 7 en 8 april 1998 hebben ambtenaren van de afdeling binnenvaart van mijn ministerie gesprekken gevoerd met hun collega's in Brussel en Parijs. Er is onzerzijds verslag gedaan van de stand van zaken tot op dat moment en er is gevraagd of in de beide landen invoering van de liberalisatie eerder dan 1 januari 2000 mogelijk zou kunnen zijn.

Van Belgische zijde is ons medegedeeld, dat de federale minister van transport op 15 januari 1997 een protocol met vertegenwoordigers van Belgische schippersbonden is overeengekomen. Dat protocol voorziet in de volledige toepassing van de Richtlijn nr. 96/75/EG met als consequentie een gefaseerde afbouw van de toerbeurten en een volledige liberalisatie op 1 januari 2000.

In het gesprek verzocht men Nederland in overweging te nemen eveneens een dergelijke gefaseerde afbouw in te voeren, waarbij de idee van 30 000 ton per kwartaal voor tonnagevervoer en minimaal tien weken voor

periodevervoer (het voorstel van V&W aan het Deelorgaan Binnenvaart) gehanteerd zou kunnen worden.

Voorts werd ons van Belgische zijde bericht, dat indien Nederland zou besluiten om reeds op 30 november 1998 te liberaliseren, de federale minister met een nieuwe ontwikkeling wordt geconfronteerd. De federale minister, bevoegd tot besluitvorming, zal dan dat nieuwe feit op zijn merites moeten beoordelen, alvorens een besluit te nemen.

In Parijs gaf men ons te kennen dat het niet te verwachten viel, dat men daar versneld zou liberaliseren. Hoewel men het periodevervoer en de tonnagecontracten al heeft vrijgegeven hecht de binnenvaart in Frankrijk aan de toerbeurt voor de één-reisbevrachtingen en de reizen in openvolging.

De Franse administratie gaf voorts aan, dat voor de Franse schippers de Belgische binnenvaartmarkt substantieel belangrijker is dan de Nederlandse. Zou men er in België aan denken om toch eerder dan 1 januari 2000 te liberaliseren, dan zou dat in Frankrijk wellicht tot een extra overdenking kunnen leiden, of men dan in dat geval België zou moeten volgen. Die overdenking zou niet aan de orde komen vanwege het enkele feit, dat Nederland al voor 1 januari 2000 zou liberaliseren.

Geen van beide landen heeft verzocht niet eerder dan 1 januari 2000 te liberaliseren of verklaard een bezwaar tegen eerdere liberalisatie te hebben. Het is zelfs zo dat men in België mogelijk op federaal niveau zal afwegen, mocht Nederland de liberalisatie reeds dit jaar invoeren, of Nederland dan zou moeten worden gevolgd.

### **Personeel bij de RVI**

Op de diverse schippersbeurzen in ons land worden ruim dertig medewerkers ingezet ten behoeve van het werk van de toerbeurten binnenlands en Noord-Zuid. Omdat al vorig jaar, na het aannemen van richtlijn nr. 96/75/EG, duidelijk was geworden dat de beurzen op een bepaald moment zouden verdwijnen, is men toen al binnen de RVI een traject van gesprekken over een herstructureringsbeleid begonnen. Die gesprekken hebben geresulteerd in goede afspraken met het betrokken personeel.

Over het geheel zijn die afspraken zodanig, dat de betrokken medewerkers op een sociaal verantwoorde wijze en conform het ARAR (voor zover hun arbeidscontract daaraan is gekoppeld) worden behandeld. Mogelijk doet zich in een enkel geval een knelpunt voor. Daarom heb ik de directeur van de RVI verzocht daarvoor een sociaal verantwoorde oplossing in de geest van het verzoek van uw Kamer, te zoeken. Ik ga er van uit dat dit lukt en dat dit een vervroegde sluiting van de beurs niet in de weg hoeft te staan.

### **Deelorgaan Binnenvaart**

Om te onderstrepen dat ik de bevindingen van het Deelorgaan Binnenvaart serieus neem en omdat ik met het Deelorgaan zelf nog eens van gedachten wilde wisselen over het advies de toerbeurten op 30 november aanstaande op te heffen, heb ik op maandag 20 april 1998 zelf aan het overleg in het Deelorgaan deelgenomen. Ik heb van mijn kant verslag gedaan van het Kamerdebat op 1 april jongstleden en kon de leden van het Deelorgaan Binnenvaart ook meedelen, wat onze afstemming met België en Frankrijk had opgeleverd.

Vanuit het Deelorgaan Binnenvaart is mij nog eens uitgelegd hoe men in januari en maart 1998 tot de advisering over de datum van 30 november 1998 was gekomen. Opnieuw verzocht men mij dit advies, dat op 10 maart 1998 vrijwel unaniem werd uitgebracht, over te nemen. Ik heb toegezegd het advies serieus te betrekken bij mijn uiteindelijke besluitvorming.

## **Mijn afwegingen inzake de datum van volledige liberalisatie**

Conform de wens van uw Kamer heb ik mijn beleid er steeds op gericht, de liberalisatie gefaseerd en ondersteund door flankerend beleid te verwezenlijken. Daartoe had ik een tweetal regelingen uitgewerkt, om met ingang van 1 april van dit jaar de milieustransporten en 50% van het vervoer door samenwerkingsverbanden op de Noord-Zuid-markt vrij te geven, en per 30 november 1998 het 50% van het beursvervoer op zowel de Noord-Zuid markt als de binnenlandse markt, door nadere invulling van de tonnagecontracten (30 000 ton per kwartaal) en het periodevervoer (ten minste tien weken).

Daarbij heb ik goed laten kijken naar het handhavings- en controleaspect. De RVI is nauw betrokken geweest bij de opstelling van de regelingen en van die zijde is gesteld de regelingen voldoende te kunnen handhaven: niet alleen door regelmatige controles tijdens de vaart, maar ook door controles van de opgemaakte contracten na afloop van ieder kwartaal.

Zowel op 23 januari 1998, toen ik de beide regelingen plus de voorlopige calculaties voor de nadere invulling van de tonnagecontracten en van het periodevervoer had voorgelegd, als op 10 maart 1998 toen de precieze begrenzing hiervan besproken werd, gaf het Deelorgaan Binnenvaart eerst met een duidelijke, en in tweede instantie met een overgrote meerderheid te kennen, onze keuze niet te ondersteunen. Men twijfelde aan de handhaafbaarheid en controle en men voorzag ernstige concurrentieverstorende effecten. Wel bepleitte men unaniem een snelle vrijgave van de milieustransporten op de Noord-Zuid-markt. Dit standpunt werd herhaald tijdens mijn bezoek aan het Deelorgaan Binnenvaart op maandag 20 april jongstleden.

Ik deel niet de analyse van het Deelorgaan Binnenvaart, dat de handhaafbaarheid en de controle van de voorgestelde regelingen onvoldoende zouden zijn. Ik blijf van mening dat daarvoor adequate afspraken zijn gemaakt ook al gaat het om een complexe situatie.

Het argument dat de regelingen een concurrentieverstorend effect kunnen hebben is echter moeilijk te weerleggen. Dat ligt besloten in het trekken van een bepaalde grens voor het tonnage- en periodevervoer. Welke grens er ook wordt gesteld: zo'n grens heeft nu eenmaal effect. De vervoerder(s) en verlader(s) die er in hun contractvorming boven komen zijn dan vrijgesteld van de beursplichten, zij die dat niet kunnen blijven gebonden aan het tarieven- en vermoedelijk bevrachtingsregime van de beurs met alle gevolgen van dien.

In gevolg in dat laatste geval zal de markt «creatief en dynamisch» op zoek gaan naar mogelijkheden en waarschijnlijk ook onmogelijkheden, om die gestelde grenzen te passeren. In de beleving van de markt zal dan sprake zijn van een ondoorzichtig proces dat kenmerken van rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid kan gaan vertonen.

Het Deelorgaan Binnenvaart heeft zich, als brede vertegenwoordiging van de sector, duidelijk en met grote meerderheid uitgesproken tegen het door mij voorgestelde model, en aanbevolen op 30 november 1998 – er moet dan immers een stap worden gezet tot implementatie van de EU-Richtlijn – de binnenlandse en Noord-Zuid-markt geheel te liberaliseren. Uw Kamer heeft mij, uitgaande van nadere consultaties met België en Frankrijk, in de wet de mogelijkheid gegeven hierover zelfstandig een besluit te nemen. Gezien het voorgaande en gehoord de standpunten in de Kamer heb ik daarom besloten om de aanbeveling van het Deelorgaan Binnenvaart te volgen.

Op korte termijn zal ik de nodige stappen zetten ter formalisering van het besluit tot gehele afschaffing van het toerbeurtsysteem. Voorts heb ik

inmiddels stappen gezet de milieustransporten op de Noord-Zuid-markt vrij te geven van toerbeurtplicht. Een desbetreffende Ministeriële Regeling zal binnenkort in de Staatscourant worden gepubliceerd.

Gaarne ben ik bereid u nader te informeren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
A. Jorritsma-Lebbink