

Martini e. a.

een Nederlandse vrachtauto. Het vervoer op andere landen van Europa is eveneens aanzienlijk en om een overbekend getal te noemen: momenteel geschiedt ca. 40 pct. van het internationale vervoer in de hele EEG - oude stijl - met Nederlandse vrachtauto's. Van alle in Nederland vervoerde goederen gaat ca. 75 pct. over de weg. In het beroepsgoederenvervoer vinden ca. 80 000 Nederlanders werk, in het eigen vervoer ligt dat cijfer aanzienlijk hoger.

Het goederenvervoer over de weg betaalt naar schatting aan brandstofaccijns en motorrijtuigenbelasting 400 mln. per jaar. Deze cijfers moeten ons wel tot nadenken stemmen bij het verder te voeren beleid. In het licht van de economische en sociale betekenis van het wegvervoer - dat niet alleen zijn kosten op, moet brengen maar ook een redelijke rentabiliteit moet hebben - is het begrijpelijk, dat ook van de overheid een bijdrage verwacht wordt tot een behoorlijk ondernemingsklimaat in deze bedrijfstak. Dat brengt mij op het Algemeen Vervoerfonds dat o.a. gebruikt gaat worden om de exploitatietekorten van het openbaar vervoer te dekken.

Ook het beroepsgoederenvervoer langs de weg zal zijn bijdrage moeten leveren. Dit kan voor deze bedrijfstak de concurrentieverhoudingen danig verstoren, met als risico dat de positie van het Nederlandse wegvervoer wordt aangetast door overheveling van een flink deel van het goederenpakket naar niet in Nederland gevestigde ondernemingen. Het brengt bovendien de beoogde harmonisatie van het rail-, weg- en watervervoer in EEG-verband nog verder in het slop.

Hier staan grote nationale belangen op het spel en niet die van ons goederenvervoeraandeel alleen.

Natuurlijk zal ook in de toekomst in het goederenvervoer het maatschappelijk nut naast het bedrijfseconomisch nut een rol gaan spelen en zal de vrijheid van de weg niet mogen leiden tot „weg met de vrijheid”. Doch steeds hogere belastingen op voertuig, brandstof en weg betekenen een jaarlijks hogere last op het enige bedrijfsmiddel van de wegvervoerderneming, nl. de vrachtwagen. Een verzwarende bovendien, die niet meer in verband is te brengen met de veroorzaakte kosten en bovendien een discriminatie inhoudt ten opzichte van andere bedrijfstakken die niet jaarlijks opnieuw in hun bedrijfsmiddelen worden getroffen.

Mijnheer de Voorzitter! Er staat ons een andere weg voor ogen dan het verzwaren van de lasten, nl. het streven naar een verlaging van het groeipercentage van het goederenvervoer langs de weg. Bij de beoordeling van de groeiwenselijkheid kunnen wij selectiever te werk gaan. De vraag mag gesteld worden of het transport van bepaalde goederen wel bij het wegvervoer thuis behoort, te denken valt b.v. aan het transport van zeer gevaarlijke stoffen.

Meer bulk- en containervervoer over de rail verlaagt het relatieve aandeel van de kosten van de weg en van de algemene kosten bij het reizigersvervoer van de N.S. en dus van de verliezen, daarop geleden. Het effect van deze gerichte maatregelen zou wel eens aanzienlijk positiever kunnen uitpakken dan een bijdrage van het goederenvervoer in de verliezen van de andere branches.

Ook hierover zou ik graag de mening van de Staatssecretaris vernemen.

Ten slotte, mijnheer de Voorzitter, een vraag aan de Staatssecretaris over de financiering in deze bedrijfstak: In eerder uitgebrachte rapporten van het Economische bureau voor het weg- en watervervoer over de financiering werd geconstateerd dat de traditionele kredietvormen niet zijn aangepast aan de vermogensbehoefte van het bedrijf. Eerder deed de Staatssecretaris de toezegging, dat hij met zijn ambtgenoot van Economische Zaken over dit probleem zou spreken. Kan hij reeds mededelen wat de resultaten van dit overleg zijn?

De heer Draijer (D'66): Mijnheer de Voorzitter! In Overijssel leeft op het ogenblik onbehagen en verwarring over de besluitvorming op het gebied van het provinciale en het rijks-wegenet, met name over de vraag of er nu wel of niet een pro-

Draijer e. a.

vinciale weg van Almelo naar Delden, de S-23, moet komen. Niemand begrijpt meer wat er nu besloten moet worden en de indruk bestaat, dat zelfs provinciale staten niet weten wat gedeputeerden ten slotte willen voorstellen of verantwoorden. Hoewel de streekdagbladen de hele S-23-affaire nauwgezet en zeer volledig hebben verslagen, durft geen redacteur op dit moment nog te voorspellen hoe het zal uitpakken. Het is dan ook een zeer moeilijk besluit.

Mijnheer de Voorzitter! Op 23 november 1971 heeft tussen enerzijds de Minister en deskundigen van Rijkswaterstaat en anderzijds een zware delegatie van het provinciaal bestuur een conferentie plaatsgevonden waarin, naar ik meen te weten, afspraken zijn gemaakt die slechts voor één uitleg vatbaar waren.

Kan de Minister bevestigen, dat als gemeenschappelijke taakstelling werd afgesproken om:

ten eerste, de provinciale weg S-23 tussen Delden en Almelo niet aan te leggen;

ten tweede, de hiermee door de provincie bespaarde middelen, naar schatting 10 mln., vermeerderd met de besparing op de rijksbegroting van 5 mln. voor de aansluiting in de E-8 en de niet nader te specificeren secundaire besparingen, te bestemmen voor een bespoedigde aanleg van de rijksweg 35, de zgn. zuidelijke bandweg en de voortzetting van de E-8? Is het voorts juist, dat op deze conferentie door de Minister als een te aanvaarden taakstelling werd gezien: dat de zuidelijke bandweg over het traject van Almelo tot Enschede met de aansluiting op de inmiddels tot daar voltooide E-8 in de periode tot 1978 geheel gereed zal komen; dat voorts over de fasering van de E-8 voorbij Enter en de zuidelijke bandweg R-35 nader overleg mogelijk was om de ernstigste knelpunten in het regionale verkeer wat vroeger op te vangen; en dat gestreefd zou worden naar een eerder gereed komen van deze wegen?

Is de Minister bereid alsnog deze taakstelling te aanvaarden, indien de provinciale staten terugkomen op hun besluit van 8 december 1971 tot aanleg van de S-23? Is de Minister ook bereid het „aanvaarden van een taakstelling” zo op te vatten dat naar redelijkheid mag worden gerekend op een gereedkomen van deze wegen uiterlijk in het jaar 1972? Dit zou de besluitvorming naar alle waarschijnlijkheid helpen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik spreek jegens de Minister mijn erkentelijkheid uit voor zijn plannen inzake E-8 en R-35, plannen die onaangestast bleven, terwijl overal moest worden besnoeid en getemporiseerd. De S-23 is uit nood geboren. Als alle wegen in Twente straks klaar zijn is de S-23 er te veel. Op enkele kabellengten daar vandaan ligt dan de R-35. Zelfs wanneer het geld op de rug groeit is dat een slecht plan, te meer daar het onvervangbare landschap Twickel erdoor wordt aangestast. Indien de Minister mij vandaag zou kunnen antwoorden, helpt hij mee aan een verstandige besluitvorming.

De heer Van Wijk (P.S.P.): Mijnheer de Voorzitter! Verkeer en Waterstaat zijn in een land als het onze met zijn overbevolking, overbehuizing, overbeweging en overbebrugging geknipt voor een debat van een week. Ik heb echter slechts tien minuten; ik houd het dus op enkele onderwerpen.

Het eerste betreft de vuile en vervuilende zee. Enkele dagen geleden ontvingen wij een exemplaar van het verdrag ter voorkoming van de vervuiling van de zee door het opzettelijk in zee storten van schadelijke stoffen vanuit schepen en vliegtuigen. Ik heb het met aandacht gelezen. Als deze overeenkomst werkelijk wordt nagekomen, is ongetwijfeld iets bereikt. Het is nog maar kort geleden dat op een eerder congres of een bijeenkomst van de Internationale raad voor het onderzoek van de zee, in 1968 een rapport over de Noordzee werd uitgebracht waaruit pijnlijk duidelijk bleek dat Nederland aan de vervuilende Noordzee nog niets had gedaan. Het verslag van de technische conferentie over de vervuiling van de zee, georganiseerd door de FAO in Rome in december 1970, bevatte vooral in zijn vele bijlagen en documenten een menigte gegevens over deze Noordzee.

EERSTE KAMER