

Z8-f27

Beleidsnota inzake het goederenvervoer  
per binnenschip van Nederland naar  
België en Frankrijk ; het zogenaamde  
Noord-Zuidverkeer.

Beleidsnota inzake het goederenvervoer per binnenschip van Nederland naar België en Frankrijk, het zogenaamde Noord-Zuidverkeer.



- 8 NOV. 1978

De begrijpelijke wens van een grote groep schippers om ook voor de vaart op Frankrijk en België een wettelijke toerbeurt in te stellen komt tot mijn spijt niet voor inwilliging in aanmerking. Na alle mogelijkheden nog eens zorgvuldig te hebben verkend, kom ik tot de slotsom dat ik het risico de positie van de Nederlandse binnenvaart in het internationale transport op de tocht te zetten, niet voor mijn rekening kan nemen.

Ik beseft dat het verhaal met deze constatering niet uit mag zijn. U kent mijn overtuiging dat we in de binnenvaart omstandigheden moeten scheppen die de schippers in staat stellen een behoorlijk inkomen te verwerven. Daarom ben ik bereid voor de schippers in het Noord-Zuidverkeer, met uitzondering van wettelijke maatregelen, alle middelen te benutten die het effect van de op initiatief van de schippers in het leven geroepen vrijwillige toerbeurt kunnen versterken.

Daarnaast kan het voor alle schippers geldende capaciteitsbeleid ertoe bijdragen dat ook de marktpositie van de schippers in het Noord-Zuidverkeer structureel verbeterd wordt.

Hieronder zal ik uiteenzetten op welke concrete punten ik in staat en bereid ben de helpende hand te bieden bij het versterken van de positie van de betrokken schippers.

Voorts wil ik me sterk maken er de verladers van te overtuigen dat het ook in hun belang is met een gezonde vervoertak te werken.

Maar thans eerst een uiteenzetting over wat in de voorbije jaren is gebeurd en een schets van de huidige situatie.

1. Inleiding

Eind september 1975 heeft een groep particuliere schippers de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid opgericht. Deze had tot doel een vrijwillige toerbeurtregeling voor het vervoer van droge lading van Nederland naar België en Frankrijk (via België) te verzorgen. Reeds verscheidene malen is van de zijde van organisaties van particuliere schippers gevraagd c.q. geëist deze vrijwillige toerbeurtregeling een wettelijke basis te geven. Uiteraard wordt deze eis met meer nadruk geformuleerd naarmate het aandeel van de vrijwillige toerbeurtregeling in het totale vervoer per binnenschip vermindert. Zo leidde het feit dat er regelmatig veel lading buiten de vrijwillige toerbeurt om bevracht werd tot de op 18 augustus jl. gehouden waarschuwingsactie, die door de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid was georganiseerd. Als argument voor een wettelijk kader wordt aangevoerd, dat de vrijwillige regeling alleen met illegale middelen in stand gehouden kan worden, omdat een deel van de betrokken schippers de neiging heeft om buiten de beurs om te varen.

2. De huidige toerbeurtregeling

De instelling van de vrijwillige toerbeurtregeling voor het Noord-Zuidverkeer hing nauw samen met het besluit van de Tweede Kamer van augustus 1975 om het systeem van evenredige vrachtverdeling voor het binnenlands vervoer per binnenschip te handhaven.

Een toerbeurtregeling voor het Noord-Zuidverkeer was een van de eisen, die het zogenaamde Aktiecomité Behoud E.V. vóór de parlementaire behandeling had opgesteld. Na het besluit van de Tweede Kamer om de E.V. te handhaven was men van de kant van de particuliere schippers van mening dat op korte termijn ook deze eis ingewilligd zou moeten worden. Men meende, dat vooruitlopend op een wettelijke regeling een regeling door schippers opgezet zou moeten worden voor het vervoer vanuit

Nederland naar België en Frankrijk. De belangrijkste impulsen voor de vrijwillige regeling kwamen uit de kring van eigenaren van de zgn. spitsen of 5-meterschepen.

Dit zijn schepen van circa 350 ton, die voornamelijk het vervoer naar Frankrijk en het zuiden van België verzorgen. Deze groep van circa 1000 schippers omvat in hoofdzaak eigenaren van één schip.

Belangrijkste doel van de vrijwillige toerbeurtregeling was een vermindering van de onderlinge concurrentie tussen de particuliere schippers en daardoor een verbetering van de inkomenspositie. Volgens deze regeling is een systeem van vrachtverdeling in combinatie met een stelsel van bodemtarieven ingevoerd. Dit betekende een wijziging in de bestaande situatie, die gekenmerkt werd door een vrije keuze van de verlader ten aanzien van de te contracteren schipper.

In 1976, het eerste volle jaar dat de vrijwillige toerbeurtregeling functioneerde, werd via de regeling 6,8 miljoen ton lading bevracht, waarvan 1,7 miljoen ton naar Frankrijk en 5,1 miljoen ton naar België (zie bijlage). Het vervoer naar Frankrijk werd vrijwel volledig via de vrijwillige toerbeurtregeling bevracht, terwijl het aandeel in het totale vervoer van droge lading naar België  $\pm$  25% was. Het totale vervoer van droge lading naar België bedroeg namelijk in 1976 18,7 miljoen ton.

In het jaar 1977 nam de hoeveelheid via de vrijwillige toerbeurtregeling vervoerde lading aanzienlijk af, namelijk met 18% tot 5,5 miljoen ton. Daarmee was deze daling veel sterker dan de daling van het totale vervoer per binnenschip van Nederland naar België, die 3% bedroeg. De sterke daling is grotendeels te wijten aan een achteruitgang in het vervoer van zand en grind via de vrijwillige toerbeurtregeling. Terwijl in 1976 namelijk nog 1 miljoen ton ofwel bijna 10% van het totale vervoer van zand en grind naar België via het bord werd bevracht, werd in 1977 deze zo omvangrijke goederenstroom vrijwel volledig buiten het toerbeurtsysteem om vervoerd. Ook in de andere goederensoorten trad in 1977 een lichte achteruitgang op.

Bij de vrijwillige toerbeurtregeling wordt het uitvoerende werk verricht door de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid, die daartoe vergoedingen rekent voor de via de regeling bevrachte reizen. Voor het voeren van overleg tussen de betrokken partijen, o.a. over uitvoeringszaken, de hoogte van de tarieven en de regeling van geschillen is de zogenaamde bevrachtingscommissie ingesteld op grond van het door de Commissie Binnenscheepvaart opgestelde Toerbeurtreglement Noord-Zuid.

Deze bevrachtingscommissie telt zeven leden, te weten drie leden van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid, één lid namens de industriële verladers, één lid namens de zeehavenverladers, één lid namens de makelaars in scheepsvrachten en een onafhankelijke voorzitter. Uit informatie van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid blijkt dat deze vereniging 960 leden telt. Het gaat hier om de groep schippers die regelmatig van de vrijwillige toerbeurtregeling gebruik maakt. Zij vormen een doorsnee van de via de vrijwillige toerbeurtregeling varende schippers naar leeftijd van de schippers en naar grootte van het schip. Van de leden van de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid bezit 90% de Nederlandse nationaliteit, terwijl de resterende leden Belgen en Fransen zijn.

Het totale aantal van de via de toerbeurt varende schippers wordt op 6000 geschat. Dit aantal is inclusief buitenlanders en inclusief schippers die sporadisch via de vrijwillige toerbeurtregeling varen, maar overwegend aan het binnenlands vervoer en/of de Rijnvaart deelnemen.

### 3. Adviezen

#### 3.1. Adviezen Commissie Binnenscheepvaart

Na de blokkade in 1975 heeft de Regering de Commissie Binnenscheepvaart ingesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van schippers, reders, verladers en werknemers en uit ambtelijke leden van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken, Sociale Zaken en Financiën. Deze Commissie kreeg tot taak voorstellen te formuleren ter verbetering van de inkomenspositie van de Nederlandse particuliere schipper.

