

Schuurman

Wat er van overheidswege op het gebied van verkeersveiligheid wordt gedaan, staat tot de omvang van het te bestrijden kwaad in geen enkele reële verhouding. Er wordt een veel te mager veilig-verkeersbeleid gevoerd. Het aantal ongelukken, het aantal slachtoffers en de schade zullen door dit beleid niet meer afnemen.

Met schrik constateren wij verder dat de minister van plan is, per 1 januari 1985 extra financiële voorzieningen voor de aanleg van fietspaden te stoppen. Het eigenlijke argument zal wel de bezuinigingen zijn, terwijl gezegd wordt dat er voldoende fietspaden aanwezig zijn. Dat strookt niet met het aantal ongelukken van fietsers op verkeerswegen!

Kortom, hoeveel goeds ook is gebeurd en hoeveel zinnige maatregelen ook worden voorgesteld, dit beleid blijft beneden de maat! Een meer verantwoorde, creatieve aanpak is nodig. Zou het niet nodig zijn, de hoeveelheid schade per jaar van 12 à 15 mld. te analyseren en na te gaan, bij voorbeeld in overleg met verzekeraars, of een gedeelte van dat geld voor verkeersveiligheid kan worden gebruikt? Daarbij valt vooral te denken aan onbewaakte overwegen die nog altijd een zeer hoge tol per jaar eisen.

Af en toe lees je in de krant wat de kosten zijn van de kilometers lange files: 600 mln. per zoveel dagen! Ook een analyse van die kosten en bij voorbeeld ook een analyse van de wachtkosten aan grensovergangen zou inzicht kunnen geven in de mogelijkheden om geld voor de verkeersveiligheid vrij te maken. Als daarvoor onorthodoxe methoden moeten worden gebruikt, zal dat vanwege de grootte van het te bestrijden kwaad te rechtvaardigen zijn.

Een dergelijke aanpak zal misschien meer en sterker interdepartementaal te verwezenlijken zijn. Wordt daar serieus naar gekeken? Verdient daarom een systematische of holistische aanpak niet de voorkeur boven een groot aantal, op zichzelf zeer te waarderen en ook uit te voeren, maar verbrokkelde maatregelen?

Voorzitter: De Rijk.

De **Voorzitter**: Ik heb de eer, het woord te geven aan de heer Van Bemmelen, die zijn maidenspeech zal houden.

□

De heer **Van Bemmelen** (VVD):
Mijnheer de Voorzitter! Bij de vorige

behandeling van het hoofdstuk Verkeer en Waterstaat in deze Kamer, april 1983, stelde de minister dat zij eerlijk moest bekennen toch wat overdonderd te zijn door de veelheid van onderwerpen die men had aangedragen. Alhoewel ik denk dat er heel wat voor nodig is om die toestand bij deze minister te bereiken – een minister overigens die op verstandige en 'mens-moedige' wijze haar portefeuille beheert – heb ik toch geprobeerd om het aantal onderwerpen in de bijdrage van de zijde van de VVD in deze gedachtenwisseling sterk te beperken.

Bij de selectie van de onderwerpen hebben wij een sterke voorkeur willen tonen voor aangelegenheden met internationale aspecten, zeker niet primair vanwege het feit dat enige van deze onderwerpen – ik denk bij voorbeeld aan het grensoverschrijdend goederenverkeer – de laatste tijd zo van zich hebben doen spreken en daarmee in het centrum van de belangstelling zijn komen te staan, maar eerder door een tweetal factoren.

In de eerste plaats is dat de prioriteit die wij in Nederland moeten blijven toekennen aan internationale samenwerking voor het behoud van onze positie op het gebied van verkeer en vervoer.

In de tweede plaats de wetenschap dat juist oplossingen in internationaal verband met veelal zeer tegenstrijdige belangen tijdovend plegen te zijn en om die reden de voortdurende aandacht behoeven.

Uiteraard zijn er ook enige onderwerpen van uitsluitend nationaal belang die ik namens de VVD-fractie naar voren zal brengen, maar die wil ik gaarne, conform onze prioriteitstelling, behandelen na de meer internationaal getinte onderwerpen.

Ik kom in de allereerste plaats op het Nederlandse memorandum in de Europese Raad. Graag wil ik hier uitdrukkelijk blijf geven van onze grote waardering voor het Nederlandse memorandum dat verleden jaar in de Europese Raad en in de vervoersraad is gepresenteerd. Dat is een zeer lofwaardig initiatief geweest. Het daarin voorgestelde beleid, gebaseerd op het beginsel van vrij verkeer van diensten en vergroting van de effectiviteit en rentabiliteit van de vervoerssector, heeft ongetwijfeld de instemming van zeer velen binnen en buiten onze landsgrenzen. Een dergelijk beleid werkt ten gunste van de Europese burger.

Diezelfde burger begrijpt heel goed dat zo spoedig mogelijk moet worden afgerekend met de kostbare en discriminerende belemmeringen aan de binnengrenzen van de Europese Gemeenschappen. Sterker nog, de Europese burger begrijpt helemaal niet dat zulke toestanden, zoals zich onlangs in Frankrijk voordeden, nog tot de mogelijkheden behoren. Even weinig begrijpt de burger dat goederenvervoer binnen de Europese Gemeenschappen dat slechts Oostenrijk passeert, aan de Italiaanse grens de huidige problemen nog kan ontmoeten; dit alles 27 jaar na het sluiten van het Verdrag van Rome. Voor zover de burgers zich dit niet kunnen herinneren, is het toch vijf jaar na de eerste directe verkiezingen voor het Europese parlement. Verkiezingen nota bene waarvoor zij over enige maanden wederom ter stembus worden opgeroepen.

De geloofwaardigheid van de politiek en zeker van een Europese politiek – en daarmee van de vervoerspolitiek – staat onder zware druk. Er is een groeiende twijfel omtrent de macht van politici in Europa. Als ik lees dat een vrachtauto in het internationaal verkeer, die binnen de Europese Gemeenschappen goederen van A naar B vervoert, gewoonlijk tussen 20 en 35 documenten aan boord heeft, dan moet ik constateren dat de bureaucratie tot op heden aan de winnende hand is. Ik wijd dat niet aan gebrek aan inzet of motivatie van de Europese transportministers.

Ik verkeer in de veronderstelling – wellicht kan de bewindsvrouw zich daarbij geheel aansluiten – dat de politieke wil tot samenwerking in die Europese kring beslist veel groter is dan tot op heden in de praktijk is gebleken. In dat verband vraag ik de minister, of zij onze mening deelt dat te veel problemen die het internationale goederenvervoer ondervindt, niet kunnen worden opgelost door de ministers van transport.

Ik denk daarbij aan al de problemen die zich voordoen op taakgebieden van collega's van deze ministers. Ik noem slechts de douanefaciliteiten, ressorterende onder het ministerie van Financiën, en de regelingen inzake rijtijden, vallend onder het departement van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Ik begrijp dat de transportministers in dezen een belangrijke stimulerende en coördinerende rol hebben te vervullen.

Toch besef ik zeer wel dat er tegen diverse nationaal georiënteerde stromingen moeizaam wordt opgeroed, zeker waar andere prioriteiten

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie
en Telefonie en de Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf

Van Bemmelen

zich doen gelden. Deelt de minister onze mening dat in Europees verband de sterke neiging ontstaat om – evenals dat jarenlang het geval is geweest bij de landbouwpolitiek – de vervoerspolitiek gescheiden te behandelen van andere sectoren in de Europese politiek?

Wij waarderen het uiteraard dat juist de Nederlandse minister het initiatief nam om op korte termijn de Europese ministers van transport bijeen te roepen, en wel naar aanleiding van de recente blokkades. Wij zijn er verheugd over dat de desbetreffende vergadering de volgende week zal plaatsvinden. Juist nu deze vergadering aanstaande is, zal ik een tweetal vragen aan de minister voorleggen. Welke middelen heeft zij tot op heden het sterkst gemist om haar doelstellingen inzake een Europees vervoersbeleid te bereiken?

Welke mogelijkheden biedt de Europese topconferentie die op 19 en 20 maart a.s. in Brussel wordt gehouden, om te voorzien in de middelen die zij in het verleden node heeft gemist? De VVD-fractie hoopt van ganser harte dat de komende vergaderingen op Europees niveau tot een goede aanzet voor een gemeenschappelijk beleid in dezen zullen leiden. Na de vele verklaringen en toezeggingen die tijdens de blokkades zijn gedaan, is het zeker dat het ijzer nu nog heet genoeg is om te smeden. Wij wensen de minister daarbij uiteraard veel succes toe.

Ten slotte zal ik ten aanzien van dit actuele onderwerp enige woorden wijden aan de schade die door de vervoersbedrijven is geleden gedurende de blokkades. Het ligt zeker voor de nationale autoriteiten in zowel Italië als Frankrijk voor de hand om het vraagstuk van de aansprakelijkheid voor de geleden schade zoveel mogelijk uit de weg te gaan. De indicaties gaan voorts nog in die richting.

Wij vragen ons echter af, in hoeverre zulks als een correcte gedragslijn valt te kwalificeren. Op grond van de bepalingen van het EG-verdrag betreffende het vrije verkeer van goederen en personen zijn de lid-staten gehouden om alle noodzakelijke maatregelen te treffen om degene die schade heeft geleden, schadeloos te stellen. Ik moge in dit verband verwijzen naar artikel 30 van het EG-verdrag, waarin dergelijke acties worden verboden. Uit de berichtgeving heb ik begrepen dat een Nederlandse europarlementariër in dezen de kat de bel wil aanbinden.

Graag vernemen wij de mening van de minister over de schadeloosstelling bij geleden schade, en wel in het bijzonder in al de gevallen die een direct gevolg zijn van het niet functioneren van overheidsdiensten, zoals de Italiaanse douane. Ik vraag dit met klem, omdat het uiterst moeilijk is, de bedrijfsresultaten van jaar tot jaar positief te doen zijn en omdat zich in deze branche veel kleine ondernemers bevinden die in een zeer kwetsbare positie verkeren.

Mijnheer de Voorzitter! Aangezien ik in deze bijdrage veel aandacht heb gegeven aan het beroepsgoederenvervoer langs de weg, is het mij om tijdsredenen helaas niet gegeven, op gelijke wijze aandacht te schenken aan andere vervoersmethoden langs de weg en langs de rail. Ik denk dan in het bijzonder aan het openbaar vervoer. Wellicht wil de minister echter in haar antwoord melding maken van de recente ontwikkelingen in dezen na het verschijnen van de memorie van toelichting.

Een geheel ander onderwerp dat de gezamenlijke Europese benadering vraagt, is de problematiek in de zeescheepvaart. Uit het perscommuniqué van begin maart uitgegeven bij het bezoek van de Duitse verkeersminister dr. Werner Dollinger aan onze minister, spreekt grote zorg omtrent de ontwikkelingen in de zeescheepvaart waar het gaat om eenzijdige reservering van lading door de overheid, dumpingpraktijken en economisch niet te rechtvaardigen tariefaanbiedingen.

Terecht werd tijdens de UCV van 2 november jl. van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer bij de behandeling van dit begrotingshoofdstuk door enige leden ruim aandacht besteed aan deze zeer ongewenste gang van zaken. Uit de Handelingen van die vergadering heb ik geconstateerd, dat de minister ook toen reeds met zorg was vervuld over het optreden van de vloten van de Oostbloklanden.

Ongetwijfeld verschillen bewindslieden en de fractie van de VVD op geen enkele wijze van mening over het feit dat deze moordende concurrentie, waarbij door de Russische koopvaardijvloot 40% onder de marktprijs wordt geopereerd, op lange termijn niet is vol te houden door de vrije handelsvloot uit het Westen.

In het persbericht, uitgegeven tijdens het bezoek van de heer Dollinger wordt gesteld, dat wanneer in de komende tijd commercieel geen bevredigende oplossingen te bereiken zijn, de ministers zich moeten uitspre-

ken over dan te nemen gerichte tegenmaatregelen. Gaarne verneem ik van de minister, of omtrent aard en omvang van die tegenmaatregelen al iets naders valt mee te delen. Ik begrijp zeer wel dat deze vraag aan de vroege kant lijkt te zijn omdat het overleg nog gaande is.

Ik kan mij echter nauwelijks voorstellen dat het overleg zich als erg vruchtbaar zal gaan openbaren indien de stokken achter de deur te veel verscholen blijven. Wellicht kan de minister in dit verband enige voortgang vermelden uit de Hardcore-groep die de scheepvaart-politieke onderhandelingen voert met de Sovjet-Unie.

Ik hoop dat mijn woorden duidelijk maken dat de fractie waarvoor ik hier het woord mag voeren, deze aangelegenheid met grote belangstelling volgt en dat zij hoopt op positieve ontwikkelingen in dezen op niet al te lange termijn. Zeker moet worden voorkomen dat door het uitblijven van sterke reacties van Westerse zijde, de indruk gaat ontstaan dat in dezen niet alleen een lankmoedige doch ook een berustende houding wordt ingenomen.

Om die redenen willen wij aandringen op beklemtoning van de zinsnede in de memorie van toelichting, alwaar wordt gesteld dat in die gevallen waar redelijk scheepvaart-politiek overleg niet tot de gewenste resultaten leidt, andere wegen zullen moeten worden gezocht. Dan zal bezien moeten worden of het zinvol is, de scheepvaart-politieke relaties met een land te verbinden aan de relaties op economisch of algemeen politiek vlak met dat land.

Mijnheer de Voorzitter! Na deze woorden van zorg op het internationale vervoersvlak, wil ik gaarne woorden van lof uitspreken voor de inspanningen die worden getroost om het project van de Europese transsontunnel en windtunnel gevestigd te krijgen in de Noord-Oost polder. Wij begrijpen dat de onderhandelingen hieromtrent nog volop gaande zijn en dat wij het verdere verloop dienen af te wachten.

Wel zij vandaag vermeld dat dit goede streven geheel past in het beleid geformuleerd door de werkgroep Technologiebeleid van het ministerie van Economische Zaken in haar rapport dat wij vorige week mochten ontvangen. Daarin staat het aantrekken van dergelijke vormen van hoogwaardige technologie centraal.

Vervolgens wil ik enkele opmerkingen maken over de tolheffing op autowegen in Europa. De VVD-fractie wil zich in haar uitspraken terughoudend opstellen ten aanzien van de te

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie
en Telefonie en de Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf

Van Bemmelen

verwachten tolheffing op de Zwitserse autowegen waarover sinds kort een uitspraak bij referendum bestaat. Deze terughoudendheid vindt haar oorsprong in twee redenen.

Ten eerste achten wij het minder passend, ons in dezen sterk afwijzend op te stellen tegenover dit beleidsvoornemen in een land dat niet behoort tot de Europese Gemeenschap, terwijl nota bene in sommige EEG-landen het heffen van tolgeden helaas nog tot de dagelijkse praktijk behoort of waar de invoer van deze heffingen overwogen worden. In dit verband verwijs ik naar recente uitspraken gedaan in West-Duitsland.

De andere reden voor terughoudendheid is gelegen in het feit dat het Zwitserse grondgebied relatief zeer weinig wordt benut voor de doorvoer van goederen in het Europese vervoersgebeuren. Wij zouden de aandacht vooral nog sterk willen richten op die landen in Europa die bijzondere lasten ervaren van het transitoverkeer, met name Duitsland, Oostenrijk en Frankrijk.

In de memorie van toelichting wordt onder het hoofdstuk goederenvervoer over de weg ingegaan op het verzoek van de Oostenrijkse regering uit 1977 aan de Europese Commissie om een financiële bijdrage van de Gemeenschappen voor de aanleg van de autosnelweg Inkreis-Pirn. Ik heb begrepen, dat over de uitkomst van de onderhandelingen met Oostenrijk op voorhand weinig valt te zeggen, doch dat een en ander wel moeizaam verloopt.

Naar aanleiding van deze problematiek wil ik de minister de vraag voorleggen of het streven in Europees verband niet erop gericht behoort te zijn, dat in de toekomst aanleg, beheer en onderhoud van alle grote E-routes ressorteren onder één autoriteit binnen de Euromarkt.

Wellicht klinkt deze gedachte op dit moment nog ultra-Europees, doch ik zou gaarne de reactie van de minister vernemen op de vraag of niet op den duur in Europa een autoriteit op internationaal niveau met een soortgelijke taak belast moet worden voor alle E-routes, in navolging van de rijkswegenplannen.

Eveneens met betrekking tot het goederenvervoer stelden wij in het voorlopig verslag een vraag over de zogenaamde eigen-rijdersconstructie, waartegen op dit moment niet formeel kan worden opgetreden. In de memorie van antwoord wordt aangegeven, dat het in de eerste

plaats een zaak van arbeidsverhoudingen is.

De bewindslieden geven de voorkeur aan een oplossing op basis van afspraken tussen partijen in het georganiseerde bedrijfsleven. Zij willen in ieder geval het resultaat van het overleg tussen beide partijen afwachten. Wij willen ons, zij het met grote moeite, wel bij de wachtenden voegen mits de oplossing niet te lang op zich laat wachten. Wij zijn namelijk van mening, dat de eigen-rijdersconstructie enige zeer ongewenste elementen in zich bergt.

Het zwaarst weegt daarbij de volstrekte afhankelijkheid van de werknemer, die aan zijn werkgever een kapitaal produktiemiddel ter beschikking moet stellen, terwijl de werkgever de vergunning behoudt. Verdient het niet de voorkeur om ernaar te streven, dat de zelfstandige rijder tevens de vergunning heeft? Met andere woorden: als de baas zijn vrachtauto aan het personeelslid wil verkopen, moet hij dan niet de vergunning erbij leveren, zodat het aangaan van een hoge schuld door het personeelslid ook medezeggenschap in het bedrijf impliceert?

Mijnheer de Voorzitter! Uit het antwoord op vraag 20 van de VVD-fractie inzake het rapport Rentabiliteit van motorvrachtschepen van de Nederlandse wilde-vaartvloot in 1982 heb ik begrepen, dat ook daar het internationale overleg slechts moeizaam verloopt. Daardoor wordt ook de nationale oplossing op termijn gesteld. Wij hebben daarvoor begrip, maar gezien de behoefte aan een sloopregeling zouden wij het zeer op prijs stellen te mogen vernemen op welke termijn concrete resultaten zijn te verwachten van de Centrale Commissie van de Rijnvaart. Indien zulks niet te ver voert, kan worden aangegeven welke drempels de voortgang blokkeren?

Mijnheer de Voorzitter! Ik wil nog kort ingaan op een onderwerp met betrekking tot de luchtvaart en wel op de plaatsing en opleiding van vliegers. Dit is wellicht op het eerste oog niet een van de belangrijkste aspecten in de burgerluchtvaart, maar omdat het hier om jonge mensen en hun toekomstverwachtingen gaat, wil ik gaarne het volgende naar voren brengen.

Onder het hoofdstuk Rijksluchtvaartschool in de memorie van toelichting wordt een korte verhandeling gegeven over de wijze waarop in de toekomstige behoefte aan vliegend personeel zal worden voorzien. Het aantal leerlingen

dat jaarlijks tot de opleiding aan de Rijksluchtvaartschool wordt toegelaten, wordt zo nauwkeurig mogelijk afgestemd op de toekomstige behoefte.

Mede naar aanleiding van het antwoord op vraag 39 vraag ik mij of niet beter gebruik kan worden gemaakt van het potentieel aan mensen in Nederland, dat een vliegopleiding heeft ontvangen aan andere instituten dan de Rijksluchtvaartschool. Ik denk in dit verband onder meer aan leerlingen van de Nationale Luchtvaartschool, die het vliegbrevet B-3 met instrumentbevoegdheid behalen.

Ten overvloede zij vermeld, dat de eisen voor het behalen van deze kwalificatie door de overheid worden opgesteld en gecontroleerd. Op dit moment zijn deze gebreveteerden veelal moeizaam aan het solliciteren in de zogenaamde kleine luchtvaart, omdat onder meer de KLM haar nieuwe vliegers betreft van de Rijksluchtvaartschool.

De feitelijke situatie is daardoor, dat de ingangselectie aan de Rijksluchtvaartschool in hoge mate bepalend is voor de vraag wie ooit bij de KLM wordt toegelaten. In hoeverre is daardoor sprake van een open sollicitatieprocedure voor vliegers bij de KLM? Verdient het bij de werving van vliegers door bijvoorbeeld de KLM niet veel meer de voorkeur, dat een procedure wordt gevolgd waarin de selectie plaatsvindt op basis van kwaliteitseisen?

Welke pogingen worden er thans binnen de PTT ondernomen om te geraken tot een hoger percentage van de postbestelling op maandag van brieven die gedurende het weekend worden gepost? In de memorie van antwoord worden onder de nrs. 61 en 64 percentages vermeld van 95 en 90%. Welke problemen blokkeren het streven om dit percentage op te voeren tot 100%. Ook in dezen wachtten wij de beantwoording van de bewindslieden met belangstelling af.



De heer **Zoutendijk** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Het is niet gebruikelijk in deze Kamer het woord te voeren over een nota waarvan de Tweede Kamer de behandeling nog moet aanvangen. Dat ik dit toch doe over de nota die het regelingsstandpunt weergeeft met betrekking tot het rapport 'Taak en functie van de PTT' van de Commissie-Swarttouw, vindt zijn oorzaak in het buitengewone belang van het onderwerp.

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie
en Telefonie en de Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf