

## I

*(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)*

**VERORDENING (EG) Nr. 718/1999 VAN DE RAAD**

van 29 maart 1999

**betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag <sup>(3)</sup>,

- (1) Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr. 1101/89 <sup>(4)</sup> een structurele saneringsregeling is vastgesteld in de binnenvaartsector voor de vloten die vervoer verrichten op het net van de met elkaar in verbinding staande waterwegen van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Oostenrijk; dat deze verordening de overcapaciteit van de binnenvaartvloten beoogde te verminderen door middel van op Gemeenschapsniveau gecoördineerde sloopacties; dat deze verordening op 28 april 1999 afloopt;
- (2) Overwegende dat van de begeleidende maatregelen van dit structurele saneringssysteem, dat wil voorkomen dat de bestaande overcapaciteit nog groter wordt of nieuwe overcapaciteit ontstaat, de „oud voor nieuw”-regeling onmisbaar is gebleken voor een evenwichtige werking van de binnenvaartmarkt; dat deze regeling ook het belangrijkste instrument blijft waarmee bij een ernstige verstoring van genoemde markt, zoals omschreven in artikel 1 van Richtlijn 96/75/EG <sup>(5)</sup>, kan worden ingegrepen; dat voorts dient te worden verhinderd dat de effecten van de sinds

1990 uitgevoerde sloopacties teniet worden gedaan doordat meteen nadat genoemde regeling afloopt, nieuwe scheepsruimte in de vaart wordt gebracht; dat het dus nodig is de „oud voor nieuw”-regeling te handhaven gedurende een overgangsfase van ten hoogste vier jaar, waarin de verhoudingen tot nul worden afgebouwd en de communautaire marktinterventie geleidelijk wordt beëindigd; dat het ook belangrijk is de „oud voor nieuw”-regeling, het instrument voor beheersing van de capaciteit van de EG-vloten, na die vier jaar te handhaven, maar dan op niveau nul en als waakmechanisme, dat alleen bij ernstige verstoring van de markt in de zin van artikel 7 van Richtlijn 96/75/EG kan worden gereactiveerd;

- (3) Overwegende dat het ontstaan van nieuwe overcapaciteit in alle sectoren van de binnenvaartmarkt doeltreffend moet worden tegengegaan; dat de vast te stellen maatregelen derhalve van algemene aard moeten zijn en op alle vrachtschepen en duwbotten betrekking moeten hebben; dat schepen die uitsluitend voor gesloten nationale of internationale markten zijn bedoeld ervan dienen te worden uitgesloten, aangezien die niet bijdragen tot de overcapaciteit op het net van met elkaar in verbinding staande waterwegen en dat dient te worden voorzien in de mogelijkheid om schepen met een draagvermogen van minder dan 450 ton ervan uit te sluiten, aangezien deze evenmin bijdragen tot de overcapaciteit op dat net; dat daarentegen de maatregelen wel dienen te gelden voor de voor eigen rekening vervoer verrichtende particuliere vloten, vanwege de invloed die zij op de vervoersmarkt hebben;
- (4) Overwegende dat een gemeenschappelijke aanpak, waarbij de lidstaten gezamenlijk op de verwezenlijking van eenzelfde doelstelling gerichte maatregelen nemen, één van de essentiële voorwaarden vormt om tot regulering van de scheepsruimte te komen; dat te dien einde de bij Verordening (EEG) nr. 1101/89 opgerichte sloopfondsen in de bij de binnenvaart betrokken lidstaten in stand dienen te worden gehouden onder een nieuwe naam en dat zij zorgdragen voor het beheer van de „oud voor nieuw”-regeling; dat de financiële overschotten van de bijdragen vanuit de bedrijfstak voor tot en met 28 april 1999 lopende structurele saneringsacties worden

<sup>(1)</sup> PB C 320 van 17.10.1998, blz. 4, en PB C 15 van 20.1.1999, blz. 15.

<sup>(2)</sup> Advies uitgebracht op 2 december 1998 (PB C 40 van 15.2.1999, blz. 47).

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 3 december 1998 (PB C 398 van 21.12.1998), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 21 december 1998 (PB C 55 van 25.2.1999) en besluit van het Europees Parlement van 25 februari 1999 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

<sup>(4)</sup> PB L 116 van 28.4.1989, blz. 25. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 742/98 van de Commissie (PB L 103 van 3.4.1998, blz. 3).

<sup>(5)</sup> Richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 304 van 27.11.1996, blz. 12).

ondergebracht in een aan genoemde fondsen toegevoegde reservefondsen;

- (5) Overwegende dat vanwege de fundamentele verschillen tussen de markten voor drogeladingvervoer, vloeibareladingvervoer en duwboden het gewenst is binnen dit fonds afzonderlijke rekeningen te creëren voor drogeladingschepen, tankschepen en duwboden;
- (6) Overwegende dat in het kader van een conform het Verdrag gevoerd economisch beleid regulering van de scheepsruimte in de eerste plaats op de weg ligt van de ondernemingen in de sector; dat de kosten van de te treffen maatregelen dus gedragen moeten worden door de in de binnenvaart actieve ondernemingen; dat deze regulering inhoudt dat er voor het in de vaart brengen van bepaalde nieuwe scheepsruimte voorwaarden moeten worden vastgesteld, zonder dat dit tot een totale blokkering van de toegang tot de markt leidt; dat deze voorwaarden in de tijd en qua effect beperkt kunnen zijn en op een soepele wijze naar gelang van de ontwikkelingen van de markt kunnen variëren, maar dat vanaf 29 april 1999 de verhoudingen binnen vier jaar geleidelijk tot nul moeten worden teruggebracht; dat, zodra de verhouding tot nul is teruggebracht, dit reguleringsmechanisme, de zogeheten „oud voor nieuw”-regeling, als waakmechanisme dient te worden gehandhaafd; dat de krachtens de „oud voor nieuw”-regeling betaalde speciale bijdragen dienen te worden ondergebracht in het reservefonds en dienen te kunnen worden gebruikt om slooppremies te verlenen, wanneer interventie op de markt is geboden;
- (7) Overwegende dat ervoor gezorgd moet worden dat de uitvoering van de in deze verordening vervatte maatregelen er niet toe leidt dat, met name door begunstiging van bepaalde ondernemingen in een mate die strijdig is met het gemeenschappelijk belang, de concurrentie wordt vervalst of dreigt te worden vervalst; dat, om gelijke concurrentievoorwaarden te scheppen voor de betrokken ondernemingen, voor de speciale bijdragen die moeten worden gestort in de fondsen voor nieuwe schepen en slooppremies, als deze slooppremies nodig mochten blijken in geval van ernstige verstoring van de markt en volgens de procedure van artikel 8 van Richtlijn 96/75/EG, uniforme tarieven en voorwaarden moeten gelden;
- (8) Overwegende dat de voor de werking van dit scheepsruimtereguleringsmechanisme vereiste besluiten, gelet op het communautaire karakter van de binnenvaartvloten, op Gemeenschapsniveau moeten worden genomen; dat de bevoegdheid om deze besluiten vast te stellen en op de toepassing daarvan en op de handhaving van de in deze verordening bedoelde concurrentievoorwaarden toe te zien aan de Commissie moet worden verleend; dat de Commissie deze besluiten neemt na raadpleging van de lidstaten en de organisa-

ties die de binnenvaart op communautair niveau vertegenwoordigen;

- (9) Overwegende dat het in het kader van een voor het milieu en de veiligheid bevorderlijke modernisering en herstructurering van de vloten in de Gemeenschap gewenst is sociale maatregelen te treffen ten behoeve van personen die de binnenvaart willen verlaten of willen overstappen naar een andere bedrijfstak; dat er tevens maatregelen moeten worden genomen om het samengaan van ondernemingen te stimuleren, de vakbekwaamheid van de schippers te verbeteren en de technische aanpassing van de schepen te bevorderen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

De binnenschepen die worden gebruikt voor goederenvervoer tussen twee of meer punten op de binnenwateren van de lidstaten vallen onder het in de onderhavige verordening vastgelegde beleid inzake de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloten.

Vanaf 29 april 1999 stelt genoemd capaciteitsbeleid over een periode van ten hoogste vier jaar overeenkomstig de onderhavige verordening voorwaarden aan het in de vaart brengen van nieuwe capaciteit.

#### *Artikel 2*

1. Deze verordening is van toepassing op vrachtschepen en duwboden waarmee beroepsvervoer of eigen vervoer wordt verricht en die zijn geregistreerd in een lidstaat of, indien zij niet geregistreerd staan, door een in een lidstaat gevestigde onderneming worden geëxploiteerd.

Voor de toepassing van deze verordening wordt onder „onderneming” verstaan elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een ambachtelijke of industriële economische bedrijvigheid uitoefent.

2. Deze verordening geldt niet voor:

- a) schepen die uitsluitend nationale waterwegen gebruiken die niet met de andere waterwegen van de Gemeenschap in verbinding staan;
- b) schepen die wegens hun afmetingen de nationale waterwegen waarop zij varen niet kunnen verlaten en zich niet op de andere waterwegen van de Gemeenschap kunnen begeven (bateaux captifs) op voorwaarde dat deze schepen de schepen waarop deze verordening van toepassing is geen concurrentie aan kunnen doen;
- c) schepen die uitsluitend op de Donau (en zijrivieren) tot aan Kelheim opereren zonder daar buiten te komen;
- d) duwboden met een voortstuwingsvermogen van ten hoogste 300 kW;

- e) kustvaarders en lichters voorzover daarmee uitsluitend internationaal of nationaal vervoer wordt verricht tijdens reizen die een maritiem traject omvatten;
- f) uitsluitend voor de opslag van goederen gebruikte schepen, dit wil zeggen schepen die dienen voor het laden en vervolgens lossen van goederen op dezelfde plaats;
- g) baggerwerktuigen, zoals hopperzuigers en pontons alsmede drijvende werktuigen van bouwondernemingen, voorzover dit materieel niet wordt gebruikt voor goederenvervoer in de zin van artikel 1;
- h) veerboten;
- i) voor niet-commerciële openbare dienst gebruikte vaartuigen.

3. Elke betrokken lidstaat in de zin van artikel 3, lid 1, kan zijn schepen met een draagvermogen van minder dan 450 ton van het toepassingsgebied van deze verordening uitsluiten. Wanneer van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, meldt de betrokken lidstaat dat binnen zes maanden aan de Commissie, die de overige lidstaten ervan in kennis stelt.

#### Artikel 3

1. Elke lidstaat waarvan de waterwegen in verbinding staan met die van een andere lidstaat en waarvan de vloot een tonnage heeft van meer dan 100 000 ton, hierna te noemen „de betrokken lidstaat”, richt in het kader van zijn nationale wetgeving en met zijn eigen bestuurlijke middelen een „fonds voor de binnenvaart”, hierna genoemd het „fonds”, op.

2. Elk fonds wordt beheerd door de bevoegde autoriteiten van de betrokken lidstaat. Deze betreft zijn nationale representatieve organisaties voor de binnenvaart bij dit beheer.

3. Elk fonds beschikt over een reservefonds dat drie afzonderlijke rekeningen omvat: één voor drogelading-schepen, één voor tankschepen en één voor duwboten.

Dat reservefonds wordt gestijfd met:

- uitsluitend uit de financiële bijdragen vanuit de bedrijfstak bestaande financiële overschotten van de tot en met 28 april 1999 georganiseerde structurele saneringsacties,
- de speciale bijdragen als bedoeld in artikel 4,
- de financiële middelen die ter beschikking kunnen worden gesteld in geval van ernstige verstoring van de markt, als bedoeld in artikel 7 van Richtlijn 96/75/EG.

4. Het reservefonds kan worden gebruikt in het kader van passende maatregelen als bedoeld in artikel 7 van Richtlijn 96/75/EG en met name in het kader van op het niveau van de Gemeenschap, volgens de bepalingen van lid 6 en van artikel 6, getroffen saneringsmaatregelen.

5. Het reservefonds kan worden gebruikt in het kader van maatregelen zoals die welke in artikel 8 worden bedoeld, indien de organisaties die de binnenvaart vertegenwoordigen dit unaniem vragen. In dat geval moeten de betrokken maatregelen onder een actie op Gemeenschapsniveau vallen.

6. De slooppfondsen zijn in financiële zin onderling solidair voor wat betreft de afzonderlijke rekeningen als bedoeld in lid 3, eerste alinea. Deze solidariteit treedt in werking bij alle uitgaven en alle in lid 3, tweede alinea, bedoelde middelen van de fondsen, teneinde gelijke behandeling voor alle onder deze verordening vallende vervoerders te waarborgen, onafhankelijk van de fondsen waaronder het schip ressorteert.

7. De betrokken lidstaten blijven het in artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1101/89 bedoelde fonds beheren totdat het in lid 1 bedoelde nieuwe fonds is opgericht.

#### Artikel 4

1. Voor het in de vaart brengen van onder deze verordening vallende schepen die nieuw, uit een derde land geïmporteerd, of van nationale waterwegen als bedoeld in artikel 2, lid 2, onder a), b) of c), afkomstig zijn, geldt als voorwaarde (de „oud voor nieuw”-regeling) dat de eigenaar van het in de vaart te brengen schip:

- ofwel zonder een slooppremie te ontvangen tonnage laat slopen volgens een zo genoemde „verhouding” tussende oude en nieuwe tonnage, die door de Commissie wordt vastgesteld;
- ofwel in het fonds waaronder zijn nieuwe schip ressorteert, of in een door hem overeenkomstig artikel 5, lid 2, gekozen fonds, een speciale bijdrage stort die is vastgesteld op basis van genoemde verhouding, of indien hij minder tonnage sloopt dan vereist volgens genoemde verhouding, het verschil in tonnage tussen het nieuwe schip en de gesloopte tonnage betaalt.

2. De verhouding kan worden gedifferentieerd naar gelang van de marktsectoren: drogelading-schepen, tankschepen en duwboten.

De verhouding wordt geleidelijk verlaagd zodat zij zo spoedig mogelijk in gelijke etappes en uiterlijk op 29 april 2003 tot nul wordt teruggebracht.

Zodra de verhouding nul is geworden, wordt de regeling tot een waakmechanisme, dat alleen kan worden gereactiveerd bij ernstige verstoring van de markt, overeenkomstig artikel 6.

3. De eigenaar van het schip moet zijn speciale bijdrage betalen of de oude tonnage laten slopen:

- op het moment dat de order voor de bouw van het nieuwe schip wordt geplaatst of de invoervergunning wordt aangevraagd, op voorwaarde dat het schip binnen twaalf maanden daarna in de vaart wordt genomen, of
- op het moment dat het nieuwe of geïmporteerde schip daadwerkelijk in de vaart wordt gebracht.

Deze keuze van het moment moet kenbaar worden gemaakt op het moment dat de order wordt geplaatst of de vergunning voor de invoer van het schip wordt aangevraagd.

Het als compenserende tonnage voor de sloop aan te bieden schip moet zijn gesloopt voordat het nieuwe schip in de vaart wordt gebracht.

De eigenaar van het in de vaart te brengen schip die meer tonnage heeft laten slopen dan nodig is, ontvangt daarvoor geen financiële compensatie.

Elke betrokken lidstaat kan toestemming verlenen om schepen die definitief uit de markt zijn genomen om voor andere doeleinden dan goederenvervoer te worden gebruikt, bijvoorbeeld voor humanitaire doeleinden bestemde schepen, museumschepen, voor ontwikkelingslanden buiten het Europese continent bestemde schepen of ter beschikking van instellingen zonder winstoogmerk gestelde schepen, als compenserende tonnage, dat wil zeggen als gesloopte tonnage, te beschouwen. Deze lidstaat meldt dat aan de Commissie, die de overige betrokken lidstaten ervan in kennis stelt.

4. Bij duwbotten wordt het begrip tonnage vervangen door voortstuwingsvermogen.

5. De in lid 1 genoemde beperkingen gelden ook voor capaciteitsuitbreiding door verlenging van vrachtschepen of vervanging van motoren bij duwbotten.

6. De Commissie kan, na raadpleging van de lidstaten en de organisaties die de binnenvaart op communautair niveau vertegenwoordigen, gespecialiseerde schepen uitsluiten van het toepassingsgebied van lid 1.

Gespecialiseerde schepen moeten speciaal ontworpen zijn voor het vervoer van één soort goederen, terwijl ze technisch ongeschikt moeten zijn voor het vervoer van andere goederen. Deze ene soort goederen mag niet worden vervoerd door schepen die niet over de vereiste technische installaties beschikken, terwijl de eigenaars zich er schriftelijk toe moeten verbinden dat zij, zolang als de „oud voor nieuw"-regeling van kracht is, met hun schepen geen andere goederen zullen vervoeren.

#### Artikel 5

1. Voor de in een van de betrokken lidstaten geregistreerde schepen wordt de speciale bijdrage betaald aan het fonds van de lidstaat waar het schip is geregistreerd. Voor de niet-geregistreerde schepen die worden geëxploiteerd door een in een van de betrokken lidstaten gevestigde onderneming wordt de speciale bijdrage betaald aan het fonds van de lidstaat waar de onderneming is gevestigd.

2. Voor de in een andere dan een betrokken lidstaat geregistreerde schepen en de niet-geregistreerde schepen die door een in een andere dan de betrokken lidstaat gevestigde onderneming worden geëxploiteerd wordt de speciale bijdrage, naar keuze van de eigenaar van het

schip, betaald aan één van de in de lidstaten opgerichte fondsen.

#### Artikel 6

Bij een ernstige verstoring van de markt, als omschreven in artikel 7 van Richtlijn 96/75/EG, kan de Commissie op verzoek van een lidstaat, na advies van het in artikel 8 van Richtlijn 96/75/EG bedoelde comité, en volgens de daarin voorziene procedure, de „oud voor nieuw"-regeling voor een beperkte periode, overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 96/75/EG, reactiveren en, deze al dan niet, gepaard doen gaan met structurele saneringsmaatregelen.

In geval van deze structurele saneringsmaatregelen, kan de eigenaar van ieder in artikel 2, lid 1, bedoeld schip, indien hij dat schip laat slopen, dit wil zeggen de romp van het schip volledig laat verschroten of, in het geval van een duwboot, de romp van het schip en de motor vernietigt, van het fonds waaronder het schip valt en binnen de grenzen van de beschikbare financiële middelen een slooppremie ontvangen, waarvan de hoogte wordt vastgesteld volgens de in artikel 7 vermelde voorwaarden.

Deze premie kan echter alleen worden toegekend voor een schip waarvan de eigenaar aantoont dat het behoort tot de „actieve vloot", dit wil zeggen:

- dat het schip in goede staat is en
- dat de eigenaar voor het schip een geldig bewijs van deugdelijkheid en een geldige meetbrief kan voorleggen, of een door de bevoegde autoriteit van één van de betrokken lidstaten afgegeven vergunning voor het verrichten van nationaal vervoer, en
- dat het schip in de 24 maanden vóór de indiening van de aanvraag voor een slooppremie minstens tien reizen heeft gemaakt. Onder „reis" wordt verstaan commercieel vervoer over een afstand die gebruikelijk is voor het vervoer van goederen van dezelfde aard (meer dan 50 km) waarbij er een redelijke verhouding is tussen de vervoerde lading en het laadvermogen van het schip (minstens 70 %).

Er worden geen premies toegekend of betaald voor schepen die als gevolg van averij of andere schade niet meer te herstellen zijn of waarvan de herstellkosten hoger zijn dan de slooppremie.

Wanneer de bevoegde autoriteiten gegronde redenen hebben om te twifelen aan de goede staat van het schip waarvoor een slooppremie wordt aangevraagd, kunnen zij aan een adviesbureau vragen een verklaring op te stellen dat het desbetreffende vaartuig technisch in staat is om aan het verkeer deel te nemen. De slooppremie wordt geweigerd, indien het schip niet aan die eis voldoet.

#### Artikel 7

1. De Commissie stelt, na raadpleging van de lidstaten en de organisaties die de binnenvaart op communautair niveau vertegenwoordigen, afzonderlijk voor drogelading-schepen, tankschepen en duwbotten het volgende vast:

- de verhoudingen van de „oud voor nieuw”-regeling voor de in artikel 2 bedoelde schepen,
- de hoogte van de speciale bijdragen,
- de periode gedurende welke de in artikel 6 bedoelde slooppremies worden betaald, de toekenningsvoorwaarden en de hoogten daarvan,
- de waarderingscoëfficiënten (equivalente tonnages) voor de verschillende types en categorieën binnenschepen.

2. De speciale bijdragen en sloopuitkeringen worden uitgedrukt in euro. De tarieven daarvan zijn dezelfde voor alle fondsen.

3. De speciale bijdragen en de slooppremies worden voor vrachtschepen berekend op basis van het laadvermogen, en voor duwboten op basis van het voortstuwingsvermogen.

4. De Commissie stelt, na raadpleging van de lidstaten en de organisaties die de binnenvaart op communautair niveau vertegenwoordigen, de regels vast voor de toepassing van de in artikel 3, lid 6, bedoelde financiële solidariteit tussen de fondsen.

5. Bij het nemen van deze besluiten houdt de Commissie ook rekening met de resultaten van de observatie van de vervoersmarkten in de Gemeenschap en met de te verwachten ontwikkeling daarvan, evenals met de noodzaak te voorkomen dat de mededinging verstoord wordt in een mate die in strijd is met het algemeen belang. Bij wijze van bijdrage tot de marktobservatie moeten de eigenaars van op stapel gezette of ingevoerde schepen de fondsen zes maanden voor het in de vaart brengen hiervan op de hoogte stellen.

#### *Artikel 8*

Onverminderd artikel 3, lid 5, kan elke lidstaat de volgende maatregelen nemen met name om:

- de vervroegde pensionering of de overschakeling naar een andere economische bedrijvigheid te vergemakke-

- lijken van ondernemers van vervoer over de binnewateren die zich uit dit beroep terugtrekken,
- voor de werknemers die de binnenvaart verlaten, acties inzake beroepsopleiding of omschakeling te organiseren,
- te bevorderen dat de schipper-eigenaars commerciële samenwerkingsverbanden vormen,
- de technische aanpassing van de schepen te stimuleren met het oog op verbetering van de arbeidsomstandigheden en verhoging van de technische veiligheidseisen,
- de vakbekwaamheid van de binnenschippers te verbeteren om de verdere ontwikkeling en de toekomst van het beroep te verzekeren.

#### *Artikel 9*

1. De lidstaten stellen de maatregelen vast die nodig zijn voor de uitvoering van deze verordening en delen deze aan de Commissie mede.

In deze maatregelen moet met name worden voorzien in een permanent en doeltreffend toezicht op de naleving van de verplichtingen die krachtens deze verordening op de ondernemingen berusten en de voor de uitvoering ervan genomen nationale maatregelen alsook in aangepaste sancties bij inbreuk.

2. De lidstaten delen de Commissie jaarlijks alle nuttige gegevens mede over de resultaten van de „oud voor nieuw”-regeling alsmede over de financiële toestand van de fondsen en hun reservefondsen.

3. De Commissie stelt de besluiten vast die zij krachtens artikel 7 dient te nemen.

4. De Commissie ziet erop toe dat de fondsen de onderhavige verordening op uniforme wijze toepassen, waarbij zij coördinerend optreedt.

#### *Artikel 10*

Deze verordening treedt in werking op 29 april 1999.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 29 maart 1999.

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
 F. MÜNTEFERING