Zij heeft een tweetal adviezen inzake het Noord-Zuidverkeer uitgebracht. Het eerste advies van de Commissie Binnenscheepvaart dateert van juni 1976. In dit advies beveelt de Commissie vervoerders

en verladers aan om ter verbetering van de inkomenspositie van de particuliere schippers gebruik te maken van de vrijwillige toerbeurtregeling. Ten aanzien van het werkingsgebied van de vrijwillige toerbeurtregeling werd overeenstemming bereikt over het zogenaamde spitsenvervoer, terwijl ook een toerbeurtreglement werd opgesteld. Tenslotte was de Commissie van mening dat als de door haar gewenste oproep van de overheid om zoveel mogelijk aan de vrijwillige toerbeurtregeling deel te nemen niet het beoogde effect zou hebben, zij zich opnieuw over deze aangelegenheid zou moeten beraden. Dit zou kunnen gebeuren na een praktijkperiode van een half jaar.

In juni 1977 bracht de Commissie Binnenscheepvaart haar tweede advies uit. In dit advies waren drie verschillende standpunten opgenomen.

Een deel van de Commissie sprak zich uit vóór een wettelijke toerbeurtregeling, omdat dit het meest effectieve middel zou zijn om in tijden van overcapaciteit een ruïneuze vrachtprijsvorming te voorkomen.

Een ander deel wees een wettelijke regeling van de hand, omdat deze de schipper de mogelijkheid zou ontnemen flexibel te reageren op wijzigingen in de markt.

Een derde opvatting was dat met het bedrijfsleven een studie zou moeten worden verricht naar de mogelijkheden, uitwerking en consequenties van een wettelijke regeling.

### 3.2. Adviescommissie ex art. 6 WAG/WGB

Nadat de Commissie Binnenscheepvaart haar tweede advies over het Noord-Zuidverkeer had opgesteld, heeft ook de Adviescommissie ex art. 6 WAG/WGB zich over deze problematiek gebogen. In deze Commissie, zijn belangenvertegenwoordigers van het vervoerend en verladend bedrijfsleven, alsmede van de werknemers opgenomen. Als gevolg van het vertrek van een lid van de Commissie waren de belangen van de particuliere schippers tot voor kort in deze Commissie niet vertegenwoordigd. Mede in verband met de wijziging van deze situatie, die er op neerkomt dat bestuursleden van de ONS en de Federatie van Schippersbonden als belangenbehartigers van de particuliere binnenvaart in deze Commissie zitting nemen, is de Commissie nog niet in staat geweest een afgerond advies uit te brengen.

Wel heb ik van de voorzitter van de Commissie een brief ontvangen,

waaruit blijkt dat een door de Commissie in haar oude samenstelling opgesteld ontwerp-advies een aanvaardbaar uitgangspunt vormt voor verder overleg. In dit ontwerp-advies wordt een analyse van de problematiek in het Noord-Zuidverkeer gegeven, alsmede een overzicht van de mogelijke oplossingen. Dit zijn respectievelijk regelingen op bedrijfs- of overheidsniveau of een combinatie hiervan. Een van de nieuwe leden van de Adviescommissie heeft zijn mening over de aanvaardbaarheid van dit ontwerp-advies voorbehouden.

4. Internationaal juridische situatie

Anders dan het woord "wettelijk" suggereert, kan de invoering van een wettelijke toerbeurtregeling voor het Noord-Zuidverkeer niet bij nationale wet geschieden, maar moet daarvoor een verdrag met België en Frankrijk worden gesloten.

Daarbij spelen een aantal bestaande verdragen, die de vrijheid van scheepvaart garanderen op waterwegen welke Nederland en België verbinden, een belangrijke rol. Dit betreft met name de op basis van het zogenaamde Scheidingsverdrag van 19 april 1839 met België vastgestelde regelingen betreffende de vaart op de Maas en op de toen reeds bestaande kunstmatige waterwegen tussen Nederland en België, zoals het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Ook het Verdrag van 13 mei 1963 betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn stelt in artikel 32 ondubbelzinnig vast dat de vrijheid van scheepvaart op deze waterweg gewaarborgd is.

Een verdrag dat in dit verband ook vermelding verdient is de op 3 april 1939 te Brussel tussen Nederland, België en Frankrijk gesloten Overeenkomst nopens verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart. Bij dit verdrag wordt ondermeer bepaald dat het verkeer tussen Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Antwerpen en Gent enerzijds en de open zee en België anderzijds onderworpen zal zijn aan een regime waaraan onder andere het beginsel van vrijheid van vaart ten grondslag ligt. Zonder voorafgaande wijziging van de bestaande verdragen met België en Frankrijk zou een wettelijke toerbeurtregeling voor het Noord-Zuidverkeer onverenigbaar zijn met deze internationale overeenkomsten.

Voorts is het regime van de Rijnvaart bij een eventuele wettelijke toerbeurtregeling betrokken met name via artikel 2 van de Akte van Mannheim van 1868. In dit artikel wordt namelijk aan de tot de Rijnvaart behorende vaartuigen het recht gegeven "om bij de doorvaart door Nederland de weg te kiezen die hun goeddukt, ten einde

zich te begeven van de Rijn naar open zee of naar België .....". Dit artikel is overigens door artikel 356 van het Verdrag van Versailles zo gewijzigd, dat de rechten die zijn verleend aan de tot de Rijnvaart behorende vaartuigen, zijn uitgebreid tot de vaartuigen van alle naties.

Het invoeren van een wettelijke toerbeurtregeling zou voor het scheepvaartverkeer komende van het Nederlandse gedeelte van de Rijn met bestemming België onverenigbaar zijn met het regime van de vrijheid van vaart zoals dat met name is vastgelegd in artikel 2 van de Akte van Mannheim en zoals dit door de Nederlandse Regering en de Nederlandse rechtspraak wordt opgevat.

#### 5. E.G.-implicaties

Een wettelijke toerbeurtregeling past niet in de visie die de Europese Commissie heeft op het functioneren van de onderscheidene vervoermarkten. Bij het - verplicht - consulteren van de Commissie over het invoeren van een dergelijke maatregel mag dan ook niet verwacht worden dat zij een instemmend advies zal uitbrengen.

De uiteindelijke toetsing van wettelijke maatregelen aan het recht van de Europese Gemeenschappen is evenwel niet aan de Commissie, maar aan het Europese Hof van Justitie te Luxemburg voorbehouden. Een recente uitspraak van het Hof zou de Commissie, indien zij een wettelijke toerbeurtregeling in strijd zou achten met het Verdrag van Rome en zij Nederland (en België en Frankrijk) voor het Hof zou dagen, een handvat kunnen bieden een dergelijke regeling door een vonnis van het Hof ongedaan te doen maken.

Bij de desbetreffende prejudiciële uitspraak (zaak 82/77, Van Tiggele) werd namelijk een Nederlands minimum-prijsvoorschrift door het Hof strijdig bevonden met de bepalingen van hoofdstuk 2 van het Verdrag van Rome (Afschaffing van de kwantitatieve beperkingen tussen de Lid-Statens). Dit minimum-prijsvoorschrift bezat zekere overeenkomsten met een eventueel in te voeren wettelijke toerbeurtregeling, waaraan een systeem van bodemtarieven wordt verbonden. De rechtsgeldigheid van een wettelijke regeling is dus in het licht van het recht van de Europese Gemeenschappen dubieus.

#### 6. Beleidsuitgangspunten

Zoals ik reeds in mijn beleidsnota over het zand- en grindvervoer per binnenschip heb aangegeven is het beleid van de Nederlandse



overheid inzake het beroepsgoederenvervoer gebaseerd op twee uitgangspunten:

1. Het vervoer is een zelfstandige, op inkomensverwerving gerichte vorm van bedrijvigheid, die niet ondergeschikt is aan andere doelstellingen;
2. Een goed vervoerapparaat is voorwaarde voor het goed functioneren van andere vormen van bedrijvigheid (zoals de industrie).

Aan het tweede uitgangspunt wordt in het algemeen het best voldaan wanneer de sector in het licht van het eerste uitgangspunt als gezond kan worden beschouwd.

Wil een bedrijfstak als economisch en sociaal gezond aangemerkt kunnen worden, dan zal de factor arbeid een inkomen moeten kunnen verwerven dat op een vergelijkbaar niveau ligt met dat in andere bedrijfstakken. Voorts zal de continuïteit van de ondernemingen verzekerd moeten zijn in die zin dat adequate vervanging van het kapitaalgoederenbestand mogelijk is.

Om hieraan te kunnen voldoen zal het vervoerbedrijf in het algemeen zodanige prijzen voor zijn diensten moeten kunnen vragen dat alle kosten gedekt zijn en een redelijk rendement overblijft.

Voor de realisering van deze uitgangspunten hanteert de overheid bij voorkeur globale maatregelen. Het capaciteitsbeleid is daarbij het belangrijkste instrument, terwijl als andere instrumenten het stellen van kwaliteitseisen en een systeem van marktwaarneming genoemd kunnen worden.

Binnen dit kader moet het in het algemeen voor de vervoerbedrijven mogelijk zijn een redelijk rendement te realiseren.

Indien dit toch niet mogelijk blijkt, kunnen de marktverhoudingen nader worden bijgestuurd door maatregelen die meer direkt in de totstandkoming en de inhoud van vervoercontracten ingrijpen.

De internationale binnenvaart wordt echter van oudsher gekenmerkt door een grote mate van vrijheid, zoals die ook in een aantal verdragen uitdrukkelijk is neergelegd. Juist dit regime van vrijheid heeft de vooraanstaande positie van de Nederlandse binnenvaart, alsmede de bloei van de Nederlandse zeehavens, mogelijk gemaakt.

Ik ben dan ook van mening dat voor het internationale vervoer per binnenschip vastgehouden dient te worden aan dit beginsel van vrijheid en dat eventuele verdergaande maatregelen niet door de overheid moeten worden opgelegd, maar op bedrijfsniveau tot stand gebracht moeten worden.

## 7. Beleidsalternatieven

Voor een regeling van het Noord-Zuidverkeer kan een keuze worden gemaakt uit de volgende beleidsalternatieven:

- geen wettelijke maatregelen
- volledige wettelijke toerbeurt
- gedeeltelijke wettelijke toerbeurt
- wettelijke affichage

### 7.1. Geen wettelijke maatregelen

Het achterwege laten van wettelijk maatregelen voor het Noord-Zuidverkeer levert uiteraard geen juridische bezwaren op. Aan een dergelijke oplossing geven de reders en het verladend bedrijfsleven om economische en commerciële motieven de voorkeur.

Hiertegenover staat de wens van vele particuliere schippers om te komen tot een wettelijke toerbeurtregeling. Deze wens komt voort uit de vrees voor een verdere afbrokkeling van de vrijwillige toerbeurtregeling, wat tot verslechtering van de inkomenspositie van de particuliere schippers zou leiden. Bovendien geldt dat van die kant een vrijwillige regeling slechts gezien wordt als een overgangssituatie.

### 7.2. Volledige wettelijke toerbeurt

Het instellen van een volledige wettelijke toerbeurt voor het Noord-Zuidverkeer levert een aantal juridische problemen op. Een dergelijke regeling zou door een internationaal verdrag tot stand gebracht moeten worden, terwijl de rechtsgeldigheid in het licht van het recht van de Europese Gemeenschappen dubieus is. Bovendien is een wettelijke toerbeurtregeling in strijd met de Nederlandse interpretatie van de Akte van Mannheim. Bij de reders en het verladend bedrijfsleven zou een dergelijke regeling op bezwaren stuiten. De om een wettelijke toerbeurt vragende particuliere schippers zouden uiteraard met dit alternatief kunnen instemmen.

### 7.3. Gedeeltelijke wettelijke toerbeurt

Als mogelijkheden voor het instellen van een gedeeltelijke wettelijke toerbeurt zou gedacht kunnen worden aan een toerbeurt voor schepen tot een bepaalde scheepsgrootte of aan een toerbeurt naar bepaalde bestemmingen.

In het algemeen kan gesteld worden dat alle varianten van een gedeeltelijke wettelijke toerbeurt op dezelfde problemen stuiten ten aanzien van de internationaal-juridische situatie als een volledige wettelijke toerbeurt. De verdragen, die deze internationaal-juridische situatie vormen, zijn immers op het gehele vervoer van toepassing en bieden geen mogelijkheden bepaalde categorieën daarvan af te scheiden. Bovendien kan zich bij tussenoplossingen het nadeel voordoen van verschuivingen van het onder de wettelijke regeling vallend vervoer naar het niet onder de wettelijke regeling vallend vervoer.

#### 7.4. Wettelijke affichage

Van de zijde van de particuliere schippers is een systeem van wettelijke affichage voorgesteld als alternatief voor of als overgangmaatregel naar een wettelijke toerbeurtregeling. Bij een systeem van affichage wordt per reis een aantal gegevens, zoals vervoerrelatie, goederensoort, hoeveelheid lading en vrachtprijs, openbaar vermeld.

Ten aanzien van een systeem van wettelijke affichage gelden echter in principe dezelfde juridisch-politieke bezwaren als ten aanzien van een wettelijke toerbeurt.

Een systeem van wettelijke affichage dient dan ook slechts overwogen te worden als overgangmaatregel naar een wettelijke toerbeurtregeling en kan niet als een reëel alternatief beschouwd worden.

#### 8. Keuze beleidsalternatief

Bij de keuze uit de genoemde beleidsalternatieven zijn voor mij van belang de juridisch-politieke aspecten (paragraaf 4 en 5) en de beleidsuitgangspunten (paragraaf 6).

Ten aanzien van de juridisch-politieke aspecten geldt dat een volledige of gedeeltelijke wettelijke toerbeurtregeling door middel van een verdrag tot stand moet worden gebracht. Overeenstemming met België en Frankrijk is hiervoor noodzakelijk. Voorts is de rechtsgeldigheid van een dergelijke regeling in het licht van het recht van de Europese Gemeenschappen dubieus. Tevens is een wettelijke regeling strijdig met de Nederlandse interpretatie van de beginselen van de Akte van Mannheim. De Nederlandse regering heeft deze beginselen, zoals vrijheid van scheepvaart, gelijke behandeling en het verbod tot het heffen van scheepvaartrechten op de Rijn immers

altijd krachtig onderschreven. Als Nederland nu een gehele of gedeeltelijke wettelijke toerbeurtregeling voor het Noord-Zuidverkeer zou invoeren dan zou, behalve dat deze regeling in rechte aanvechtbaar is, aan Nederland gemakkelijk het verwijt kunnen worden gemaakt selectief en nonchalant de Akte van Mannheim te interpreteren. Dit verwijt zou voor andere partijen bij de Akte van Mannheim een welkome aanleiding kunnen zijn eenzelfde onachtzaamheid bij de interpretatie van de Akte aan de dag te leggen op momenten dat hen dat uitkomt. De hieraan verbonden gevaren mogen niet worden onderschat. Een restrictieve interpretatie van het beginsel van vrijheid van scheepvaart kan in deze zin een gevaarlijke aantasting impliceren van de onderhandelingspositie bij de door Nederland altijd krachtdadig verdedigde handhaving van het verbod van het heffen van scheepvaartrechten op de Rijn, zoals de Akte van Mannheim formuleert.

Daarnaast geven de in paragraaf 6 genoemde beleidsuitgangspunten aan, dat voor het internationale vervoer per binnenschip eventuele maatregelen die direct ingrijpen in de totstandkoming en de inhoud van vervoercontracten, niet door de overheid moeten worden opgelegd, maar op bedrijfsniveau tot stand gebracht moeten worden. Op grond van zowel de juridisch-politieke aspecten als mijn beleidsoverwegingen kom ik tot de conclusie, dat invoering van een wettelijke toerbeurtregeling moet worden afgewezen.

Ik geef mij er echter rekenschap van dat de inkomenspositie in de binnenvaart, ook in het Noord-Zuidverkeer, moeilijk is. Verbetering daarin acht ik mogelijk door afspraken op bedrijfsniveau, daar de huidige regeling niet optimaal functioneert. Ik ben ervan overtuigd, dat door een gezamenlijke inspanning van vervoerders en verladers een daadwerkelijke verbetering van de huidige vrijwillige toerbeurt bereikt kan worden.

Ik verklaar mij bereid actief bij te dragen aan de verbetering van de vrijwillige regeling. In de volgende paragraaf zal ik deze toezegging nader uitwerken.

#### 9. Verbetering van de vrijwillige toerbeurtregeling

Eerste voorwaarde voor de realisering van verbeteringen zal moeten zijn, dat de samenwerking en het onderlinge begrip worden versterkt. Dit moet verwezenlijkt worden door het opstellen van een aantal spelregels, waaraan de betrokken partijen zich daadwerkelijk dienen te houden.

-Slechts-

Slechts onder die voorwaarde kan de overheid medewerking verlenen aan de verbetering van de vrijwillige toerbeurtregeling. In ieder geval zal bij het opstellen van die spelregels gezorgd moeten worden voor een omschrijving van het begrip "vrijwillig" die voor alle partijen acceptabel is.

Onderzocht moet worden in hoeverre verladers contracten met de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid zouden kunnen afsluiten. Zodoende zou voor de verladers een privaatrechtelijke verplichting ontstaan om via de toerbeurtregeling te vervoeren. De particuliere schippers zouden daardoor een bepaalde garantie van de kant van de verladers krijgen.

In de bestaande vrijwillige toerbeurtregeling is een aantal verbeteringen mogelijk. Ik denk daarbij aan:

- De tariefstructuur. Deze is momenteel niet evenwichtig voor de verschillende soorten schepen, terwijl er voorts onduidelijkheid bestaat over een aantal toeslagen. Wanneer uit het overleg tussen partijen blijkt dat er behoefte bestaat aan een onderzoek naar de kostprijzen, zoals voor het binnenlands vervoer, dan zou de overheid de opdracht daartoe kunnen verstrekken. Aan het bedrijfsleven zou het dan overgelaten moeten worden om hieruit een betere tariefstructuur te distilleren. Hierbij zou de mogelijkheid kunnen worden overwogen om het systeem van bodentarieven te vervangen door margetarieven, waarbinnen de bevrachtingscommissie de notering vaststelt. Op deze wijze kan de tariefstelling beter op de marktsituatie worden afgestemd dan bij een systeem van bodentarieven.
- Een contractenregeling. Om tegemoet te komen aan de wensen van de verladers naar grotere vervoerszekerheid zou de mogelijkheid van meerreizen- en tijdcharters uitgebreid kunnen worden. De voor het binnenlandse zand- en grindvervoer opgestelde procedure zou hiervoor model kunnen staan.
- Een uitbreiding van de mogelijkheid voor de verladers om extra eisen aan het schip te stellen. Voor deze mogelijkheid, die ook in de binnenlandse zand- en grindregeling is opgenomen, zouden de verladers uiteraard een meerprijs moeten betalen.
- Voor de niet via het bord bevrachte reizen zou een systeem van richtprijzen kunnen worden ontworpen. Hiervoor is te meer reden, als zou worden besloten tot het opnemen van een bepaalde grens voor het toepassingsgebied van de vrijwillige regeling.

Naar mijn mening zal de opzet van de toekomstige vrijwillige toerbeurtregeling op een aantal punten moeten verschillen van die van de bestaande regeling, waarin de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid enerzijds als lid van de bevrachtingscommissie en anderzijds als uitvoerend orgaan funktioneert. Bevrachtingscommissie en uitvoerend orgaan zullen geheel afzonderlijke organen moeten worden, waarbij het uitvoerend orgaan duidelijke instructies zal moeten krijgen van de bevrachtingscommissie.

De inbreng, die ik als Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bij deze opbouw kan leveren, zie ik als volgt:

- In eerste instantie zal ik mij sterk maken om de partijen tot elkaar te brengen. Daartoe zal ik op de betrokken partijen een beroep doen om zich in constructief overleg over verbetering van de vrijwillige toerbeurtregeling te buigen.
- In de tweede plaats realiseer ik mij dat de bevrachtingscommissie in haar huidige vorm zich met de hierboven genoemde verbeteringen, waaronder het opstellen van spelregels, het uitwerken van een tariefstructuur, contractenregeling e.d. voor een zware opgave gesteld zal zien. Het lijkt mij daarom aanbevelenswaardig om, wederom na overleg met de betrokken partijen, over te gaan tot de oprichting van een speciaal orgaan naast de bevrachtingscommissie. Dit orgaan zou zich dan over de meer fundamentele problemen moeten buigen, terwijl de bevrachtingscommissie zich tot de lopende zaken kan beperken.
- In de derde plaats verklaar ik mij bereid om aan de bevrachtingscommissie een ambtelijk secretariaat toe te voegen, dat als waarnemer/bemiddelaar kan fungeren.
- Ten vierde ben ik bereid om het uitvoerend werk van de Vereniging Noord-Zuid over te nemen door het apparaat op de binnenlandse beurzen, in te schakelen. Hiertoe zal ik echter pas overgaan als de eerdergenoemde spelregels zijn opgesteld en de beursambtenaren duidelijke instructies krijgen van de bevrachtingscommissie.

Ik ben mij ervan bewust, dat de hierboven aangegeven verbeteringen alleen ingevoerd kunnen worden, wanneer er in het overleg tussen de betrokken partijen overeenstemming over bereikt kan worden. Er liggen dus voor alle partijen grote verantwoordelijkheden teneinde de huidige problemen het hoofd te bieden en de binnenvaart voldoende perspectieven voor de toekomst aan

te reiken. Daarbij kunnen partijen ervan overtuigd zijn dat de overheid ten volle bereid is om in dit overleg op constructieve wijze deel te nemen.

Daarbij moet voorop staan dat het goederenvervoer niet als een sluitpost mag worden beschouwd, maar als een volledig zelfstandige economische activiteit.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



Enig cijfermateriaal inzake de omvang van de via de vrijwillige toerbeurtregeling vervoerde lading in de jaren 1976 en 1977.

<u>Bevrachtingen</u> (x1000 ton)	<u>1976</u>	<u>1977</u>
<u>Frankrijk</u> 5 meter-bestemmingen	1.672	1.112
<u>Belgie</u> 5 meter-bestemmingen	886	646
100 - 300 ton	888	978
300 - 700 ton	2.057	1.594
700 - 1000 ton	747	746
1000 - 1500 ton	437	359
1500 ton en meer	55	115
 	<hr/>	<hr/>
totaal	6.742	5.550

<u>Plaats van herkomst</u> (x1000 ton)	<u>1976</u>	<u>1977</u>
Rotterdam	3.590	3.652
Maastricht	1.211	416
Amsterdam	981	658
Terneuzen	517	402
Hengelo	388	316
Groningen	55	107
 	<hr/>	<hr/>
	6.742	5.550

Bron: Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid.