

23ste Vergadering

Dinsdag 26 april 1983

Aanvang 10.45 uur

Voorzitter: Thurlings

Tegenwoordig zijn 66 leden, te weten:

Thurlings, Franssen, Eijsink, Nagel, Vermeer, Steigenga-Kouwe, Gooden, Kaland, Grol-Overling, De Gaay Fortman, Oskamp, Smeets-Janssen, Netjes, Tiesinga-Autsema, Bakker, Schinck, Rijnvos, Hijmans, De Vries, Uijen, Van der Meer, Hendriks, Albeda, Tonkes, Bischoff van Heemskerck, Heijne Makkreel, Mijsbergen, Kruisinga, d'Ancona, Uijterwaal-Cox, Buijsert, Vrouwenvelder, Groensmit-van der Kallen, IJmker, Maassen, Veen, Bukman, Zoutendijk, Leyten-de Wijkerslooth de Weerdesteijn, Hofman, Glastra van Loon, Abma, Van Veldhuizen, De Rijk, Heijmans, Ermen, Ginjaar, Van Tets, Van der Ploeg, Van Soest-Jansbeken, Van Boven, Vonhoff-Luijendijk, Vleggeert, Zoon, Van de Zandschulp, Mastik-Sonneveldt, Zijlstra, Derks, Simons, Veder-Smit, De Jong, Maaskant, Van Dalen, Steenkamp, Vis en Christiaanse, en mevrouw Smit-Kroes, Minister van Verkeer en Waterstaat en de heer Scherpenhuizen, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De **Voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Van der Werf-Terpstra, Baarveld-Schlaman, Van der Werff en Tummers, wegens deelneming aan een vergadering van de Raad van Europa;

Stam, wegens deelneming aan een vergadering van de Interparlementaire Unie;

Feij;

Von Meijenfeldt, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **Voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat is ingekomen een bericht van overlijden van de heer ir. S. H. Visser, oud-Minister van Defensie.

Ik heb dit bericht mede namens de Kamer beantwoord met een brief van rouwbeklag.

Ik deel aan de Kamer mede dat het besluit, dat na overleg met het College van Senioren is genomen, alsmede de lijst van ingekomen stukken met de door mij gedane voorstellen voor de leden ter inzage liggen. De op het vorenstaande betrekking hebbende stukken zullen in de Handelingen worden opgenomen.

Ingevolge artikel 41 van het Reglement van Orde liggen ook de notulen van de vorige vergadering voor de leden ter inzage. Tenzij enig lid hiertegen vóór het einde der vergadering bezwaar maakt, zal worden aangenomen, dat de Kamer akkoord gaat met de voorstellen en dat zij de notulen goedkeurt.

Ik heb voorts bericht van verhindering tot bijwoning van de vergadering ontvangen van de Minister van Landbouw en Visserij.

In de vergadering der Kamer van 12 april jl. zijn aangewezen de leden en plaatsvervangende leden van de Interparlementaire Commissie inzake de Nederlandse Taalunie. Ik deel u mede, dat ik nog als plaatsvervangend lid van deze commissie heb aangewezen de heer Eijsink.

Aan de orde is de behandeling van de wetsontwerpen:

Wijziging Wet Autovervoer Personen, Wet Autovervoer Goederen, Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (16977);

Wijziging van hoofdstuk XIV (Departement van Landbouw en Visserij) van de begroting van uitgaven van het Rijk voor het jaar 1981 (verzamelontwerp; tweede wijzigingsvoorstel) (17523).

Deze wetsontwerpen worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
Hoofdstuk XII (Verkeer en Waterstaat) van de rijksbegroting voor 1983; begroting van uitgaven;

Ingekomen stukken
Vervoer
Landbouw en Visserij
Verkeer en Waterstaat
Rijkswegfonds

aanwijzing en raming van de middelen (17600–XII);

de begroting van uitgaven en inkomsten van het Rijkswegfonds voor 1983 (17600–B);

de begroting van uitgaven en inkomsten van het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie en de Rijkspostspaarbank voor 1983 (17600–G);

de begroting van lasten en baten van het Staatsvisserijhavenbedrijf te IJmuiden voor 1983 (17600–I).

De beraadslaging wordt geopend.

De **Voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Mijsbergen, die vandaag zijn maidenspeech zal houden. De Kamer weet dat het de gewoonte is, niet tijdens zo'n plechtig ogenblik te interrumperen.

□

De heer **Mijsbergen** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb dit van nabij gedurende twee jaren mogen meemaken en ik meen dan ook dat ik wat het interrumperen betreft wel bestendig ben. Gezien de op handen zijnde ontbinding van de Eerste Kamer zou het trouwens wel eens mijn zwanezang kunnen zijn, hetgeen in mijn geval een even vreemd woord is als maidenspeech.

Bij dit begrotingsdebat, mijnheer de Voorzitter, ontkom ik er niet aan, in te gaan op het ad-hoc karakter van een aantal daden van de huidige Minister van Verkeer en Waterstaat. Het is een goed parlementair gebruik, dat een minister zich niet zonder meer distantieert van beleidsdaden van voorgangers. Zeker wanneer het toezeggingen dan wel gewekte verwachtingen betreft bij instanties of lagere overheden, dient men daar behoedzaam mee om te gaan. Ook onze fractie is ervan overtuigd, dat bezuinigingen bij het departement van Verkeer en Waterstaat noodzakelijk zijn, maar dan wel na zorgvuldige afweging en overleg. In het huidige beleid, mijnheer de Voorzitter, missen wij echter een duidelijke prioriteitstelling en daarom vraagt onze fractie zich af of het Ministerie van Verkeer

Staatsbedrijf der Posterijen,
Telegrafie en Telefonie
en de Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf

Mijnsbergen

en Waterstaat werkt met integrale prioriteitstellingen en zo ja, welke methodieken daarbij gebruikt worden.

Liggen de prioriteiten soms bij de geldverslindende prestigeobjecten langs onze rijkswegen? Om de paar honderd meter een portaal over de weg met allerlei informatie!

Vanaf morgen behoeven wij ons in de buurt van Rotterdam niet eens meer af te vragen waarom wij in een file zitten. De matrixborden vertellen het ons wel. Het zal ieder van ons wel eens overkomen zijn, dat het verkeer stakte en dat er na een paar kilometer voortsukkelen helemaal niets aan de hand bleek te zijn. Aan deze kwellende onzekerheid wordt voor de automobilisten nu een einde gemaakt. Wij kunnen door middel van pictogrammen aflezen dat verderop een ongeluk gebeurd is, of dat er werk in uitvoering is. Eén onzekerheid bekruipt mij nu: welk pictogram krijgen wij te zien wanneer op de ons tegemoet komende baan een ongeluk gebeurd is en als gevolg van de nieuwsgierigheid van de automobilisten op de eigen rijbaan ook een file ontstaat? Maar ter zake, de daden van de bewindsvrouw komen hier en daar te hard aan om er grapjes over te maken.

Gelukkig hebben wij één echte prioriteit wel kunnen ontdekken, namelijk het op deltahoogte brengen van de zeedijken langs de Noordzeekust en de Waddenzeekust. Dat dit geen overbodige prioriteit is, heeft de storm van 31 januari 1983, precies dertig jaar na de ramp van 1953, ons wel geleerd. Heel wat bewoners van de gebieden nabij de zeedijken hadden een paar maanden geleden weer een slapeloze nacht.

Onze fractie is dan ook van mening dat aan de toezeggingen en reserveringen voor de zeedijkverzwaringen op geen enkele wijze mag worden getornd. Het is al erg genoeg dat dertig jaar na de ramp van 1953 veel dijken niet méér veiligheid bieden dan toen. Het op deltahoogte brengen van de zeedijken wordt nu voorgefinancierd door de waterschappen. Deze lenen hun geld bij de Waterschapsbank tegen een hogere rente dan financiering direct met rijksmiddelen tot gevolg zou hebben. Uiteindelijk wordt dus als gevolg van deze financieringswijze de dijkverzwaring wel weer duurder.

Het lijkt erop dat de Minister van Verkeer en Waterstaat nog een prioriteit heeft, die door onze fractie minder positief wordt beoordeeld,

namelijk de gewoonte om gemaakte afspraken terzijde te schuiven. Jarenlang bestond er een constructief overleg tussen de opeenvolgende ministers van Verkeer en Waterstaat en het college van gedeputeerde staten van Zeeland over de Westerschelde Oever Verbinding (WOV) en de daarmee samenhangende veerdiensten over diezelfde Westerschelde.

Werd in de afgelopen maanden de – ik geef toe, ook in Zeeland omstreken – WOV van tafel geveegd ondanks het feit dat aan eerder overeengekomen voorwaarden werd voldaan, nu veegt de Minister bij brief van 29 maart jongstleden ook de overeenkomsten met betrekking tot de Westerscheldeveren van tafel. Men zou toch mogen verwachten dat, nu er voor wat de Minister betreft geen sprake meer is van een WOV, de Minister zich zonder meer houdt aan afspraken over de dekking van tekorten in de exploitatielasten van de veren.

Niets is minder waar! De rijksbijdrage tot maximaal 70% van de goedgekeurde exploitatiekosten wordt gebonden aan een bovengrens van 36 miljoen. Wanneer dit tekort nu al bereikt wordt, nog voor het in de vaart brengen van de derde dubbeldekker, dan zal het echter duidelijk zijn dat de 70% een farce wordt. Wel geeft de Minister drie adviezen om het tekort te beperken, namelijk tariefsverhogingen, beperking exploitatiekosten en een provinciale bijdrage in de exploitatiekosten. Het derde advies biedt echter niet de mogelijkheid om het tekort te verminderen, het is uitsluitend een andere manier om het tekort aan te zuiveren.

De tarieven zijn sinds 1950 regelmatig verhoogd. Voor die tijd was deze verbinding in rijkswegen trouwens tolvrij. Het nu voorstellen van een extra verhoging van – voor een bepaalde groep gebruikers – meer dan 200%, is toch wat al te gek. Ik neem dan ook aan dat de Minister van Economische Zaken en de Economische Controle Dienst hiermee wel problemen zullen hebben.

Het vragen van een provinciale bijdrage in de exploitatie van de Westerscheldeveren is trouwens een typisch voorbeeld van 'dubbel pakken', zoals dit tegenwoordig zo fraai heet. De provincies leveren al hun bijdrage in de sanering van de rijksfinanciën door middel van kortingen op de uitkeringen uit het Provinciefonds.

Mijnheer de Voorzitter! Moeten wij nu aan de Minister vragen om haar brief van 29 maart in heroverweging

te nemen en het overleg met gedeputeerde staten van Zeeland voort te zetten? Onze collega's in de Tweede Kamer vroegen dit ook aan de Minister ten aanzien van de WOV. Het overleg werd inderdaad heropend, maar zelfs vergaande bezuinigingsvoorstellen vanuit Zeeland waren niet bespreekbaar. Het antwoord was en bleef: neen! Toch willen wij de Minister vragen haar brief van 29 maart bespreekbaar te stellen en positief te reageren op de voorstellen van het provinciaal bestuur van Zeeland.

Ook in Friesland is de Minister op deze manier bezig geweest. Hier betreft het de afspraken, gemaakt in het kader van het Integraal Structuurplan Noorden des Lands. De rijksweg tussen Meppel en Leeuwarden is te duur geworden, dus behalve afslanken moet er ook nog een ander object worden ingeleverd: de wegverdubbeling van de A-31, alle afspraken, nog maar een jaar geleden gemaakt, ten spijt. Het zal dan ook niemand verwonderen, mijnheer de Voorzitter, dat er in beide provincies gesproken wordt over chantage en 'bestuurlijk onzindelijk'.

De fiets kreeg uitgebreid aandacht in de op 19 januari jongstleden uitgebrachte nota Fietsverkeer. Een positief initiatief zo'n nota, wanneer de daden gebaseerd worden op de stellingname uit die nota.

Maar wat is de werkelijkheid? Een kort citaat uit de nota Fietsverkeer: 'De mogelijkheden voor het meenemen van fietsen in de trein zijn de afgelopen jaren verruimd'. Moet onder verruimen worden verstaan een tariefsverhoging van 40%? Het moet de Minister toch bekend zijn dat voor vele fervente fietsers het kunnen huren van een fiets in de plaats van bestemming geen alternatief is? Ook het verzenden van de fiets vooraf is voor deze groep geen aantrekkelijke mogelijkheid. De huidige toerfietsen zijn nu eenmaal erg kwetsbaar en de kans op beschadiging bij verzenden vooraf is erg groot. Graag willen wij de Minister vragen of deze tariefsverhoging nog ongedaan gemaakt kan worden.

Schoolkinderen zijn tegenwoordig veel te lui, liet de Minister weten, die moeten maar weer op de fiets en niet allemaal in het spitsuur in de bus. Vroeger kon dat ook, dus waarom nu niet meer, vroeg de Minister zich af. Maar, mijnheer de Voorzitter, die schoolkinderen worden niet voor hun eigen lol met de bus meegevoerd. De verkeerssituatie in het woon-school-

Mijnsbergen

verkeer is bepaald niet kindvriendelijk te noemen. Fietsen akkoord, maar dan eerst veilige fietsverbindingen.

Tot slot nog een vraag over een ander plan van de Minister, dat plotseling weer te voorschijn werd gehaald, namelijk de afsnijding van de Waalbocht bij Nijmegen. Iedereen ging er vanuit dat, met de in uitvoering zijnde vervanging van de spoorbrug, deze afsnijding zo niet definitief dan toch zeker de eerste decennia van de baan zou zijn. Kennelijk heeft de stroom brieven uit Duitsland dit plan weer boven water gebracht. Hoe is dit plan in te passen in het huidige bezuinigingsbeleid? Wat gaat die bochtafsnijding trouwens kosten en dan niet alleen aan directe kosten van aanleg maar ook rekening houdend met de indirecte kosten zoals wijziging in de waterhuishouding van de nabij gelegen gebieden, wijziging van leidingstraten enzovoorts?

Kunnen de dreigementen van die Duitse bedrijven nu echt serieus genomen worden? Zijn er al eens voorzichtige berekeningen uitgevoerd om na te gaan of bij voorbeeld de railinfrastructuur tussen Duinkerken en het Roergebied werkelijk een bedreiging vormt voor de vierbaksduwvaart op de Nederlandse en Duitse rivieren? Zeker wanneer daarbij de wetenschap betrokken wordt dat de huidige duwvaartrederijen eigendom zijn van diezelfde Duitse bedrijven!

Op welke trajecten van de Rijn in Duitsland is zesbaksduwvaart toegestaan? Mag dit overal gelijktijdig, zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts, of zijn er in Duitsland beperkingen? En zo ja, om welke trajecten gaat het dan?

□

De heer **Tonkes** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Uit diverse berichten is gebleken dat de Minister een voorkeur heeft voor het beperken van bijdragen van het Rijk, onder andere door het beperken van openbaar-vervoersvoorzieningen, ook is de Minister voor verhoging van de bijdrage van de gebruikers hiervan, zelfs in gevallen waar geen alternatief aanwezig is. Aan de overzijde hebben mijn geestverwanten al duidelijk gemaakt deze benadering niet te delen als het gaat om het openbaar bus- en treinvervoer.

Ik heb echter ook begrepen dat de Minister voorkeur heeft voor het handhaven van het vliegveld Zestienhoven bij Rotterdam. Deze voorkeuren van de Minister in combinatie lijken

mij enigszins strijdig. Zestienhoven heeft immers een beperkte functie. Het aantal bewegingen in het handelsverkeer bedraagt minder dan 10% van dat van Schiphol. Het betreft activiteiten, zoals deze ook op Schiphol plaatsvinden. Er is dus een alternatief voor degenen die in de nabijheid van Rotterdam werken of wonen. Uit de gegevens van de Minister in de memorie van antwoord blijkt dat de capaciteit van Schiphol ruimschoots voldoende is om ook de activiteiten van Zestienhoven volledig over te nemen. Uiteraard zal een dergelijke concentratie – er wordt dan gebruik gemaakt van overcapaciteit van Schiphol – kostenbesparend werken.

Dit effect is vooral interessant, omdat de Minister tevens vermeldt dat de kosten van Zestienhoven, 14,5 mln. gulden, slechts voor 46% – dit is nog niet eens de helft! – door de gebruikers worden gedekt. Het restant wordt dus door de gemeenschap via de verschillende overheden betaald. Een vergelijking met het openbaar bus- en railvervoer dringt zich dan op!

Als Zestienhoven als luchthaven zou verdwijnen, levert dit een niet onbelangrijke kostenbesparing op, terwijl het ook ruimtelijke voordelen met zich brengt. Op Schiphol zijn geen nieuwe investeringen nodig. Het efficiënter afhandelen van het vliegvervoer wordt dan mogelijk. Overigens als het Vliegveld Zestienhoven een succes gaat worden, zal dit gesloten moeten worden omdat dit voor de omgeving te hinderlijk zal zijn. De kleine activiteiten die op Zestienhoven plaatsvinden, kunnen ook op Ypenburg uitgevoerd worden. De verbindingen met Schiphol vanuit het Rotterdamse zijn uitstekend. Er zijn zowel via de weg als via de rail directe verbindingen van voldoende capaciteit. Mede door de verbeteringen die thans worden gerealiseerd nabij Leidschendam is vanuit Rotterdam-noord geen filevorming van betekenis meer te verwachten. De verbinding via de nieuwe Schipholspoorlijn is zelfs bijzonder ruim van capaciteit ten opzichte van het gebruik. Uit de gegevens van de Minister blijkt dat er sprake is van een bezetting van 12.000 passagiers per dag op ruim 140 treinen. Er is dus geen capaciteitsprobleem. Er is ook geen tijdprobleem, want de rijtijd is in beide gevallen minder dan een uur. Vergeleken met de afhandelingstijd op een vliegveld en de vervoerstijd naar de vliegvelden in met de Randstad te vergelijken stedelijke gebieden elders in Europa, is dit zeker niet ongunstig. Ook hierbij geldt dat

aanwezige infrastructuur, waarvoor de investeringen reeds zijn gedaan, kan worden gebruikt en daarmee rendabeler kan worden gemaakt.

Vanuit vervoersplanologisch en vanuit vervoerseconomisch oogpunt gezien, lijkt er niets tegen maar veel voor sluiting van Zestienhoven. Vanuit de situatie rondom de overheidsfinanciën is hier een middel tot bezuinigen aanwezig. Het is een middel dat weliswaar geen kolossale bedragen opbrengt, maar dat wel principieel een zinnige verbetering met zich brengt. Tevens zal hiermee gekomen worden tot een grotere efficiëntie op veel terreinen. Ook zal het geen verschuiving van kostendragers met zich behoeven te brengen. Bovendien ontstaat er niet wezenlijk een verslechtering voor potentiële gebruikers!

Deze aspecten passen mijns inziens in het huidige beleid van dit kabinet en deze Minister. Ik ben dan ook benieuwd waarom de Minister de sluiting van Zestienhoven, waarbij iedereen kan blijven vliegen, autorijden of treinrijden en dus niet extra hoeft te lopen, niet wil bevorderen. Het is nog steeds niet begrijpelijk welke belangen met het open houden van dit vliegveld gediend zijn.

De milieuproblematiek behoort tot de grootste problemen waarvoor onze maatschappij zich geplaatst ziet. Als gevolg van een snel intensiever wordend gebruik van onze omgeving en weinig gevoel voor de consequenties hiervan, hebben wij de afgelopen tientallen jaren ons leefmilieu zo ver gaand verontreinigd dat de vraag soms al opkomt, of wij niet de grens zijn gepasseerd waarbij het begaan van de weg terug niet meer mogelijk is. Slechts de weg naar een volledige vernietiging zou dan nog over zijn.

De voor ons land bijzonder belangrijke component van het milieu, namelijk het water, is om vooral historische redenen terechtgekomen op het ministerie van Verkeer en Waterstaat en niet bij het departement dat in zijn naam het begrip milieu voert. Het aanpakken van de verontreiniging van het water is het eerste milieuonderdeel dat wettelijk in een duidelijk kader is geplaatst. Dit is de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Hierin is een en ander organisatorisch en financieel geregeld. Thans hebben wij reeds vele jaren ervaring met de aanpak van de waterverontreiniging.

De resultaten hiervan worden zichtbaar. Hiermee wordt tevens een achterstand ten opzichte van een