

Bijzondere Commissie voor het Structuurschema Verkeer en Vervoer (14 390) en voor het Meerjarenplan Personenvervoer 1980–1984 (15 885)

3de Vergadering

Voorzitter: Joekes

Tegenwoordig zijn 8 leden der Kamer, te weten:

P. A. M. Cornelissen, Van Rossum, De Beer, Rienks en Castricum, leden van de bijzondere commissie;

Lauxtermann en Mateman, plaatsvervangende leden van de bijzondere commissie;

Joekes,

en de heren Tuijnman, Minister van Verkeer en Waterstaat, Beelaerts van Blokland, Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en mevrouw Smit-Kroes, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld zijn van enige ambtenaren.

Aan de orde zijn beschouwingen over het **Structuurschema Verkeer en Vervoer (14 390)** en over het **Meerjarenplan Personenvervoer 1980–1984 (15 885)**.

De **Voorzitter**: De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de voorzitter van de commissie verzocht de volgorde van de agendapunten voor deze openbare commissievergadering te wijzigen. De voorzitter van uw commissie heeft – voor zover mogelijk na overleg met een aantal woordvoerders – daartoe besloten. Aanleiding tot dit voorstel vormt het feit dat de Ministerraad in de avond van 3 maart zal vergaderen; de Minister wenst deze vergadering zo enigszins mogelijk bij te wonen. Het voorstel van de Minister houdt in dat allereerst het punt 'rail-infrastructuur' wordt behandeld en daarna 'goederenvervoer'.

Ik ben bij deze voorgestelde wijziging van de agenda niet betrokken geweest.

De heer **Rienks** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Na telefonische raadple-

ging van de leden zijn wij akkoord gegaan met dit voorstel van orde. Toch wil ik onder woorden brengen dat wij op deze manier degenen, die belangstelling hebben voor dit soort zaken, in ernstige moeilijkheden brengen. Ik vind dat dit ongerief zoveel mogelijk moet worden voorkomen bij structuurschema's en p.k.b.'s. Ik wijs erop, dat dit al de tweede openbare commissievergadering is waarvan de agenda moet worden omgegooid omdat er kabinetsberaad is. Kunnen de verantwoordelijke Ministers voortaan niet wat prudenter te werk gaan bij de planning van kabinetsvergaderingen opdat de p.k.b.-procedure in het algemeen, die toch al kritiek oogst, niet verder onder onsympathieke druk komt te staan?

De heer **De Beer** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Dit voorstel komt voor mij als een complete verrassing; ik ben niet opgebeld en mijn post gaat rechtstreeks naar het Binnenhof en heeft mij dus zaterdag niet bereikt. Ik dacht pas om een uur of 5 te moeten aantreden, maar ik zal er het beste van maken. Ik vraag echter wel uw clementie.

De **Voorzitter**: Dit is een clemente voorzitter voor alle leden. Naar mij blijkt, verzet de commissie zich niet tegen het ordevoorstel naar aanleiding van het verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Tuijnman**: Ik wil nog even opmerken dat ik dit voorstel zeer ongaarne heb gedaan, maar tegenwoordig lopen de dingen wel eens anders dan aanvankelijk werd verwacht.

De **Voorzitter**: Dan moet ik nog mededelen dat de heer Jansen ook niet is geraadpleegd over dit ordevoorstel. Wegens bezigheden elders kan hij tot 6 uur vanavond hier niet aanwezig zijn.

Er is voorts bericht van verhindering binnengekomen van mevrouw Lambers-Hacquebard wegens ziekte.

Maandag 3 maart 1980

Aanvang 11.15 uur

Er is een bepaalde regeling met betrekking tot de nummering van moties getroffen. Ik heb gezien dat inmiddels motie nr. 92 is ingediend. De moties zullen in het algemeen van beide nummers worden voorzien. Dat zal niet gelden voor zogenaamde amenderende moties, die alleen het nummer van de desbetreffende nota zullen dragen.

1. Railinfrastructuur

□

De heer **Cornelissen** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil beginnen met onze opstelling tijdens de eerste twee openbare commissievergaderingen nog eens in herinnering te roepen. Kort gezegd, komt zij hierop neer. In de eerste plaats hebben wij grote moeite met het gekozen uitgangspunt in het SVV van een toename van het particulier personenverkeer van 57 miljard autokilometers in 1977 tot 70 à 80 miljard autokilometers in 2000. Dat wil zeggen dat hiermee een groen licht wordt gegeven voor een verdere krachtige opmars van de auto met een groei van nog eens 25 à 40 procent van het aantal autokilometers in de rest van deze eeuw. Onze argumenten hebben wij in de vorige vergaderingen uitvoerig uiteengezet.

In de tweede plaats hebben wij een pleidooi gehouden voor een sturend samenhangend beleid om een deel van de groei van het aantal autokilometers op te vangen door bevordering van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Wij hebben daarvoor een groot aantal maatregelen bepleit. In dat rijtje past het aanbieden van een aantrekkelijk openbaar vervoer, omdat wij er niets voor voelen, de automobilist de trein of de bus in te jagen. Ons gaat het erom, de mensen te winnen voor het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer loopt op dit moment als een trein. Waar het nu op aankomt, is de vaart erin te houden en met het beleid in te spelen op de toe-

Cornelissen

genomen belangstelling. In dit verband wijs ik nog eens op het belang van een spoedige vervanging van de verouderde treinstellen om de reizigers ook werkelijk goede waar te bieden voor het toch pittig geprijsde spoorkaartje.

Vanuit onze benadering kom ik vanzelf ook op een pleidooi voor een grotere prioriteit voor de railinfrastructuur. Waaraan moet nu het spoorwagennet van de toekomst voldoen? Wij stellen daaraan twee hoofdvoorwaarden; in de eerste plaats moet het spoorwagennet passen in de ruimtelijke structuur en in de tweede plaats moet het spoorwagennet goed gebruikt kunnen worden.

Wat het eerste punt betreft, wil ik nog eens hameren op de noodzaak van een optimale afstemming railnet–ruimtelijke ordening. Het railnet moet de vertaling van de toekomstige ruimtelijke ordening zijn. Wij hebben daar onze zorgen over. Zoals het er nu uitziet, zal slechts een beperkt deel van de toekomstige woningbouw in de buurt van bestaande of nieuwe spoorlijnen plaatsvinden. Te veel plannen worden nog altijd of zeer verspreid of zo ongunstig gebouwd, dat aansluiting op de rail er gewoon niet in zit.

Als voorbeeld noem ik de bouwlocatie Noron-stad en een mogelijke uitbreiding van Zoetermeer-Noord. Voor de gebruikswaarde van het railnet is wat ik zou willen noemen een versterking van de omgeving van de stations en verbetering van de bereikbaarheid van de stations geboden, dat wil zeggen bestaande stadskernen stimuleren. Verdichten, 'inbreien' en stadsvernieuwing zijn daarbij de sleutelwoorden. Werkgelegenheid, met name ook overheidskantoren, moeten niet aan de stadsranden, maar bij centra of subcentra worden gerealiseerd in de nabijheid van haltes van het openbaar vervoer.

Er moeten ook veilige fiets- en looproutes zijn naar voor- en achterzijde van stations en goede parkeer- en reisfaciliteiten. Daarnaast is het van groot belang dat in nieuwe stedelijke ontwikkelingen het openbaar vervoer voorop loopt, hetgeen ik zou willen noemen de voortrekkersrol van het openbaar vervoer. Wij hebben goede hoop dat op deze wijze de toegenomen belangstelling voor de trein kan worden vastgehouden en voortgezet.

Ik wil nu graag ingaan op enkele onderdelen van de railinfrastructuur en wil dan allereerst stilstaan bij de knelpunten. Het Nederlandse spoorwagennet wordt voor het merendeel bijzonder intensief gebruikt. De D-treinen, Inter-

cities, stop- en goederentreinen zitten dikwijls zeer dicht achter elkaar. Dat heeft twee nadelen; de dienstregeling wordt gevoeliger voor storingen en een verdere opvoering van de frequenties is nagenoeg uitgesloten. Omdat begrijpelijkerwijze meestal voorrang wordt gegeven aan de Intercity, de ruggegraat van het NS-systeem, ondervinden de gebruikers van de stoptreinen dan ook nogal eens vertraging.

Op de drukke lijnen zullen daarom meer inhaal- en passeermogelijkheden moeten komen om intensief verkeer van snel- en stoptreinen mogelijk te maken. Op enkele zeer drukke baanvakken zullen snel- en stoptreinen ieder hun eigen spoor moeten krijgen. Dan kunnen ook meer halteplaatsen van stoptreinen geopend worden en ontstaan er betere mogelijkheden voor het vlot overstappen van stoptreinen op sneltreinen en omgekeerd.

Wij zien bij realisering van de door ons gewenste verdere groei van het treinverkeer de volgende knelpunten. De Willemsbruggen in Rotterdam, de belangrijkste flessehals in het spoorwagennet. Nu het groene licht voor de Willemsspoortunnel is gegeven, wil ik de Minister vragen in welk jaar die nieuwe belangrijke tunnel zal kunnen worden geopend.

Dan is er de capaciteit op de lijn Leiden–Den Haag/Hollands Spoor–Rijswijk, waarbij ik wijs op de extra drukte die verwacht mag worden na aansluiting van de Schipholllijn in Leiden op de oude lijn. Wij achten, naast baanverdubbeling van het vak Den Haag/Hollands Spoor–Rijswijk, ook capaciteitsvergroting tot vier sporen nodig voor de lijn Leiden–Mariahoeve en de lijn Mariahoeve–Den Haag/Hollands Spoor. Dit moet in de eerste fase gebeuren.

Ook wijs ik op de noodzakelijke brugopeningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer, waarbij ik denk aan de brug over de Delfhavense Schie en de brug over de Gouwe bij Gouda. Verder zijn er enkelsporige bruggen, zoals bij Westervoort en Zutphen. Ook zijn er gelijkvloerse kruisingen, zoals in Lage Zwaluwe, waar de vervoersstromen uit de richtingen Venlo, Zeeland en België samenkomen. Met name in Dordrecht vormt de perron- en sporencapaciteit een knelpunt, maar ook in Rotterdam CS en Den Bosch houdt de sporencapaciteit niet over. Bij de verwachte toename van de vervoersstromen in de richtingen Utrecht–Eindhoven en Nijmegen–Roosendaal zal een capaciteitsvergroting van de gemeenschappelijke spil Den Bosch–Vught niet zijn te vermijden.

Ik kom nu aan verhoging van de kwaliteit. Hierbij gaat het onder meer om voldoende nieuw materieel voor vervanging van verouderde treinstellen, waarbij ik met name denk aan de 'lichting 1946' en het opbouwen van een strategische reserve. Hierbij vraag ik nog eens aandacht voor goede voorzieningen in nieuw materieel voor lichamelijk gehandicapten.

Wij hebben waardering voor de grote lijst van nieuwe voorstadhaltes in het MPP. Ik wil benadrukken dat nieuwe haltes vooral tijdig moeten worden geopend als het gaat om nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Voorstadhaltes die wij nog missen in de lijst zijn Tolberg in Roosendaal en Maaspoort in Den Bosch-Noord. Bij de keuze van deze bouwplaatsen is meegewogen de opening van een nieuwe NS-halte. Is de Minister bereid, dit te laten nagaan en de Kamer daarover te informeren? Wellicht kan daarbij dan ook worden meegenomen de mogelijkheid van een voorstadhalte in Berkel–Enschot. Wat zijn overigens precies de criteria voor opening van nieuwe voorstadhaltes? Is er al een oplossing gevonden voor opening van de halte Amersfoort–Schothorst, zonder dat daarvoor een ander station op de lijn Utrecht–Zwolle wordt opgeofferd?

Ik wijs op het belang van aantrekkelijke stations, waar reizigers vlot de weg kunnen vinden en waar ook aandacht wordt besteed aan voorzieningen voor wachtenden. Welk commentaar heeft de Minister op het bericht in het februarinummer van 'Interval' waarin staat dat de 'spoorwegen opnieuw de gehandicapten vergeten bij verbouw van het centraal station in Amsterdam.?'

Door de invoering van teleraail ontstaat er een directe verbinding tussen de machinist in de rijdende trein en de stations. Graag vraag ik nog eens aandacht voor een versnelde invoering van automatische treinbeïnvloeding op baanvakken waarop snelheden van meer dan 100 km/uur zijn toegestaan en op andere baanvakken waar het uit een oogpunt van veiligheid gewenst is.

Staat in het verband van het verhogen van de kwaliteit de voorgenomen vereenvoudiging van de exploitatie van enkele lijnen in het noorden van het land niet op gespannen voet met het ook door de Minister onderschreven belang van het waarborgen van de kwaliteit van het treinverkeer? Is de Minister bereid om, als er duidelijke aanwijzingen van een toename van het reizigersaanbod op bepaalde lijnen zijn, daarmee rekening te houden bij de uitwerking van deze plannen?

Cornelissen

In het SVV staat een flinke lijst van verbeteringen van de bestaande infrastructuur. Die lijst spreekt ons aan. Wij hebben er echter moeite mee, dat het merendeel van de voorgenomen werken in fase 2 is opgenomen. Wij zullen dan ook voorstellen doen, de uitvoering van een aantal projecten te versnellen door ze van fase 2 naar fase 1 over te brengen. Ik noem nu reeds de lijn Leiden-Alphen, omdat daarmee een bijdrage kan worden geleverd aan de oplossing van het probleem van het toenemende forensenverkeer.

Ook de Betuwelijn Dordrecht-Geldermaas, met aansluiting op de lijn Arnhem-Nijmegen, zou ik naar voren willen halen, mede gelet op het omvangrijke goederenvervoer naar Duitsland op deze lijn. Van groot belang achten we de elektrificatie en het verdubbelen van het spoor op de lijn Purmerend-Hoorn, in verband met de uitbreiding van Hoorn en de vervoersrelatie tussen de Kop van Noord-Holland en Amsterdam. Wat kost dit project? Ziet de Minister mogelijkheden om het nog in de planperiode van het MPP, 1980-1984, op te nemen?

De laatste jaren wordt er veel gesproken over de aanleg van nieuwe lijnen. Ik verwijs onder meer naar de interessante ROVER-brochure 'Stippellijnen'. Gelukkig gebeurt er bepaald wel wat. Ik noem slechts de Schiphollijn, de Zoetermeerlijn en de Flevolijn. Wij achten het gewenst dat het openbaar vervoer een aanmerkelijk deel van de toenemende auto-kilometers opvangt. Op grond daarvan vragen wij ons af, of de Minister toch niet te terughoudend is op het punt van de nieuwe lijnen. Ik wil met name nog eens aandacht vragen voor het doortrekken van de Schiphollijn naar Amsterdam-Centraal via de westelijke ringbaan. Wanneer zet de Minister het sein op groen? Waarop is het wachten, nu de Kamer er door middel van geld op de begroting voor heeft gezorgd, dat er kan worden begonnen?

Dan het doortrekken van de Flevolijn van Lelystad via Emmeloord, Heerenvveen en Drachten naar Groningen. Gelet op onder meer het positieve langetermijneffect dat van deze verbinding op de ontwikkelingen in het noorden van het land mag worden verwacht, zou ik de Minister willen vragen, of hij nadere mededelingen kan doen over de voorgenomen studies hiernaar. Wordt hierbij ook de mogelijkheid van een begin aan de Groningse kant bezien, in verband met het belang van aansluiting van Drachten? Aanleg van

de lijn Groningen-Drachten-Heerenvveen zou hiervoor uiteraard de oplossing zijn.

Dan de lijn Groningen-Veendam-Stadskanaal-Emmen. Deze lijn zou de infrastructuur in oost-Groningen belangrijk versterken en het snel groeiende Emmen een goede verbinding met Groningen geven. Omdat het gedeelte Groningen-Stadskanaal er al ligt en omdat dit gedeelte voor goederenvervoer wordt gebruikt, lijkt het ons de moeite waard, alert te zijn in het geval van nieuwe mogelijkheden. Is er geen aanleiding, nog eens te kijken naar de mogelijkheden van reizigersvervoer op het vak Groningen-Stadskanaal?

De lijn Amersfoort-Veenendaal blijft ons bezighouden. Onze overwegingen daarbij zijn dat Amersfoort als groei-stad en Veenendaal als regionaal centrum erg gebaat zijn bij doortrekking van de lijn Rhenen-Veenendaal naar Amersfoort. Wil de Minister in aanvulling op antwoord 149 hierop wat nader ingaan?

Koppeling aan de Betuwelijn, via Rhenen-Kesteren, lijkt ook aantrekkelijk, maar ik vrees dat de hiermee gemoeid zijnde kosten zeer hoog zijn in verband met de noodzakelijke Rijnkruising. Toch vernemen wij hierover graag nog wat nadere gegevens.

Vervolgens kom ik tot de verbinding Breda-Utrecht. Dat blijft een 'missing link' in het spoorwegnet. Het in het SVV genoemde argument dat de inmiddels volstrekt door de feiten achterhaalde en verouderde studie van het Nederlands Economisch Instituut destijds tot een negatieve conclusie is gekomen, is naar mijn mening weinig overtuigend. Mede in verband met de relatie tussen Oosterhout en Breda en gelet op het RARO-advies - de RARO is toch niet de eerste de beste in Nederland op dit terrein - vraag ik nog eens, aandacht te schenken aan deze verbinding.

Ik realiseer mij overigens dat het om een kostbare zaak gaat en dat inpassing in de fraaie Biesbosch wel eens onoverkomelijke problemen kan opleveren. Het is gewenst dat er op dit punt duidelijkheid ontstaat, mede in verband met eventueel te treffen planologische reserveringen. Ik sluit niet uit dat het antwoord dat uit de studie naar voren komt, weinig bemoedigend is. Hoe denkt de Minister in dat geval over een snelbusdienst Breda-Oosterhout-Gorkum-Utrecht?

Ter afsluiting van het onderdeel 'nieuwe lijnen' maak ik nog twee opmerkingen. Wij bepleiten terughou-

dendheid bij het vrijgeven van niet meer in gebruik zijnde lijnen en wij vragen alert te blijven ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen die een herleving van deze lijnen voor reizigers- en/of goederenvervoer zouden rechtvaardigen. Ik denk hierbij aan de lijn Waalwijk-Den Bosch. Ik voeg hieraan toe dat er op dit punt ook een duidelijk beleid moet worden gevoerd. Dat wil zeggen - wanneer onderdelen van een lijn worden vrijgegeven - dat geen aangrenzende delen moeten worden bevroren, zonder dat daarvoor zwaarwegende redenen bestaan. Wil de Minister eens nadenken over een eenvoudige exploitatie voor die nieuwe lijnen of baanvakken waarvan de opening eigenlijk niet verantwoord lijkt? Op die wijze zou de exploitatiedrempel voor opening van nieuwe lijnen kunnen worden verlaagd, terwijl ook de besturen en de bevolking in het betrokken gebied de kans krijgen, een nieuwe verbinding 'waar te maken'.

De grenzen zijn veelal littekens van vroegere tegengestelde belangen. Ondanks de Europese samenwerking dragen de grensgebieden hiervan nog de sporen. Zo treffen wij daar vaak een magere infrastructuur aan en zijn economisch zwakke gebieden dikwijls grensgebieden. Als men het Nederlandse spoorboekje naast het Belgische en het Duitse legt, openbaart zich een soort niemandsland voor het spoor in de grensstreken, terwijl vaak forse bevolkingsagglomeraties aan weerszijden van de grens op betrekkelijk korte afstand van elkaar zijn gelegen. Ik noem als voorbeeld de relatie tussen Heerlen/Kerkrade en Aken. Ik pleit voor een actievere internationale aanpak en, waar nodig, zie ik een en ander graag op Europees niveau getild.

In België ligt een ambitieus vijfjarenplan voor modernisering van de spoorwegen op tafel. In de periode van 1981 tot 1985 willen de Belgische spoorwegen 63 miljard frank investeren in de modernisering van het net. In dit plan zit onder meer, zoals de Belgen het noemen, het onder de draad brengen van de baanvakken Herentals/Turnhout en Herentals/Neerpelt, zodat Turnhout en Neerpelt, die beide op slechts circa 25 kilometer van grote Nederlandse steden liggen, straks goede treinverbindingen met de grote Belgische steden kunnen krijgen. Is de Minister bereid, in overleg met zijn Belgische collega en de provinciale besturen van Noord-Brabant en Limburg na te gaan of verbetering van de verbinding tussen het Belgische en het

Cornelissen

Nederlandse spoorwegnet mogelijk is? In deze verbinding zit als het ware een groot gat tussen de verbinding in het westen bij Roosendaal en die in het verre oosten bij Maastricht.

Ik denk hierbij concreet aan elektrificatie en openstelling voor passagiersverkeer van het baanvak Weert/Neerpelt. Is de Minister bereid, actief bij te dragen tot het tot stand komen van een EG-studie naar de mogelijkheden van 'opkrikken' van de zogenaamde IJzeren Rijn, die loopt van Antwerpen, via Weert en Roermond naar het Ruhrgebied, mede gelet op het goederenvervoer op de as Antwerpen/Ruhrgebied? Ik breng in herinnering de vragen die enkele collegae uit onze fractie in het verleden hierover hebben gesteld.

Ik reserveer graag de tracés Eindhoven/Valkenswaard/Neerpelt en Tilburg/Turnhout met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer. De elektrificatie van het baanvak Maastricht/Visé heeft bij ons een hoge prioriteit. Wij dringen al lang hierop aan, zoals de Minister weet. De lijn Heerlen/Kerkrade/Aken zien wij graag in haar geheel in fase 1 opgenomen, hetgeen uiteraard een gefaseerde uitvoering niet uitsluit. Hengelo/Oldenzaal/Bentheim en Enschede/Gronau blijven lijnen met een lage frequentie en – dit moet ik eraan toevoegen – een lage bezetting. Wij vragen ons af of werkelijk sprake is van onvoldoende vervoersaanbod.

Graag vernemen wij de opvattingen van de Regering over de toekomst van Europese spoorwegverbindingen voor hoge snelheden. Wat zal hierbij de invloed zijn van de snel toenemende energieprijzen en de te verwachten forse toeneming van de vliegtarieven? In verband met de noodzakelijke tracé-reserveringen is meer duidelijkheid gewenst.

Ik wil graag enkele opmerkingen maken over tramlijnen. Omwille van de tijd beperk ik mij tot twee verbindingen, allereerst Amsterdam-Amstelveen. Ik heb waardering voor het initiatief van de Minister, hierover opnieuw bestuurlijk overleg op gang te brengen in verband met de verschillende zienswijzen van Amsterdam en Amstelveen. Hoewel wij best de grote bezwaren begrijpen tegen een nieuwe metroverbinding, willen wij geen enkele vervoerstechniek op voorhand uitsluiten. Het gaat hierbij niet alleen om een goede verbinding van Amstelveen – dit zal de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

toch aanspreken: de grootste stad van Nederland zonder spoorverbinding! – maar ook om forse vervoersstromen in de relatie Amsterdam-Amstelveen-Schiphol-Oost. Ik pleit dan ook nadrukkelijk vóór een mogelijke doorverbinding naar Schiphol-Oost, waar thans reeds 12.000 arbeidsplaatsen zijn.

De heer **Rienks** (PvdA): Ik maak de heer Cornelissen opmerkzaam op een passage in het SVV waarin staat dat nieuwe metrolijnen niet meer zullen worden aangelegd. Wil hij deze mogelijkheid toch open houden, dan had hij eigenlijk al een motie die dit zou amenderen op tafel behoren te leggen.

De heer **Cornelissen** (CDA): Ons is uit overleg gebleken dat zowel bij het Amsterdamse als bij het Amstelveense gemeentebestuur stemmen opgaan die de metro niet op voorhand uitgesloten willen zien. Het 'regeerakkoord' van het college in Amsterdam zou wel eens één van de allergrootste bottlenecks kunnen zijn. Dit vind ik toch geen doorslaggevend argument om deze mogelijkheid op voorhand uit te sluiten. Ik wil hier niet betogen dat het een metro zou moeten worden. Ik meen, waar het gaat om zo'n belangrijke verbinding met zulke grote vervoersstromen, dat wij moeten voorkomen dat wij over enige tijd, bij de uitvoering, zouden moeten verzuchten: 'wat jammer dat wij het niet anders hebben gedaan.' Wij hechten eraan, nu de Minister terecht bestuurlijk overleg op gang heeft gebracht, alle mogelijkheden goed op een rijtje te zetten. Daarbij zal uiteraard vanzelf blijken wat wel en wat niet mogelijk is.

Minister **Tuijnman**: Twee weken geleden heb ik overleg met Amsterdam gevoerd. Daarbij ging men er nog echt van uit dat er geen metroverbinding moest komen. De heer Cornelissen heeft blijkbaar recentere informatie van het gemeentebestuur van Amsterdam gekregen. Is die informatie van de laatste week?

De heer **Cornelissen** (CDA): Ik heb inderdaad inlichtingen van de laatste weken dat er ...

Minister **Tuijnman**: Hoeveel weken, weet u dat nog?

De heer **Cornelissen** (CDA): Van de laatste twee weken, dat klopt wel.

Minister **Tuijnman**: Daar zitten net twee dagen tussen. Daarmee kan ik niet werken, als het zo snel gaat.

De heer **Rienks** (PvdA): Ik heb die informatie niet. Wat begrijp ik nu van de heer Cornelissen? Dat hij de studie wel

wil maar de aanleg niet? De aanleg kan immers niet, op basis van het SVV zoals het hier nu in behandeling is. Daarin staat namelijk met zoveel woorden dat geen nieuwe metrolijnen meer worden gelegd.

De heer **Cornelissen** (CDA): Wij zijn hier nu toch juist voor een bespreking van dat SVV. Het zou toch te gek zijn, het verhaal te gaan ophangen – terwijl wij het SVV dagenlang aan het bespreken zijn – dat er geen metro kan komen omdat dat niet mag van het SVV? Dat vind ik toch een vreemde wijze van discussiëren. Zouden wij vinden, alles afwegende, dat studies uiteindelijk een metrolijn als de beste oplossing uit de bus laten komen, dan mag toch het SVV geen beletsel zijn?

De heer **Rienks** (PvdA): Dan had u het moeten amenderen!

De heer **Cornelissen** (CDA): Wij zijn volop bereid, daarvoor het SVV te amenderen als dat nodig is.

Wat dat betreft, komen wij nog met een groot aantal voorstellen. Ik was bezig met Amsterdam-Amstelveen, met name het grote belang van een aansluiting van Schiphol-Oost waar thans reeds 12.000 arbeidsplaatsen zijn. In de spitsuren gaat het om 8000 à 9000 werknemers, van wie een kleine 5000 in Amsterdam en Amstelveen wonen. Is de Minister bereid ook de luchthaven Schiphol bij het overleg te betrekken?

Een ander punt is de doortrekking van tramlijn 1 uit Den Haag naar Delft-Zuid en de doortrekking van tramlijn 1 uit Rotterdam naar Schiedam-Noord. Beide verbindingen zijn belangrijk voor een goede aansluiting van woongebieden met een geconcentreerde bebouwing. Is de Minister bereid de mogelijkheden voor een doorkoppeling van deze lijnen, van Delft-Zuid dus naar Schiedam-Noord, te laten onderzoeken?

Ik kom tot een samenvatting. Wij pleiten ervoor in te spelen op de toegenomen belangstelling voor het openbaar vervoer. Daarvoor is meer armslag voor nieuw materieel en voor aanleg en verbetering van infrastructuur nodig. Het SVV en het MPP geven daarvoor een aanzet, maar wij ontkomen niet aan de indruk dat het 'van alles te weinig is'. Uit de stukken wordt onvoldoende duidelijk op welke termijn de te verwachten knelpunten bij verdere groei van het openbaar vervoer, waarbij wij denken aan zo'n 25% in de komende tien jaar, zullen worden opgelost. Ik wil daarom op dit punt een uitspraak van de Kamer vragen.

Cornelissen

Omdat wij het SVV en het MPP moeten en ook willen afhandelen, willen wij vooruitlopend op het in die motie gevraagde plan alvast de volgende voorstellen op tafel leggen die wij nodig achten om het treinvervoer de komende tien jaar met zo'n 25% te laten groeien.

Allereerst de nog dit jaar te beginnen werken:

1. de Willems spoortunnel Rotterdam, waartoe inmiddels is besloten;
2. doortrekking van de Schiphollijn naar Amsterdam-C.S.

Voorts werken, nog op te nemen in de planperiode van het MPP, dus 1980-1984:

1. Den Haag Hollands Spoor-Rijswijk: verdubbeling van het aantal sporen;
2. station Dordrecht: vergroting perron en sporencapaciteit;
3. station Rotterdam Centraal: vergroting sporencapaciteit;
4. Maastricht-Visé: elektrificatie.

De derde categorie betreft op te nemen werken in fase 1 van het SVV:

1. Leiden-Mariahoeve: uitbreiding van het aantal sporen van 2 tot 4;
2. Mariahoeve-Den Haag Hollands Spoor: uitbreiding van het aantal sporen van 2 à 3 naar 4;
3. Dordrecht-Geldermalsen: spoorverdubbeling en elektrificatie;
4. Geldermalsen-Nijmegen: spoorverdubbeling en elektrificatie;
5. Zwolle-Emmen: spoorverdubbeling en elektrificatie;
6. Deventer-Olst: spoorverdubbeling;
7. Almelo-Mariënberg: spoorverdubbeling;
8. Nijmegen-Venlo: spoorverdubbeling;
9. Venlo-Roermond: spoorverdubbeling;
10. Weert-Neerpelt: spoorverdubbeling plus elektrificatie;
11. Heerlen-Aken: spoorverdubbeling Heerlen-Kerkrade en doortrekking naar Aken, in gefaseerde uitvoering;
12. Delft-Zuid-Schiedam-Noord; mogelijke doorkoppeling van de tramlijnen;
13. voorstadhaltes toevoegen: Maaspoort in 's-Hertogenbosch-Noord, Tolberg in Roosendaal en Berkel-Enschot.

De volgende categorie is die van projecten op te nemen in fase 2 van het SVV, met als beleidsvoornemen: mogelijke aanleg. Zij omvat:

1. Groningen-Emmen: doortrekking Stadskanaal-Emmen en openstelling voor reizigersvervoer;

2. Amersfoort-Veenendaal: doortrekking Rhenen-Veenendaal naar Amersfoort;

3. Waalwijk-'s-Hertogenbosch;
4. Tilburg-Turnhout;
5. Eindhoven-Valkenswaard-Neerpelt: tracés reserveren met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer.

Ten slotte kom ik op de financiële consequenties. Na een globale kostenraming komen wij voor de werken in de tweede categorie dat wil zeggen voor werken op te nemen in de planperiode van het MPP, op circa f 40 mln.

Minister **Tuijnman**: Wat doe je nu voor f 40 mln.!

De heer **Cornelissen** (CDA): Het zijn ook niet zoveel werken, namelijk vier. De Minister is wellicht in de war met de volgende categorie, namelijk de werken in de derde categorie op te nemen in fase 1 van het SVV. Daarbij gaat het om ons inziens om een totaal bedrag van circa f 500, mogelijk f 600 mln. Ik verzoek de Minister een en ander te laten narekenen. Tot zijn geruststelling voeg ik eraan toe, dat wij uiteraard de consequenties van onze prioriteitenkeuze zullen trekken. Volgende week maandag, bij de behandeling van de hoofdwegenstructuur, zullen wij daarop terugkomen. Dan zullen wij bezien in hoeverre de door ons aangedragen dekking van onze voorstellen verantwoord is. Wij hechten eraan alleen financieel goed onderbouwde voorstellen in stemming te laten brengen.

Ik sluit af met een groot aantal amenderende moties om onze voorstellen op te nemen in de planologische kernbeslissing, welke worden voorafgegaan door een algemene motie.

Moties

De **Voorzitter**: Door het lid P. A. M. Cornelissen worden de volgende moties voorgesteld:

De Kamer,
gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het gebruik van het openbaar vervoer en in het bijzonder van de trein de laatste tijd duidelijk is toegenomen;

van mening, dat het gewenst is goed in te spelen op de toegenomen belangstelling voor het openbaar vervoer;

nodigt de Regering uit, de Kamer nog voor het zomerreces:

- a. een overzicht te verstrekken van de bij de voortzetting van de groei de komende 10 jaar te verwachten knelpunten in het openbaar vervoer;
- b. voorstellen te doen voor het opheffen van deze knelpunten;
- c. daarbij in te gaan op de financiële gevolgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 93 (14 390, 15 885);

De Kamer,
gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat de Betuwelijn van Dordrecht naar Nijmegen nagenoeg geheel enkelbaans en niet geëlektrificeerd is en niet in het intercitynet is opgenomen;

van mening, dat ruimtelijke ontwikkelingen langs de Betuwelijn verbetering van deze lijn vereisen;

voorts van mening, dat de Betuwelijn van groot belang is voor het goederenvervoer naar Duitsland;

nodigt de Regering uit, de volgende wijzigingen aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing:

a in PKB 8a wordt ingevoegd:
Spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen-Nijmegen Verkorting reistijd Elektrificatie en ontwikkeling tot intercitydienst fase 1;

b in PKB 8b worden de reserveringen voor uitbreiding tot 2 sporen voor de trajecten Dordrecht-Geldermalsen en Wadenoijen-Tiel-Kesteren in fase 1 gebracht;

c op kaart 1c wordt de hieruit voortvloeiende wijziging ingetekend,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 94 (14 390);

De Kamer,
gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat de Schiphollijn tussen Schiphol en Leiden tijdens de eerste fase in gebruik zal kunnen worden genomen;

van mening, dat het aansluitend traject vanuit Leiden in zuidelijke richting aanpassing behoeft;

nodigt de Regering uit, de volgende wijziging aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing:

in PKB 8b worden de reserveringen voor uitbreiding tot 4 sporen op de trajecten Leiden-Mariahoeve en Mariahoeve-Den Haag HS in fase 1 gebracht,

Voorzitter

en gaat over tot de orde van de dag.
Deze motie krijgt nr. 95 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat tussen Twente en Groningen geen rechtstreekse railverbinding bestaat;

voorts overwegende, dat grote delen van de relatie tussen Twente en Groningen reeds bestaan als personen-respectievelijk goederenlijn;

van mening, dat een reservering voor een railverbinding nodig is, gezien de economische en ruimtelijke ontwikkelingen in Twente, Emmen, Groningen en het Eemsmondgebied;

voorts van mening, dat hiertoe binnen niet al te lange termijn de noodzakelijke voorbereidingen moeten worden getroffen;

nodigt de Regering uit, de volgende wijzigingen aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing:

a. in PKB 8a wordt ingevoegd:
Doortrekking spoorlijn Almelo–Mariënberg–Emmen naar Stadskanaal–Zuidbroek–Eemsmondgebied
Verbetering verbinding Twente–Emmen–Groningen en –Eemsmondgebied
Aanleg spoorlijn fase 2;

b. in PKB 8b worden de reserveringen voor uitbreiding tot 2 sporen voor de trajecten Almelo–Mariënberg en het gedeelte Mariënberg–Emmen van het traject Vilsteren–Emmen in fase 1 gebracht;

c. op de kaarten 1a en 1b wordt de hieruit voortvloeiende wijziging ingetekend,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 96 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het intercitynet een net van hoogwaardige verbindingen over langere afstanden inhoudt;

van mening, dat op den duur een intercityverbinding van Noord- en Oost-Nederland met Limburg niet kan worden gemist;

voorts van mening, dat hiertoe binnen niet al te lange termijn de noodzakelijke voorbereidingen moeten worden getroffen;

nodigt de Regering uit, de volgende wijzigingen aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing:

a. in PKB 8a wordt ingevoegd:
Spoorlijn Nijmegen–Venlo–Roermond– Verkorting reistijd Ontwikkeling tot intercitydienst fase 1;

b. in PKB 8b worden de reserveringen voor uitbreiding tot 2 sporen voor de trajecten Mook–Blerick en Venlo–Roermond in fase 1 gebracht;

c. op kaart 1c wordt de hieruit voortvloeiende wijziging ingetekend,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 97 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het intercitynet goede aansluiting dient te bieden op buitenlandse spoorwegnetten;

voorts overwegende, dat volgens het Belgische vijfjarenplan het traject Neerpelt–Antwerpen wordt geëlektrificeerd;

van mening, dat tussen Roosendaal en Maastricht een derde aansluiting nodig is op het Belgische spoorwegnet;

nodigt de Regering uit, de volgende wijzigingen aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing:

a. in PKB 8a wordt ingevoegd:
Weert–Neerpelt
Verbinding Z.O.-Nederland – Belgische spoorwegennet
Aanleg spoorlijn fase 1;

b. op de kaarten 1b en 1c wordt de hieruit voortvloeiende wijziging ingetekend,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 98 (14 930);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het intercitynet goede aansluiting dient te bieden op buitenlandse spoorwegnetten;

van mening, dat de aansluiting binnen niet al te lange termijn in Zuid-Limburg op het Duitse spoorwegnet verbetering behoeft;

nodigt de Regering uit, de volgende wijzigingen aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing:

a. in PKB 8a wordt de mogelijke aanleg van de spoorlijn Heerlen–Aken in fase 1 gebracht;

b. op de kaarten 1a, 1b en 1c wordt de hieruit voortvloeiende wijziging ingetekend,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 99 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het gewenst is, de doortrekking van de tramlijn Delft–Delft Zuid in de PKB op te nemen, alsmede deze tramlijn door te trekken naar Schiedam-Noord;

nodigt de Regering uit, toe te voegen aan PKB 8a: Tramlijn Delft–Delft Zuid–Schiedam Noord ... verbetering verbinding in stadsgewesten Den Haag en Rotterdam ... Aanleg tramlijn ... fase 1,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 100 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het gewenst is, het bestaande tracé Waalwijk–Den Bosch te reserveren met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer;

nodigt de Regering uit, toe te voegen aan PKB 8a: Waalwijk–Den Bosch ... Mogelijke reactivering ... fase 2,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 101 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het gewenst is, het bestaande tracé Tilburg–Turnhout te reserveren met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer;

nodigt de Regering uit, toe te voegen aan PKB 8a: Tilburg–Turnhout ... Mogelijke reactivering ... fase 2,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 102 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het gewenst is, het bestaande tracé Eindhoven–Valkenswaard–Neerpelt te reserveren met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer;

nodigt de Regering uit, toe te voegen aan PKB 8a: Eindhoven–Valkenswaard–Neerpelt ... Mogelijke reactivering ... fase 2,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 103 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

Voorzitter

overwegende, dat de spoorlijn Zwolle–Vlissingen wordt omgezet in een intercitylijn;

van mening, dat ruimtelijke ontwikkelingen in Olst en Wijhe, Zwolle (Ittersum) en Deventer (Noord) vergroting van de capaciteit gewenst maken;

nodigt de Regering uit, de volgende wijziging aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing: in PKB 8b wordt de reservering voor uitbreiding tot 2 sporen op het traject Deventer–Olst in fase 1 gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 104 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

voorts dat er geen rechtstreekse railverbinding bestaat tussen Amersfoort en Veenendaal;

voorts overwegende, dat het traject De Haar–Rhenen wordt gereactiveerd;

van mening, dat ook personenvervoer gewenst is op het traject Amersfoort–Veenendaal–Rhenen, gezien de ruimtelijke ontwikkeling in dit gebied;

nodigt de Regering uit, de volgende wijzigingen aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing:

a. in PKB 8a. wordt ingevoegd: Amersfoort–Veenendaal–Rhenen ... Ruimtelijk beleid in Oostelijk Utrecht ... Aanleg spoorlijn ... fase 2;

b. op de kaarten 1a en 1b worden de hieruit voortvloeiende wijzigingen ingetekend,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 105 (14 390).

De heer **Cornelissen** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil mij, ter afsluiting, verontschuldigen voor het grote aantal amenderende moties, dat ik heb ingediend. Deze gang van zaken houdt verband met de wijze, waarop de planologische kernbeslissing werkt. Wij ervaren dit als bijzonder onbevredigend. Wellicht is het goed, met zijn alen na te gaan of wij niet tot een andere wijze van werken op dit punt kunnen komen. In de term 'amenderende motie' zit het begrip 'motie'. Ik ben van mening, dat wij in het parlement zeer terughoudend zouden moeten zijn met het indienen van moties. In het huidige systeem is echter geen andere werkwijze mogelijk.

De **Voorzitter**: Ik verwijs naar de glunderende reactie van collega Van Rossum.

De leden hebben het volste recht tussen nu en vanavond elf uur zoveel moties over dit onderwerp in te dienen als zij willen. Ik deel de zorgen van de heer Cornelissen. Ik weet zeker dat de commissie werkwijze, waarvan ik de eer heb deel uit te maken, een concreet voorstel in de richting van afdamming van het huidige aantal moties op prijs zou stellen.

□

De heer **Rienks** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het bespreken van de spoorwegen in het parlement gebeurt veelal fragmentarisch en weinig systematisch. Het is daarom verheugend dat wij in het kader van het SVV de NS nu eens in een structureel kader kunnen beschouwen.

Na een voorspoedig na-oorlogs herstel, waarbij toonaangevende principes als gecadanceerde dienstregelingen en de electrificatie van een groot deel van het net met grote dynamiek zijn doorgevoerd, braken de moeilijke tijden voor het spoorwegbedrijf aan met het verdwijnen van de bedrijfseconomische rentabiliteit. Men raakte het spoor bijster, maar Spoorslag '70 kwam, zag en overwon. Helaas was dat niet voldoende om weer aan groei en rentabiliteit toe te komen. Het regeringsbeleid van de 60'er jaren was afwachtend en weifelend en in de 70'er jaren veranderde er niet zoveel. De aarzeling hield aan gegeven de stagnerende groei. Er was zelfs een lichte teruggang waarneembaar. Het beleidsvoornemen van het kabinet-Den Uyl zag het licht zonder een meer evidente plaatsbepaling van de Nederlandse Spoorwegen. Minister Westerterp wilde de kat wel eens uit de boom kijken.

Minister Tuijnman maakt in deze regeringsbeslissing ook geen duidelijke keuze ondanks een toenemende groei van het reizigers- en goederenvervoer en ondanks een energiecrisis, die ook nog niet tot markant beleid op het gebied van vervoer heeft geleid. Ondanks het voortreffelijke WRR-rapport van november 1977 is er geen duidelijke keuze door het kabinet gemaakt voor openbaar vervoer als een maatschappelijke oplossing voor de groeiende mobiliteitsbehoefte van de burger. De Partij van de Arbeid heeft haar mening reeds gegeven: een taakstellend beleid is nodig om een groeiend deel van de groeiende mobiliteitsbehoefte op te vangen in het openbaar vervoer. Dat betekent meer aandacht voor de Nederlandse Spoorwegen, vooral het vervoer over lange afstand maar ook het vervoer binnen en tussen de aan-eengeleggen stadsgewesten.

Mijnheer de Voorzitter! Tijdens de middagpauze zullen wij een nota het licht doen zien over een verdere taakstelling voor de Nederlandse Spoorwegen. Omdat de agendapunten van deze vergadering zijn verwisseld, wil ik deze nota nu reeds aan de bewindslieden overhandigen omdat ik er in mijn betoog herhaaldelijk naar zal verwijzen.

Eigenlijk is het ongelooflijk dat het verdwijnen van de bedrijfseconomische winsten en daarmee het op de tocht komen van de investeringen van NS zo lang tot een beleid met twee ministeriële petten heeft geleid. Enerzijds het dienen van het NS-belang als verschaffer van een goede dienstverlening; anderzijds de bedrijfseconomische rentabiliteit, die tot contractie zou moeten leiden van de bedrijfsomvang. En waar is de synthese? Men keek naar de kosten van de weg in de 50'er jaren zonder adequate beleidsbeslissingen; men keek naar snelheid en comfort; wederom deden NS wat ze konden, maar het was te weinig, gelet op de knip die toen al goed op de beurs zat.

De nationale verkeers- en vervoersrekening zal aantonen dat sporen beter is dan je denkt; zij wijst nu al evident in die richting. Maar de Minister zweeft nog teveel tussen Scylla en Charybdis, tussen de bedrijfseconomische rentabiliteit en de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. Daardoor loopt hij het risico de trein te missen en tussen de trein en het perron achter te blijven.

Die twee petten zijn soms heel duidelijk met elkaar in tegenstrijd en dat eist een verdere beleidsverfijning. Bij de schriftelijke voorbereiding vroegen wij naar een rekentuij. Het is er niet. De Minister heeft nog steeds geen duidelijk kompas en dat maakt het beleid politiek gevoelig. De Minister is niet alleen super-wethouder, zoals hij onlangs opmerkte, hij is ook super-president-directeur van de NS. Want 'wie betaalt, bepaalt', zo luidt het aloude adagium.

Minister **Tuijnman**: Was dat maar waar!

De heer **Rienks** (PvdA): Het past in hetzelfde beeld als dat van de super-wethouder, maar de Minister mag het uitleggen.

Het twee-petten-beleid werkt niet goed uit op het allerhoogste niveau. Het dienstbetoon is slachtoffer van dit onvoldoende geïntegreerde beleid.

Ik noem de volgende punten. De rek is uit het spoorwegbedrijf. Vertragingen en incidenten zijn steeds moeilijker op te vangen door gebrek aan capaciteit in het net en het wagenpark.

Rienks

Materieel valt uit doordat het storingsvertoont; het is tot op de draad versleten. Onbemande stations en verminderd servicebetoon werken baldadigheid in de hand. Waarom kunnen niet-lonende buffetten op inter-citytreinen niet worden vervangen door wel werkende goede drankautomaten? Waarom functioneren omroepinstallaties op perrons zo vaak slecht? Wij denken door een gebrek aan onderhoud. Waarom mogen de reizigers in overvolle tweede-klasrijtuigen in treinen die overwegend uit eerste-klasmaterieel bestaan niet in de eerste klas, als deze geheel leeg is? Waarom worden de extra voorzieningen voor invaliden niet ruimhartig door de Minister verstrekt?

Het is eigenlijk een schandaal dat het nieuwe perron in Zwolle voor rolstoelgebruikers het afleggen van 900 meter betekent, als men naar het andere perron wil komen. Ik hoop dat de Minister, die hierop zelf al heeft gewezen, voor dat probleem een oplossing heeft (het vraagt een investering van nog geen f 2 mln.). De twee pettenpolitiek werkt niet goed. Dat moet anders. Bedrijfsvreemde lasten, zoals het verzorgen van service voor rolstoelgebruikers, moeten consequenter verhoogd worden, zowel in de exploitatie als in de investeringssfeer. Dat de rek uit de capaciteit is, is het gevolg van een te aarzeland investeringsbeleid, waarin de Minister zal moeten voorzien.

Op een ander terrein, waar de Minister een functie heeft, gebeurt ook niet alles. Ik denk aan het gebrekkig functioneren van het voor- en natransport. Voor het openbaar vervoer mag ik naar de Consumentengids verwijzen, die koel en zakelijk de aansluitingen analyseert. Wie is verantwoordelijk? De Minister. Hij doet er te weinig aan; er is geen goed bestuurlijk kader.

De NS wenst bewaakte en onbewaakte stallingruimte voor fietsen en auto's bij stations. De gemeenten willen dat niet, omdat zij de ruimte beter kunnen gebruiken. Het openbaar busvervoer klaagt over gebrek aan doorstromingsmogelijkheden bij vele stations. Taxi's zijn lang niet overal vindbaar. Vele mensen vertoeven langdurig op stationspleinen in weer en wind. Veel ziekteverzuim is daarvan het gevolg. Vele stationspleinen ontberen goede wachtaccommodaties, die met die van de NS best geïntegreerd zouden kunnen worden.

Maar in Hardenberg staat eenabri als een eenzaam symbool van voortvarendheid voor de verwarmde wacht-

kamer van de NS. De reiziger die het waagt de verwarmde wachtkamer boven de windigeabri te verkiezen, wordt door het streekvervoer vervolgens vergeten. De hoogbouw van vele stations in grote steden (ik denk aan Den Haag) verslechtert het verblijfsmilieu.

Architecten en stedenbouwkundigen discussiëren met verkeersdeskundigen, hoe het beter moet. De Minister is naar onze mening op dit terrein te marginaal en te 'hap-snap' bezig. Parkeer- en reisvoorzieningen zijn goed en vormen nu een actiepoint, maar dit kan niet altijd en niet overal. Ik noem Dordrecht als voorbeeld.

De noodzakelijke genuanceerdheid vereist een geïntegreerd beleid. Dat kan de NS niet omdat haar zeggenschap bij de ingang van het station begint (of eindigt). De gemeente heeft wel zeggenschap, maar meer een marginaal belang. Het streekvervoer heeft alle belang, maar geld noch bevoegdheden. De fietser ten slotte heeft geen ruimte en de voetganger kampt met hetzelfde euvel. De Minister bepaalt langzamerhand alles, maar een geïntegreerd beleid is er te weinig. Daarover dien ik een motie in.

Motie

De **Voorzitter**: Door de leden Rienks en Castricum wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat bevordering van het openbaar vervoer in het beleid noodzakelijk is;

overwegende, dat het daarom gewenst is aan de aan- en afvoer van reizigers bij stations bestuurlijk meer aandacht te schenken;

nodigt de Regering uit, in overleg met de NV Nederlandse Spoorwegen (NS), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Exploitatie Samenwerkende Openbaarvervoerbedrijven (ESO), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en gebruikers:

1. te onderzoeken welke eisen aan de inrichting van stationspleinen moeten worden gesteld en op grond daarvan nadere beleidsbepaling te overwegen;

2. te onderzoeken welke bestuurlijke instrumenten ter zake nodig zijn om de wervingskracht van het treinvervoer te vergroten;

3. te onderzoeken in hoeverre ten behoeve van bus- en treinvervoer op korte termijn bij die stations waar de

doorstroming knelpunten oplevert voorzieningen kunnen worden getroffen;

4. de tekst van het SVV met deze uitspraak aan te vullen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 106 (14 390).

De heer **Rienks** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het voorgestane geïntegreerde beleid van de Minister plaatst ons voor meer raadelen. Er is van een vreemde tweesporigheid sprake – misschien behoort dat bij het spoor – als het om oeververbindingen gaat. In de autosnelwegen wordt de ene na de andere tunnel aangelegd om en onder de scheepvaartwegen. De spoorwegen sjokken hier jaren achter en krijgen geen tunnels maar hogere bruggen, behalve dan de Willemspoortunnel. Het georganiseerde bedrijf wordt achtergesteld bij het ongeorganiseerde en dat terwijl er veel meer mensen van afhankelijk zijn. Op zijn minst genomen moet op dit punt om een gecoördineerde beleidsplanning worden gevraagd.

Waar in het wegvervoer te smalle bruggen en viaducten vervangen worden door bredere, worden in het Nederlandse spoorwegsysteem deze knelpunten rustig gehandhaafd. Spoorbruggen bij Ravenstein, Zutphen en Westervoort blijven enkelsporig. Die zijn kennelijk minder een knelpunt of een bron van onveiligheid, maar wij betwijfelen dat. Ook hier komt het over alsof de Minister met twee maten meet of met verschillende hoofddeksels op het beleid in.

Wij vinden dat om deze redenen het NS-investeringsprogramma eigenlijk aan het parlement moet worden voorgesteld en door het parlement moet worden gesanctioneerd. Daar zijn ook andere redenen voor. De bedrijfscontingentiteit in het openbaar vervoerbeleid eist een langer zicht dan de jaarlijkse budgettaire zorgen van de Minister die te gemakkelijk tot een opschuifbeleid aanleiding geven. Daarbij wordt hij geweldig geholpen door de planologische bezwaarschriften. De langdurige voorbereiding van deze werken eist bovendien een strakkere planning.

Als vierde argument noem ik de integratie met de andere bestuursniveaus in de besluitvorming, een element dat in onze ogen duidelijke kaders vereist en waarover wij bij vorige openbare commissievergaderingen al het nodige hebben gezegd. De spoorwegen komen er in de streekplannen te bekaaid af en in bestemmingsplannen wordt de NS te veel als een lastpost gezien. Ik vat het zo samen; wij

Rienks

hebben meer behoefte aan een taakstellend rijksspoorwegplan dan aan een bestuurlijk zwemmend rijksweegenplan. Ook hier moeten de wetgevende bakens verzet worden en zich richten op een werkelijk geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid.

Ik kom nu op het spoorwegnet en de SVV-plannen daarmee. Ook hierbij moge ik allereerst verwijzen naar onze nota. Wij vinden dat ons spoorwegnet verder vergroot moet worden. Nu de Regering ter zake in het MPP geen nieuwe voorstellen, ontwikkelt, zullen wij de Kamer voorstellen, in de komende periode de structuur te verbeteren. Door de aanleg van de Zuiderzeelijn in fase 1 op te nemen evenals de verbindingen Emmen–Stadskanaal en de gedeeltelijk buiten de Nederlandse jurisdictie vallende lijn Kerkrade–Aken.

Wij verzetten ons tegen elke verdere afbouw van het net, ook tegen de dreigende opheffing van de lijn Enschede–Gronau. Ik kom hier graag in tweede termijn op terug, na het antwoord van de Minister. Daarnaast zullen een aantal operationele knelpunten aandacht moeten hebben. Waar lijnen samenhangen of -komen moet een kruisingvrije afwikkeling mogelijk zijn. Ik noem de knelpunten Lage Zwaluwe, Moordrecht, Bostel, Utrecht-Noord en Utrecht-Zuid, Blauwkapel, Hoevelaken en Rotterdam-Zuid. Potentiële knelpunten moeten met vooruitziend beleid worden aangepakt. Ik noem opheffing van enkelbaans baanvakken in het intercitynet, waaronder de reeds genoemde bruggen en de trajecten Olst–Deventer, de Betuwelijn en het traject Nijmegen–Roermond. Het laatste traject dient zo snel mogelijk in het intercitynet te worden opgenomen, naast de lijn Zwolle–Emmen.

In de Randstad, doch ook elders, dient de rek in het net vergroot te worden door gedeeltelijke verdubbeling van bestaande baanvakken, zodat stoptreinen en intercityverkeer kunnen worden gescheiden, of het goederenverkeer meer mogelijkheden krijgt. In noem de lijnen Leiden–Mariahoeve, Den Haag–Rijswijk, Rotterdam–IJsselmonde–Dordrecht, in aansluiting op de nieuwe Willemstunnel en Bostel–Eindhoven.

Elektrificatie moet in onze ogen worden uitgebreid, al was het alleen maar om de flexibiliteit in het net te vergroten en stoptreinen sneller te kunnen laten rijden. Ik noem de lijn Zwolle–Emmen, de Betuwelijn en de lijn Zwolle–Almelo en de miljoenenlijn in Zuid-

Limburg, Nijmegen–Roermond, vloeit al uit het voorgaande voort. Er zijn er evenwel nog veel meer.

Het verkeer met het buitenland moet verbeterd worden. Na de elektrificatie van de lijn Gent–Rijssel, komen doorgaande treinen naar die plaats en naar Duinkerken en Calais tot de mogelijkheden te behoren. Het zouden ware voorlopers kunnen worden van de hoge snelheidstreinen naar Engeland. Wat wordt er op dit terrein gedaan?

Ook in bescheidener opzicht is er meer te doen aan de grensoverschrijdende verbindingen. In noem de lijnen Groningen–Bremen, Enschede–Gronau–Münster, Nijmegen–Keulen, Heerlen–Aken (waarom daar niet voorlopig een intercitybus) Maastricht–Aken, Maastricht–Luik–Parijs en Maastricht–Brussel. Verdere studie is nodig naar de reactivering van de 'ijzeren long' van het Ruhrgebied over Roermond/Weert naar Antwerpen en Brussel, evenals naar een nieuwe verbinding uit de stadsgewesten Eindhoven en Tilburg naar het Belgische net. Anders gezegd: Alleen de verbindingen Arnhem–Oberhausen, Hengelo–Rheine en Roosendaal–Antwerpen voldoen aan hedendaagse eisen. Dat zijn er slechts drie van de tien.

In het intercitybusdienstenproject passen naar onze mening ook de lijnen Enkhuizen–Lelystad–Kampen en Utrecht–Breda. Wil de Minister dat overwegen? Komen er voor deze lijnen ook echte lange-afstandsbussen en kunnen of mogen die nu ook eens in Nederland worden gefabriceerd?

Ik kom dan tot het openbaar vervoer in de stadsgewesten. Naast beslissingen over de westelijke aantakking van de Schiphollijn in Amsterdam – wanneer komt die er nu eindelijk – is ook de oostelijke aantakking in onze ogen urgent, in samenhang met de Zuiderzeelijn. Schiphol is nog steeds onvoldoende ontsloten. De binnenlandse, verlies opleverende, NLM-vluchten zijn echt overbodig na het gereedkomen aan de aantakkingen bij Amsterdam. Het gehannes met de Almerespoorlijn en de nu weer in discussie komende Oostvaardersplassen doen zien dat de keuze van railinfrastructuur voor groeikernen tot aanleg moet leiden, voordat de groeikern tot ontwikkeling komt.

Wij trekken de conclusie, die in dichtbevolkte gebieden in het buitenland allang getrokken is. Dat betekent dat de Regering met de NORON-lokatiekeuze het openbare railvervoer weer een slechte dienst bewijst. Waarom wordt die keuze nu niet gemaakt?

Er zijn twee mogelijkheden: een sneltram- of een spoorontsluiting. Een sneltramverbinding is mogelijk via Amstelveen en Schiphol-oost en die kan dan worden doorgetrokken naar NORON en Haarlem. Een treinverbinding kan van de Schiphollijn via de NORON-locatie naar de oude lijn terugkeren.

Purmerend–Hoorn: de verdubbeling en de verzwarening van de bovenleiding hadden al in uitvoering moeten zijn. Wanneer is een beslissing te verwachten? Plannen voor Alkmaar–Hoorn dienen versneld te worden als de bouwontwikkeling bij Heerhugowaard versneld gaat worden. De groeilokatie Huizen vraagt in onze ogen om een tramweg in Het Gooi. Waarom de terughoudendheid en zelfs geen politieke wil om met een tramlijn rekening te houden bij de Stichtse brug? Werken de ervaringen met de Nieuwegeinlijn negatief? Een directe railverbinding met Purmerend blijft naar onze mening een goede keuze.

Versteviging van de as Amsterdam–Haarlem blijft gewenst. De oude lijn volgend rijst de vraag, of de Bollenstreek beter bediend kan worden door heropening van stations nadat het intercityvervoer gedeeltelijk over de Schiphollijn zal zijn geleid.

De knelpunten tussen Leiden en Dordrecht noemde ik al, behoudens de wenselijke verdubbeling van het baanvak Schiedam–Delft. Leiden–De Vink is hard nodig als halte en dan is die eigenlijk al jaren te laat, evenals Moerwijk, welke halte mogelijk is bij het vier-sporig maken van Rijswijk–Den Haag. Waarom beslist de Minister niet over het doortrekken van de lijn Rotterdam–Hoek van Holland van Hoek van Holland–haven tot Hoek van Holland–strand? Waarop wacht die keuze?

In het zuiden zijn nieuwe stations en haltes gewenst bij vele steden. Het programma van nieuwe stations en haltes moet naar onze mening versneld worden uitgevoerd. Dat geldt trouwens niet alleen voor het zuiden, maar ook voor andere delen van het land. Ik verwijs kortheidshalve naar onze nota. Bij het stadsgewest Eindhoven dient in onze ogen de aanleg van een sneltram te worden meegenomen in het kader van de analyses rond rijksweg 69. Bostel–Eindhoven moet in onze ogen vier-sporig worden uitgevoerd.

In het stadsgewest Utrecht is het station Houten snel nodig. De Veenendaallijn had eigenlijk allang klaar moeten zijn. Doortrekking naar Wageningen dient bekeken te worden, evenals

Rienks

de reactivering van het traject De Haar-Amersfoort. Wanneer komt de Nieuwegeinlijn nu in gebruik? Wordt die nu echt niet nog verder weg geschoven? Hierbij is sprake van een achterstand van jaren. Het station Bunnik dient heropend te worden.

De heer **Van Rossum** (SGP): Er is een station Bunnik.

De heer **Rienks** (PvdA): Sorry, ik ver-spreek me.

De ontsluiting van De Uithof-De Bilt-Zeist vereist onzes inziens railvervoer. Hoe wordt daaraan nu gewerkt? Utrecht is het centrale knelpunt in onze spoorwegen nadat de Willemstunnel zal zijn voltooid. Wanneer kan de aanleg hiervan beginnen? Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van Utrecht is het kruisingvrij maken van aan- en afvoer gewenst, evenals in Blauwkapel.

In het noorden en oosten dient het stoptreinverkeer verder te worden gestimuleerd door meer halteplaatsen. Emmen moet volwaardig in het intercitynet komen. Wij achten het onaanvaardbaar dat een halte in Amersfoort-oost moet leiden tot opheffing van een andere stopplaats op het traject Zwolle-Amersfoort of Zwolle-Utrecht. De capaciteit van het net moet in zo'n situatie worden vergroot door gedeeltelijke verdubbeling, zodat sneltreinen de stoptreinen kunnen inhalen.

In het noorden zijn mogelijkheden aanwezig voor het openen van meer haltes op de trajecten Leeuwarden-Staveren en Leeuwarden-Groningen. Dat past in het in Friesland gevoerde planologische beleid. In Groningen kan de lijn Groningen-Stadskanaal worden heropend, met een latere verbinding met Emmen. De aanleg van de Zuiderzeespoorweg moet met alle stagnaties in Weesp en in de zuidelijke IJsselmeerpolders nu in onze ogen beginnen in Groningen. Daarvoor pleit ook de overeenkomst over de tramlijn Groningen-Drachten die – naar ik heb begrepen – in 1982 aan vernieuwing toe is.

Wie zal dit alles in deze tijd betalen? Wij hebben al betoogd dat het Structuurschema Verkeer en Vervoer te weinig kiest. Wij maken die keuze wel; minder nieuwe rijkswegen, meer geld voor spoorwegen en openbaar vervoer. Op basis van het SVV, met zijn beperkte financiële ondersteuning, maken wij die keuze welbewust.

Zonder materieel kan niet gereden worden. Ook op dat punt hebben wij onze ernstige zorgen. Er rijden te veel oude en versleten treinstellen. Er is te

weinig reserve voor pieken en bij de helaas voorkomende vertragingen. Méér drijwagenstellen zijn er nodig voor het stadsgewestelijk vervoer. In het stadsgewestelijk vervoer dienen dubbeldekstreinen te worden overwogen. Opvoering van de snelheid blijft in onze ogen een gebod op de intercitylijnen. Verzet de automatische treinbeïnvloeding zich daar niet te veel tegen? Is in dat kader ook verzwaring van de onderbouw van de spoorwegen nodig? Wij denken daarbij aan 'de oude lijn' en aan de trajecten Utrecht-Den Haag en Utrecht-Rotterdam. Voorzieningen nabij de Gouwebrug – die wordt geprolongerd in het Meerjarenplan Personenvervoer – zijn in mijn ogen urgent. Waarom is er in vijf jaar niets gebeurd?

Met dit alles hebben wij slechts een greep gedaan uit de vele mogelijkheden die de NS biedt. Wij eindigen met een woord van waardering voor de Nederlandse Spoorwegen en alles wat zij doet en voor alle werkers die goed gemotiveerd beseffen dat er een grootse en zware taakstelling voor dit bedrijf is weggelegd in de groeiende mobiliteitsbehoefte. Mijn fractie is bereid, dit beleid mogelijk te maken door meer geld ter beschikking te stellen en de bestuurlijke kaders voor deze taakstelling te scheppen en – voor zover bestaand – beter te benutten. Wat dit betreft ben ik benieuwd naar de reactie van de Minister.

De heer Cornelissen heeft aan het eind van zijn betoog een aantal moties ingediend. Ik doe dat meestal in tweede termijn, maar met het oog op de voortgang van de behandeling kan ik mij voorstellen dat dit een reden is, mijn moties nu in te dienen, want dan kunnen zij in één pakket worden behandeld.

De **Voorzitter**: Het is aan ieder lid, te bepalen wanneer hij moties indient. Het in eerste termijn indienen van moties heeft het voordeel dat de leden de gelegenheid hebben, in tweede termijn op de moties te reageren. Mede om die reden worden de moties graag door mij in ontvangst genomen.

De heer **Rienks** (PvdA): Dan zal ik de moties nu overhandigen.

Moties

De **Voorzitter**: Door de leden Rienks en Castricum worden volgende moties voorgesteld:

De Kamer,
gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het zowel voor de continuïteit van het NS-bedrijf als voor de taakstelling ten aanzien van de opvang van een aandeel in de stijgende mobiliteitsbehoefte, noodzakelijk is dat over voldoende investeringsgelden kan worden beschikt;

overwegende, dat het daarom wenselijk is, vooral met betrekking tot infrastructuurle voorzieningen van het spoorwegnet, op langere termijn dan binnen de huidige kaders mogelijk is, zekerheid te verschaffen;

nodigt de Regering uit:

1. het langjarig investeringsprogramma voor de infrastructuurle werken van de NS, met het daaraan gekoppelde financieringsschema, bij de wet te regelen in het Rijksspoorwegenplan, en wel zodanig dat in de regel dit programma om de vijf jaar voortschrijdend opnieuw bij de wet wordt vastgesteld;

2. deze uitspraak in de regeringsbeslissing op het SVV op te nemen, en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 107 (14390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat meer duidelijkheid dient te worden geschapen ten aanzien van de in de 1e fase van het SVV te realiseren spoorwegwerken;

overwegende, dat een versnelling van het investeringstempo gewenst is;

nodigt de Regering uit:

1. in de derde kolom van de PKB 8a voor 'mogelijke aanleg of mogelijke bouw kunstwerk' te lezen 'aanleg voorzien in 19..' met een invulling per project van het jaar waarin de aanleg wordt voorzien;

2. PKB 8b voor de daarin vervatte werken zodanig nader toe te lichten dat voor de in fase 1 geprojecteerde werken, of door de Kamer daarin te projecteren werken, als taakstelling een streefjaar van uitvoering wordt opgenomen;

3. aan het MPP '80-'84 de volgende spoorwegprojecten toe te voegen (tabel 1, pag. 18 ad a.):

spoorverdubbeling Den Haag HS-Rijswijk en station Moerwijk;
spoorverdubbeling Rotterdam-Dordrecht in samenhang met de Willems-tunnel, verhoging brug Zwijndrecht, alsmede waar nodig vrije kruisingen;
het in aanleg nemen van de spoorverdubbeling Leiden-Mariahoeve;
het verder in aanleg nemen van de spoorverdubbeling Alphen-Woerden;

Voorzitter

verdubbeling van de spoorlijn Gouda–Moordrecht in samenhang met de reeds geprojecteerde verhoging van de Gouwebrug en kruisingvrij maken van de sporen te Moordrecht;

aansluiting Hofpleinlijn op CS in Rotterdam (in samenhang met bouw Willemstunnel);

ongelijkvloerse kruising in Lage Zwaluwe;

ongelijkvloerse kruisingen in Boxtel, en in uitvoering nemen van 4 sporen Eindhoven–Boxtel;

verdere verdubbeling van de spoorlijn Dalfsen–Coevorden (gedeeltelijk); reactivering van de spoorlijn Stadskanaal–Groningen voor reizigersverkeer;

elektrificatie van de spoorlijnen Maastricht–Visé en Schin op Geul–Kerkrade–Heerlen;

verbetering van de reizigerstreindienst Enschede–Gronau (Münster);

4. de tekst van de regeringsbeslissing op het SVV met deze uitspraak in overeenstemming te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag. Deze motie krijgt nr. 108 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat de Nederlandse en Duitse Ministers van Verkeer en Waterstaat zich nader dienen te verstaan over de toekomst van de spoorlijn Enschede–Gronau;

overwegende, dat sluiting van het verkeer geen afbraak van de spoorlijn ten gevolge kan hebben;

overwegende, dat de huidige exploitatie onbevredigend is;

overwegende, dat een vervangende busdienst onvoldoende wervend heeft kunnen functioneren;

overwegende, dat de geringe afstand tussen Enschede en Gronau, de aanwezigheid van een spoorlijn, alsmede een intensief personenverkeer even zovele redenen vormen deze belangrijke schakel tussen het Roergebied en Noord-en Oost-Nederland te blijven exploiteren, mede in het kader van tot stand te brengen grensoverschrijdende actieprogramma's;

nodigt de Regering uit:

1. de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland (BRD) te laten weten dat de Nederlandse Regering prijs stelt op een voortgezette spoorwegexploitatie tussen Enschede en Gronau (Münster) en een regelmatige treinenloop per dag wenst te bevorderen;

2. deze uitspraak ter kennis te brengen van de Regering van de BRD en de Bondsdag;

3. in de regeringsbeslissing op het SVV deze uitspraak op te nemen, en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 109 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat het gewenst is de Schiphollijn zo spoedig mogelijk aan te sluiten op het landelijk spoorwegnet bij Amsterdam;

overwegende, dat daarbij de aansluiting via de Ringspoorbaan West de eerste prioriteit heeft, met een directe aansluiting naar de Zaanstreek;

overwegende, dat de verlenging van de spoorlijn naar de RAI in oostelijke richting evenzeer gewenst is met een verbinding naar Amsterdam CS en een doorverbinding naar de spoorlijn Weesp naar Lelystad (Zuiderzeelijn);

nodigt de Regering uit:

1. na de, zoveel als mogelijk te bespoedigen, voltooiing van de westelijke tak van de Ringspoorbaan met de bijbehorende gedeeltelijke verlegging van de Haarlemlijn, ook de doortrekking van de spoorlijn naar de RAI naar de spoorlijn Amersfoort–Amsterdam met aansluitingen ter hand te nemen;

2. de tekst van het SVV met deze uitspraak in overeenstemming te brengen;

3. de voorgenomen uitvoering van de Oostelijke Ringspoorweg in het MPP op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 110 (14 390, 15 885);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat de zogenaamde Zuiderzeespoorlijn een wezenlijke bijdrage kan vormen ter vermindering van de afstand tussen het Noorden en de Randstad;

gelet op de uitspraken van de Minister ter zake de motie-De Hamer-Scherpenhuizen bij de behandeling van het Integraal Structuurplan (ISP);

overwegende, dat in 1982 de bestaande overeenkomsten inzake de tramweg Drachten–Groningen ten einde lopen;

overwegende, dat de vervanging van die verbinding door een eerste aanzet van de Zuiderzeelijn dringend geboden is;

nodigt de Regering uit:

1. te bevorderen dat zo spoedig mogelijk de aanleg van het traject Groningen–Drachten–Heerenveen van de Zuiderzeespoorlijn ter hand wordt genomen;

2. de overige aanleg van de Zuiderzeespoorlijn en daarmee samenhangende spoorwegwerken eveneens in fase 1 van het SVV te plaatsen;

3. het SVV met deze uitspraak in overeenstemming te brengen, en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 111 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat een versnelling van spoorweginvesteringen noodzakelijk is ten opzichte van het in het SVV voorziene tempo om een groter deel van de groei van de mobiliteit te kunnen opvangen;

overwegende, dat in dit kader een plaatsing van vele nu in fase 2 van het SVV voorziene spoorwegwerken alsnog in fase 1 nodig of wenselijk kan zijn;

nodigt de Regering uit:

1. de Nederlandse Spoorwegen te verzoeken een prioriteitenvolgorde van de in fase 2 aangegeven spoorwegwerken op te stellen met de benodigde investeringsbedragen en vereiste termijnen van planvoorbereiding en planologische maatregelen;

2. deze nota, voorzien van het commentaar van de Regering met het eerstvolgende meerjareninvesteringsplan van de Nederlandse Spoorwegen, aan de Kamer over te leggen ter verdere besluitvorming;

3. in het SVV ten aanzien van de in de fase 2 genoemde spoorwegwerken te bepalen, dat de Regering en de Kamer een nader oordeel zullen vellen over de prioriteit van deze investeringsprojecten;

4. in PKB 6.5 te schrappen de woorden: – de spoorlijn Lelystad–Kampen, en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 112 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat naar uitbreiding van het spoorwegnet in daarvoor in aanmerking komende regio's moet worden gestreefd;

nodigt de Regering uit:

1. onderzoeken te verrichten, planvoorbereiding te doen starten en onderhandelingen te begeleiden, die

Voorzitter

er in voorzien dat nog voor 1990 de volgende spoorverbindingen in exploitatie kunnen worden genomen: Kerkrade-Aken; Emmen-Stadskanaal;

2. onderzoek te doen verrichten naar mogelijke tracés en de maatschappelijke baten van de aanleg van de volgende spoorlijnen en de Kamer daaromtrent te rapporteren: Hardenberg-Hoogeveen; Den Bosch-Waalkwijk-Oosterhout-Breda; Rhenen-Wageningen; Eindhoven-Uden-Cuyk; Utrecht-Gorkum-Breda;

3. de regeringsbeslissing op het SVV met deze uitspraak aan te vullen, en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 113 (14 390).



De heer **Van Rossum** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Wij gaan graag uit van een reëel uitgangspunt. Als het over de rail- en weg-infrastructuur gaat, is het naar wij menen niet een kwestie van óf-óf, maar duidelijk van én-én. In beide gevallen zal er wel een en ander moeten gebeuren. Gaan wij van de realiteit uit, dan zullen deze voorzieningen zo veel mogelijk daar moeten worden getroffen waar de prioriteiten liggen, dus waar de grootste vervoersvraag is, ook bij de spoorwegen.

Er zijn een aantal knelpunten. Een aanvaring van een brug in Rotterdam heeft ons heel duidelijk geleerd dat bepaalde voorzieningen nodig zijn. Het besluit om de Willemsspoortunnel aan te leggen lijkt mij een goede zaak. Deze oplossing vraagt echter veel geld en zal dan ook op andere punten tot terughoudendheid moeten manen. Niet alles kan tegelijk. Ik heb vanmorgen zulke mooie verlanglijstjes gehoord, dat ik het idee kreeg dat wij financieel wat in de wolken zitten.

De Minister geeft een opsomming van de knelpunten, maar zegt niet altijd precies wat hij ermee wil doen. In het antwoord op vraag 298 lees ik dat het vervoer op de lijnen Den Haag-Gouda en Gouda-Rotterdam in moeilijkheden kan komen doordat er bij Moordrecht sprake is van een capaciteitsbeperkende 'overkruisligging'. Wat bedoelt de Minister met dit antwoord. Is hij van plan dat knelpunt weg te nemen?

Wij hebben van de spoorwegen een mooi rood boek gehad - de kleur zal sommigen aanspreken -, namelijk het investeringsplan. Mogen wij van de Minister vernemen of hij geheel met dat plan instemt? Er staan een aantal voorzieningen in die ons zeer aanspreken, maar die ook nogal wat geld vra-

gen. Wij lezen er ook in dat er eigenlijk op vele plaatsen een baanverzwaring moet plaatsvinden. Er zijn nu spoorstaven NP-46, maar die zullen vervangen moeten worden door zwaardere staven. De motieven daarvoor worden in dit mooie investeringsplan uiteengezet. Hoe zal dit alles gefinancierd moeten worden? Verder staat er het een en ander in over oudere bruggen - zij bereiken allemaal zo ongeveer de leeftijd van honderd jaar -, die nodig aan vernieuwing toe zijn. Ook op dat punt zou een nadere financiële visie van de Minister welkom zijn.

Zoals anderen al hebben gezegd, vraagt het spoorwegmaterieel vervanging. Een winnend beleid vergt goede voorzieningen, park-and-ride systemen en misschien ook hier en daar extra haltes. Overigens moeten wij met die haltes wat voorzichtig zijn, aangezien ze ook vertragend kunnen werken op het intercitynet en dan kwalitatief bedervend zijn. Wij zullen daar het juiste evenwicht moeten zien te bereiken.

Over de nieuwe lijnen ben ik veel terughoudender dan de sprekers die mij voorgingen. De aansluiting van de Schiphollijn aan de noordkant is natuurlijk een heel duidelijke zaak; die moet in ieder geval plaatshebben. De Flevolijn naar Lelystad, en niet verder, heeft ook onze warme belangstelling. Vogels trekken zich daar niet zo erg veel van aan. Reigers staan langs alle spoorloten in Nederland en vele andere vogels zie ik er ook dagelijks uit de trein. Ook al zal er ergens hier en daar een vogel sneuvelen, dan mag je toch nog wel een spoorlijn aanleggen. Het doortrekken van deze lijn in noordelijke richting zal mijns inziens alleen maar passagiers aan het bestaande spoorwegnet ontnemen. Dat heeft dan ook niet zo'n grote urgentie, evenmin als er een grote vervoersvraag zal zijn in Oost-Groningen en tussen Veenendaal en Amersfoort. Ook dat heeft niet onze hoogste urgentie, mede omdat het nogal veel geld kost. Wij zullen daar wat voorzichtig mee moeten zijn; mede gedachtig het vroegere Woltjerspoor.

Er is natuurlijk een interrelatie tussen wegen en spoorwegen, al zou ik die bepaald niet willen overdrijven. Ons wegennet is van groot belang voor het goederenvervoer en heeft dan ook een grote economische betekenis. In de eerste vergadering van deze serie heb ik daar al duidelijk op gewezen, maar er niet veel antwoord op gekregen. Misschien kan de Minister er beter in dit kader op ingaan. Het

mag niet gebeuren dat wij het goederenvervoer van Rotterdam laten afzakken naar Bremen en Hamburg, doordat wij zo weinig aan onze wegen doen.

Ons wegennet heeft een zeer belangrijke functie voor het goederenvervoer, terwijl ons spoorwegennet een duidelijke functie heeft voor het personenvervoer. Wij moeten het één niet nalaten en het andere toch doen.

De internationale aansluitingen zijn zeer belangrijk. Ik vraag mij af of wij nieuwe lijnen nodig hebben maar de bestaande lijnen moeten hier en daar bepaald worden verbeterd. Een enkele elektrificatie, bij voorbeeld tussen Luik en Maastricht, is noodzakelijk.

De infrastructuur voor het goederenvervoer per spoor moet ook goed zijn. Ik heb gehoord dat Kijfhoek slechts op half vermogen kan werken door allerlei inlooptmoeilijkheden. Hoe kunnen wij die oplossen; hoe kan het rangeeremplacement goed gaan werken? Misschien moet de Minister het initiatief nemen voor het treffen van voorzieningen met de gemeenten, die nogal hoge eisen stellen.

Er is in Den Haag een studie verricht betreffende de verhouding tussen de waardering van bus en tram, met een enquête naar de behoeften van de passagiers. In het laatste nummer van 'Nederlands Transport' is daarover een en ander te vinden. Is ook een studie verricht naar de kosten van de infrastructuur? Wat zijn de kosten van aanleg van een goede busverbinding en van een goede tramverbinding? Die kosten kunnen een grote rol spelen, vooral gezien de eisen die tegenwoordig qua geluidshinder en dergelijke worden gesteld. Als het dan toch qua waardering maar 10% scheelt, zoals uit de studie blijkt, zou mogelijk voorkeur moeten worden gegeven aan een busverbinding.

Het doortrekken van de Nieuwegeinlijn spreekt mij nog steeds niet aan, wel het initiatief dat de Minister heeft genomen voor het gesprek tussen Amstelveen en Amsterdam.

In een rapport van het Openbaar Vervoer Rijnmond-noordoost van mei 1977 lezen wij op de blz. 20 en 21 dat een verdubbeling van de bevolking van Capelle en Krimpen aan de IJssel zal plaatsvinden tussen 1970 en 1986. Alleen het aantal arbeidsplaatsen in die regio wordt in die periode slechts verhoogd met 25 tot 30%. Dit betekent dat 75% elders zijn werk moet vinden, zodat grote behoefte is aan openbaar vervoer en aan een railverbinding. Die railverbinding stagneert in Capelle aan de IJssel.

Van Rossum

De Minister moet wat dat betreft een initiatief nemen, vooral gezien de grote stagnaties rond de Algerabrug. Die brug is een flessehals. Het is een rijksbrug, zij het dat zij is opgenomen in het provinciale wegennet. Er zullen daar voorzieningen moeten worden getroffen, bij voorbeeld op het stuk van fietspaden, om de nieuwe railverbinding te kunnen bereiken, zodat Krimpenaren via de railverbinding naar het centrum van Rotterdam kunnen gaan.

□

De heer **De Beer** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Het rijtje uit de p.k.b. afgaand, kom ik allereerst bij de spoorlijn van Weesp naar Almere, de Flevo-lijn, in de Kamer door het debat als Almerelij bekend geworden. Hoe is op dit moment de stand van zaken? Ik heb vernomen dat alles nog niet op rolletjes loopt. Met name Muiden schijnt moeilijkheden te maken in verband met eventuele geluidhinder van de lijn.

Hoe staat het met de beslissing over de Gooiboog? In de door mij ingediende en door de Kamer aanvaarde motie is bepleit deze in te brengen in het overleg en de Gooiboog eventueel te laten vervallen. Is er al zicht op het lot daarvan?

Vervolgens kom ik te spreken over de aansluiting van de Schiphollijn op de westelijke ringspoorweg. Het verbaast mij dat wordt gesproken van 'mogelijke aanleg', in fase 1. Verleden jaar is mijn motie aangenomen waarin werd gevraagd om versnelde uitvoering van deze aansluiting. In de tweede plaats zijn bij de behandeling van de begroting amendementen ter zake aangevraagd.

Ik vind het gebruik van het woord 'mogelijk' moeilijk te rijmen met de plaatsing in fase 1. Dat geldt trouwens ook voor een groot aantal andere verbindingen op die lijst. In vraag 152 is ook gevraagd wat wij moeten verstaan onder het woord 'mogelijk'. Betekent dit, zo is gevraagd, dat de hele verbinding nog ter discussie staat? De Minister heeft daarop bevestigend geantwoord. Wanneer zelfs dat nog ter discussie staat, hoe kan zo'n verbinding dan in fase 1 geprogrammeerd staan? Kan hiervan een nadere uitleg worden gegeven?

Daar komt nog bij dat over een aantal verbindingen, die nog als 'mogelijke aanleg' in fase 1 staan vermeld, inmiddels al een besluit genomen is. Voor de sneltram naar Beverwaard is door de Minister al een subsidie toege-

zegd. Verder noem ik de tramlijn Coolhaven-Marconiplein en de doortrekking van die lijn van Marconiplein naar Schiedam-Ketel. Zo zijn er nog meer. Kan de Minister daarom uiteenzetten hoe iets 'mogelijk' genoemd kan worden, terwijl het toch in fase 1 wordt gezet? Naar ons gevoel kan, als wij de betekenis van fase 1 goed beseffen, dat woordje 'mogelijk' overal worden geschrapt.

In hoeverre geldt overigens voor die fase 1 het jaar 1990, genoemd in het regeringsvoornemen, nog? Uit de discussies die wij tot nu toe hebben gehad, weten wij dat voor de wegenaanleg fase 1 eerder aan het eind dan aan het begin van de negentiger jaren zal eindigen. Geldt dat ook voor de spoorlijnen? Is bij het investeringsniveau rekening gehouden met 1990 of met een latere datum?

Kan voor zowel de oostelijke als de westelijke tak van de ringweg om Amsterdam volstaan worden met twee sporen? Moet die ringweg geen vier sporen bevatten? Anders kunnen daar, gezien het te verwachten verkeer, te zijner tijd opnieuw knelpunten ontstaan. Dat is nu eenmaal de ervaring met alle spoorlijnen rondom of in de buurt van grote steden. Die vier sporen behoeven natuurlijk niet tegelijkertijd te worden aangelegd, maar de ruimte moet er op zijn minst toch voor gereserveerd worden.

In 1979 zou de rapportage over de aansluiting van de Schiphollijn op de Flevolijn en de lijn naar Utrecht gereedkomen. Wij zitten al een eindje in 1980, maar wij hebben daar nog niets van gezien. Wanneer kan die rapportage ons bereiken?

Ook de Willemsspoorverbinding is een voorbeeld van een verbinding waarover een beslissing is gevallen, maar waarbij nog steeds 'mogelijk' staat.

Over de Zuiderzeelijn, de verbinding tussen Amsterdam en Groningen door de polder, is door de heren Scherpenhuizen en De Hamer een motie ingediend. Aan die motie behoeft ik weinig toe te voegen. Kan al een indicatie worden gegeven van de tijdswinst voor de reizigers die met de aanleg van deze verbinding kan worden bereikt?

De spoorlijn Heerlen-Aken is er een typisch voorbeeld van, hoe met een betrekkelijk geringe investering een adequate verbinding tot stand kan worden gebracht. Erkend moet worden dat het grootste deel van dit gering aantal kilometers, tussen Kerkrade en het noorden van Aken, op Duits grondgebied ligt. Hoe staat het met de Duitse animo om deze verbinding

aan te leggen? Dat is natuurlijk wel van essentiële betekenis. Wij zijn wel voorstanders van dit stukje spoorlijn.

Over de lijn Zwolle-Emmen heb ik onlangs, samen met enkele collega's van mijn fractie, schriftelijke vragen gesteld. In zijn antwoord daarop heeft de Minister gezegd dat hij 17 december jl. een planningsvoorstel aan de Spoorwegen heeft gevraagd. Een opdracht is nog niet gekomen, want het moment waarop dat zou moeten worden uitgevoerd valt nog niet in te passen. Wel houdt de Minister vast aan het jaartal 1987.

Is bij de opdracht voor een planningsvoorstel verzocht, dat voorstel binnen een bepaalde tijd bij de Minister op tafel te leggen? Het project heeft al een zekere vertraging opgelopen. Wij zouden het ernstig betreuren, als nog meer vertraging optrad. Dat zou er namelijk toe kunnen leiden, dat de voltooiing niet in 1987 tot stand zou komen.

De strandlijn Hoek van Holland is een miniproject. Het is een typisch voorbeeld van de wijze waarop een lijn met een heel geringe extra investering aanmerkelijk rendabeler kan worden gemaakt. Het gaat maar om 700 meter spoorlijn. Voor ons is het een volstrekt raadsel, waarom dit onder 'mogelijke aanleg' staat. Volgens ons staat niets de aanleg van het laatste stukje in de weg. Het zou voor erg veel strandbezoekers op topdagen betekenen, dat zij de trein kiezen boven de auto. Wij verzoeken de Minister, tot een definitieve beslissing te komen.

De verhoging van de brug over de Gouwe heeft betrekking op een van de bekendste en beruchtste knelpunten in de binnenvaart. Terecht is deze verhoging geplaatst in de eerste fase, maar ook weer onder 'mogelijke aanleg'. Niet vermeld is hoeveel sporen de verhoogde brug krijgt. Kan de Minister dit zeggen? Hij begrijpt wel waarom ik deze vraag stel.

Ik kom dan aan de tramlijn Amsterdam-Amstelveen. Op 14 februari jl. hebben wij een brief gehad van het gemeentebestuur van Amsterdam waarin het meedeelt dat het met het voorstel over de tramverbinding Amsterdam-Amstelveen volledig kan instemmen. Voor ons is er dan ook geen aanleiding, te vragen om een metroverbinding. Wij verzoeken de Minister de mogelijkheid te bestuderen van een doorverbinding naar Schiphol-Oost.

Ik ga even verder met tramverbindingen. De consequenties van de aanleg van de verbinding Coolhaven-Marconiplein - Schiedam-Noord (Ke-

De Beer

thel) zijn onder andere dat een aantal bestaande verbindingen in het Rotterdamse stadsnet moet worden aangepast. Dat heeft tot gevolg dat Spangen voor het openbaar vervoer minder goed bereikbaar wordt. Verder zal, als lijn 8 komt te vervallen – deze loopt van west naar oost door Rotterdam – de verbinding van Rotterdam-Centrum naar Schiedam kwalitatief minder worden, omdat de nieuwe verbinding niet voor iedereen als alternatief kan gelden.

Worden dergelijke aanpassingen van het Rotterdamse net in de overeenkomst tussen Rijk en gemeente behandeld of laat de Minister een en ander over aan het gemeentebestuur van Rotterdam? Ik vraag hem dus geen oordeel over de wijzigingen, die Rotterdam wil doorvoeren. Indien dergelijke zaken niet zijn besproken met het ministerie moet het, lijkt mij, alsnog gebeuren, omdat de aanpassingen niet voor iedereen een verbetering zullen betekenen.

Vervolgens kom ik aan de doortrekking van die lijn naar Vlaardingen-Holy en misschien wel de Broekpolder. Is het waar dat het Vlaardingse gemeentebestuur zodanige eisen heeft gesteld aan de doortrekking naar de binnenstad van Vlaardingen, dat daardoor de beslissing over het stuk van Kethel naar Holy op losse schroeven is komen te staan?

Dat zou zeer te betreuren zijn. In Holy Noord en Zuid wonen enkele tientallen duizenden mensen; de verbinding met Rotterdam is nogal slecht. Het afleggen van de afstand tussen deze noordelijk gelegen wijk en de Vlaardingse stations is nogal tijdrovend; hetzelfde geldt voor de busverbinding van Vlaardingen-Holy over Kethel naar Schiedam. Het is zeer gewenst dat deze verbinding wordt doorgetrokken naar Vlaardingen-Holy. Kan de Minister toezeggen dat deze doortrekking op korte termijn bij de plannen wordt betrokken? Immers, het hele tracé hiervoor is gereserveerd en daarom zijn met doortrekking betrekkelijk weinig kosten en moeite gemoeid.

De spoorverbindingen tussen Leiden en Schiedam enerzijds en Utrecht –Den Haag–Rotterdam anderzijds zijn van groot belang en tevens buitengewoon kostbaar. Wij vragen ons af of deze verbindingen, die – afgezien van een klein stukje tussen Den Haag en Rijswijk – in de tweede fase zijn gepland, niet eerder tot knelpunten zullen leiden. Is exploitatie met de benodigde frequentie haalbaar op die lijnen als dat pas in de tweede fase ge-

beurt? Wij vragen dit heel voorzichtig omdat wij ons realiseren dat hiermee grote investeringen zijn gemoeid.

Als echter eerder knelpunten optreden, is wellicht een heroverweging van dit besluit noodzakelijk. Wat betreft de spoorverbreding Leiden–Schiedam moeten twee knelpunten worden opgelost, namelijk De Vink bij Leiden en de Papenweg bij Voorschoten. Deze gelijkvloerse kruisingen zullen extra werken met zich meebrengen. Worden ze meegenomen in de verbreding? Anders kunnen zich daar in de toekomst bottlenecks voordoen waardoor het effect van de verbreding te niet wordt gedaan.

Mijnheer de Voorzitter! Ook wij zijn van mening dat, als de Noron-lokatie er komt, een adequate verbinding op de Schiphollijn nodig is. Vers twee is hoe dat tot stand moet komen, maar de gedachte aan een sneltram ligt inderdaad voor de hand.

De Minister weet dat wij vragen hebben gesteld over de Stichtse Brug. Wij willen graag een kristalhelder antwoord van de Minister op de volgende vraag. Is de Stichtse Brug, zoals die op het ogenblik gepland is in de eerste fase, wel of niet geschikt voor een railverbinding? Ons bereiken hierover tegenstrijdige berichten. Ik begrijp dat de Minister zich verzet tegen de gedachte van die railverbinding omdat hij erg geporteerd is voor de Gooiboog. Ik wil dan ook met de grootste nadruk stellen dat het geschikt maken van die brug voor een railverbinding absoluut niet inhoudt dat die verbinding er ook zal komen. Het zou echter buitengewoon jammer zijn als die mogelijkheid nu reeds werd afgesneden, te meer omdat het gaat om een investering in de orde van grootte van f 20.000 à f 30.000.

Op de totale kosten van de brug is dat verwaarloosbaar. Het gaat namelijk om het in het beton storten van bepaalde voorzieningen. Het zou erg jammer zijn – bijna onvergeeflijk – indien deze voorziening achterwege zou blijven en daarmee een alternatieve voorziening in de toekomst vrijwel onmogelijk wordt gemaakt. Ik wijs erop dat het aanbrengen van de rails in de uitbreiding op grote bezwaren zal stuiten, omdat de weg dan twee maal moet worden gekruist. Mijn vraag is of de brug, zoals deze nu is gepland, geschikt te maken is voor een raillijn. Zo ja, wat kost dat dan? En zo nee, zou die voorziening dan alsnog kunnen worden aangebracht?

De vergadering wordt van 13.25 uur tot 14.15 uur geschorst.

□

Minister **Tuijnman**: Mijnheer de Voorzitter! Ik dank de commissie voor de grote aandacht die zij heeft besteed aan een onderwerp dat met name mijn ministerie met veel zorg omringt. Met name de ontwikkelingen van de laatste jaren hebben de accenten uiteraard iets verlegd. Volgens mij is dat terecht, hetgeen verschillende sprekers ook hebben beaamd. Van verschillende zijden is terecht naar voren gebracht dat in de zeventiger jaren in wezen sprake is geweest van een conserverend beleid. Achteraf moeten wij daar gelukkig mee zijn, omdat wij daardoor bij een overigens jaarlijkse vervoersafval in de zeventiger jaren – behalve dan het laatste jaar – van 1 à 2% toch een railinfrastructuur in stand hebben gehouden waar wij nu toch nog op terug kunnen vallen. Zouden wij dat niet hebben gedaan, dan zouden wij nu pas echt in de moeilijkheden zitten.

De verandering in het gebruik van het railvervoer met name – uiteraard geldt dat ook voor het streek- en in zekere zin ook voor het stadsvervoer – is in de loop van 1978 duidelijk geworden. Toen zagen wij eigenlijk dat datgene waar wij aanvankelijk op aanstuurden, nl. om een verdere teruggang in het gebruik van het openbaar vervoer te voorkomen, zich ook werkelijk begon te manifesteren. De oorzaak daarvan moet naar onze vaste overtuiging niet in de laatste plaats worden gezocht in de kwaliteit, niet alleen wat de aanbodzijde betreft – in dit opzicht wijs ik op het voorzieningenniveau van het streekvervoer – maar ook gelet op de gretigheid waarmee gebruik is gemaakt van de nieuwe tarievensoorten, de nieuwe kaartsoorten.

Het blijkt dat dit een goede greep is geweest, waar het publiek goed op inspeelt. Niet ontkend kan worden dat in de loop van verleden jaar duidelijk is geworden het effect van de prijsstijging van de benzine. In de zeventiger jaren heeft de grote groei van het autopark zich in de modale inkomensgroep vertoond. In die groep heeft zich het autopark vrijwel verdubbeld. In de groep met inkomens die boven modaal liggen is die groei beduidend minder geweest, met name omdat daar al een redelijk autobezit bestond. Bij de hogere inkomensklassen is er niet zoveel op dat punt gebeurd, behalve dan wat de tweede auto betreft. Vaak is die tweede auto echter niet gebonden aan een bepaalde inkomensklasse, maar meer aan het feit of zowel de man als de vrouw een functie vervult.

Tuijman

Luisterend naar de leden van de commissie – ik moet zeggen dat de heer Van Rossum naar mijn mening toch wat dichter bij de realiteit is gebleven dan sommige anderen – is naar voren gekomen de mogelijkheid om anders dan in een situatie van distributie of prohibitief hoge energieprijzen, een verschuiving teweeg te brengen van het autoverkeer naar het railverkeer.

Een Minister kan dit wel graag willen, omdat hij met name in de Randstad met geweldige problemen worstelt, maar knelpunten op de wegen los je niet op door die bij het openbaar vervoer op te lossen. Wie dat denkt, vergist zich. Op de wegen is al vrij zwaar geknepen, want bij zijn optreden is het kabinet niet gekomen met zeer grote wegenplannen, maar heeft men het zwaartepunt gelegd op het oplossen van knelpunten. Knelpunten vreten energie en zijn uit milieuoogpunt bijzonder slecht. Verder zit er een veiligheidsaspect aan vast, met name in de Randstad, in verband met de sluipwegen. Men moet echter goed in het oog houden dat een benadering van de aanpak van knelpunten – of de tegenstand daartegen of het afremmen van voorzieningen in de Randstad – niet alleen moet worden bekenen vanuit de woon-werk-situatie.

Er speelt een belangrijk economisch vraagstuk een rol bij. Ik wijs op het vrachtverkeer. Wij krijgen nu al klachten van verderaf gevestigde vervoersondernemingen dat het vaak niet mogelijk is om met één chauffeur op de wagen te voldoen aan het rijtijdenbesluit. Ook denk ik aan de vele service-wagens en het zakelijk verkeer. Die laatste categorie zou wellicht gedeeltelijk over kunnen gaan naar de trein, maar door de verschillende plaatsen van bestemming op één dag en hun reisschema, komt de trein naar hun mening niet voor hen in aanmerking. De wegen naar het Westen hebben ook een toeristische functie, waarbij ik vooral denk aan het Duitse toerisme.

Wij trachten het essentieel verkeer af te wegen tegen het verkeer dat naar de mening van velen – ook de mijne – zou kunnen overgaan naar het openbaar vervoer. Hiervoor is nodig dat in de toekomst dichter bij stations wordt gebouwd. Het is de bedoeling van collega Beelaerts en mij om terug te gaan naar het beleid van voor 1970, om te bouwen in de buurt van centrale railverbindingen. In dit opzicht zijn nog een aantal andere verbeteringen mogelijk.

Wil dit nu zeggen dat het openbaar vervoer niet de nodige aandacht moet krijgen? Neen, wanneer men kennis neemt van het MPP en het SVV, dan weet men dat het lange-afstandsvervoer, het midden-afstandsvervoer en het streekvervoer een zeer belangrijke functie hebben, die waar gemaakt zal moeten worden. Gelet op de tijd die voor het realiseren van diverse voorzieningen nodig is – daarbij doel ik op de materiaalvoorziening, waarbij ik maar hoop dat het met de personeelsvoorziening goed zal gaan – zou het verkeerd zijn, ervan uit te gaan dat de knelpunten bij het wegvervoer kunnen worden weggenomen door alleen maar de knelpunten in het railvervoer weg te nemen.

Mijnheer de Voorzitter! De leden van de commissie hebben hun algemene beschouwingen geplaatst in een breder kader. Daarmee ben ik uiteraard blij. Daarnaast is een groot aantal feitelijke zaken naar voren gebracht. Ik heb aan de NS gevraagd in verband met de knelpunten, veroorzaakt door de nog steeds doorgaande groei van het aantal reizigerskilometers, welke voorzieningen moeten worden getroffen. Een en ander zal in een totaal pakket van afwegingen naar voren moeten worden gebracht. Ook is een investeringsschema nodig, een ander dan het oude. Dat was namelijk nog gebaseerd op een niet zo spectaculaire toename van het aantal reizigers. Nu hebben we te maken met een andere situatie. De groei van het aantal reizigers is ongeveer 5%. Dat merk je niet op de weg. Daarop is de vorige keer zeer duidelijk door de heer De Beer gewezen.

De groei zit voornamelijk in de spits in het westen. Daar zijn verbindingen met een groei van 25 à 30%. Daarop moet ingespeeld worden; daarvoor is materiaal nodig. Er is daarstraks gezegd: er gebeurt niets. Er gebeurt uiteraard een hele hoop. Wij hebben een bouwprogramma voor 224 rijkstroken, ter vervanging van oud materiaal dat niet comfortabel is, al wil ik hiermee niet zeggen, dat die ouwetjes totaal versleten zijn. Er kunnen om de problemen op te vangen wel meer treinen worden ingezet, maar dat levert in de Nederlandse situatie altijd extra risico in de dienstregeling op.

Wij moeten dat goed in de gaten houden. Je kunt natuurlijk wel allerlei zaken bedenken, maar die moeten ook kunnen worden ingepast in de dienstregeling. Dat inpassen is zeer specialistisch werk en ik weet maar al te goed hoe moeilijk dit werk is. Wanneer wij bepaalde wensen voor de korte ter-

mijn hebben, zegt men bij de NS niet voor niks dat wij worden bedankt, omdat zij het niet zo snel kunnen verwerken. Het is immers, zoals ik heb gezegd, een legpuzzel waarmee rekening moet worden gehouden.

Wat hebben wij dus gedaan? Wij hebben de treinen verlengd. Daarbij is – gelukkigerwijze – een deel van het oudere materieel ingezet. In de zeer nabije toekomst wordt het eerste nieuwe materieel afgeleverd. Die leveringen zullen gestaag doorgaan. Wij hebben de hoop dat de levering van het grote aantal rijkstroken – waarin ook een uitbreiding zit – eind volgend jaar zal zijn voltooid. Wij krijgen dan niet alleen wat meer adem, maar wij krijgen dan ook – denk aan de bijzonder moderne en aantrekkelijke IC-3-rijtuigen – te maken met een goede vervoersvering.

Ik moet echter de gedachte wegmenen dat er de laatste jaren niets is gebeurd, want er is juist enorm veel gebeurd. Wanneer er inzicht is in de ontwikkelingen, dan zullen wij daarmee doorgaan. Wij zullen dat niet alleen doen wat het aantal rijkstroken betreft, maar ook wat het voorzieningenniveau betreft.

Dit waren zo ongeveer mijn opmerkingen in eerste termijn, maar ik stel hierbij duidelijk dat ik mij – met alle respect voor de plannen die door de leden van de commissie op tafel zijn gelegd – voorstel, ten aanzien van onder andere de onderlinge afweging van een groot aantal onderdelen te kijken in hoeverre een nader voorstel of een nota van wijzigingen en een daarbij behorende toelichting met deze commissie kan worden besproken. Wij kunnen dan pas definitief praten over een groot aantal 'amenderende' moties ten opzichte van de Nederlandse Spoorwegen. De zaak kan dan ook in zijn totaliteit worden bekeken, want dat zal deze week waarschijnlijk nog niet kunnen gebeuren. Wij kunnen dus afspreken, in de commissievergadering eens te bezien, in hoeverre een nota van wijzigingen met een daarbij behorende toelichting met de commissie kan worden besproken. Dat is naar mijn mening eigenlijk de manier om zaken met elkaar te doen.

De heer **Rienks** (PvdA): Heeft de Minister een idee van de termijn waarop dat kan gebeuren?

Minister **Tuijman**: Mijnheer de Voorzitter! De termijn is met de Kamer afgesproken. Wij hebben er maar een betrekkelijk korte tijd voor, omdat de plenaire behandeling van dit onder-

Tuijnman

werp – wij zullen het niet op alle punten eens worden, zodat een plenaire behandeling noodzakelijk wordt – in elk geval vóór het zomerreces klaar moet zijn. Ik heb begrepen dat dit de nadrukkelijke wens van de Kamer is. Wat mij betreft kan de termijn nog korter zijn. Mede omdat de Nederlandse Spoorwegen op ons verzoek met een nadere uitwerking zullen komen, moeten wij bezien wat wij daarmee kunnen doen.

De heer **Rienks** (PvdA): Zodra de Minister met de NS tot een akkoord is gekomen over de termijn waarop men hem een reactie kan laten weten, kan hij ons bekend maken wanneer wij dat standpunt kunnen verwachten.

Minister **Tuijnman**: Dat lijkt mij een goede zaak. Er spelen evenwel twee zaken een rol, namelijk het overleg met de spoorwegen en het feit dat aan al dit soort zaken altijd een prijskaartje hangt. Die zaken zullen moeten worden ingepast in de totale budgettaire ruimte die beschikbaar wordt gesteld en die in de toekomstige visie van de ministerraad voor elkaar moet komen. De verlangens van de Kamer kennen de en tegen de achtergrond van hetgeen wij zelf willen, zullen wij proberen dit zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. Er spelen natuurlijk veel zaken een rol die al zijn uitgezocht. Die kunnen gemakkelijk worden ingepast, maar wij kunnen op dit moment niet alle interne relaties bezien, zij het dat wij nog wel iets zullen zeggen over een aantal hoofdpunten die hier naar voren zijn gebracht.

De **Voorzitter**: Begrijp ik het goed dat het niet de bedoeling van de Minister is, op dit moment te reageren op de meeste moties en dat hij zich voorstelt, dit schriftelijk te doen, en wel in de vorm van een nota van wijzigingen op de nota, die nader in de commissie ter sprake kan komen?

Minister **Tuijnman**: Dat klopt. U bent zelf een kwartier bezig geweest met het voorlezen van alle moties. Ik heb anderhalf tot twee uur de tijd gekregen voor beantwoording.

De **Voorzitter**: Samen met uw ambtgenoot. Mijn opmerking was geen begin van een verwijt. Ik wilde slechts vaststellen hoe de procedure is. Heb ik deze goed begrepen?

Minister **Tuijnman**: U heeft deze inderdaad goed begrepen.

Ik heb al laten blijken dat ik met het begin van het betoog van de heer Rienks moeite heb. De situatie waarin

wij ons nu bevinden, heeft een verleden en staat onder invloed van ons beleid, met name via het tarievenplan, een daling om te buigen. Wij beginnen langzamerhand te geloven in een structurele groei bij de Nederlandse Spoorwegen. Wij hebben nog niet alles verklaard, maar wij gaan ervan uit dat wij dit later kunnen doen.

Ik ben het met de heer Van Rossum erover eens dat de groei van de laatste anderhalf jaar ons niet tot een euforie moet laten verleiden. Vooral omdat zulke grote bedragen in het geding zijn, zullen beslissingen altijd gebaseerd moeten zijn op grondige studie. Ik heb al gezegd dat ik de motie van de heer Cornelissen op dit punt graag zal uitvoeren. In ieder geval zal ik de Kamer hierover inlichten.

Als ik straks spreek over onze ervaringen met de Flevolijn, zal ik ook iets zeggen over het feit dat de werken zeer vertraagd kunnen worden door inspraak- en vergunningenprocedures. De Nederlandse Spoorwegen hebben de leden hierop in 'Ongevraagd drukwerk' gewezen. Bij de aanleg van wegen zijn wij wat dit betreft niet verwend. Het tegendeel is waar. Ik vrees echter dat dit probleem voor de spoorwegen niet minder zal zijn.

Zeer snelle treinen maken bij voorbeeld buiten meer lawaai dan binnen. Hiervoor geldt blijkbaar precies hetzelfde als voor auto's: bij snelheden boven de 70 kilometer per uur komt het geluid niet voor het grootste deel van de motoren maar van de banden af. De Nederlandse Spoorwegen zullen in ieder geval proberen, de geluids-overlast te beperken.

De heer Rienks heeft geïnformeerd naar de relatie tussen de spoorwegen en de nationale verkeers- en vervoersrekening. In een eerder stadium heb ik al gezegd dat de huidige nationale verkeers- en vervoersrekening een beeld van de spoorwegen geeft. De rekening is echter nog zeer onvolledig.

Zo lang dat nog het geval is – wij gaan jaar op jaar een stapje verder – is naar ik meen een objectieve afweging op basis van de nationale vervoers- en verkeerrekening niet wel mogelijk. Daarbij komt dat – daarmee vertel ik niets nieuws – in die rekening nog een aantal subjectieve elementen zitten, die afhangen van de waardering die eenieder er persoonlijk in kan leggen.

De heer Rienks heeft ook nog gevraagd of de inleg van dubbeldekstreinen – zoals deze in Italië, in Frankrijk en in Montreal ook worden uitgetoet – mogelijkheden biedt op zwaarbelaste lijnen. Zijn verhaal heeft mij geïnteresseerd. Ik weet dat deze trei-

nen vooral rijden in het regionaal, het stadsgewestelijk verkeer. Ik meen dat wij maar eens een proef moeten nemen. De Franse spoorwegen verhuren nogal eens het één en ander aan ons. Ik zal de Franse spoorwegen dan ook vragen, enige dubbeldekkers te verhuren om eens te bezien hoe het in de praktijk gaat. De toegankelijkheid ervan speelt een rol. Ik vind dit een zaak die wij zeker moeten bekijken. Het zou een oplossing kunnen bieden in die gevallen waarin de perrons te kort zijn.

De heer Cornelissen heeft gevraagd of de vereenvoudigde exploitatie, waardoor de drempel misschien enigszins zou kunnen worden verlaagd, mogelijkheden biedt op eventueel nog nieuw te openen lijnen. Ik moest daarbij bij mijzelf een beetje om lachen. Ik meen dat de heer Cornelissen ook een vraag heeft gesteld over de vereenvoudigde exploitatie zoals die in het noorden des lands bestaat. Ik meen dat het vooral gaat om een aantal verbindingen die de heer Cornelissen extra aan het Meerjarenplan Personenvervoer – of in de eerste fase van het SVV – zou willen zien toegevoegd, dus in de periode van vijf jaar waarmee wij te maken hebben. Zie ik dat goed? Of bedoelt hij tien jaar? Of twintig?

De heer **Cornelissen** (CDA): Neen, dat gaat om fase 1.

Minister **Tuijnman**: Ik ben met hem van mening dat wij de varianten moeten bekijken, steeds als wij met nieuwe exploitaties aan de gang gaan. Wij zullen telkens moeten bezien of zij in de praktijk mogelijkheden bieden. Dat heeft bij voorbeeld bij de Nieuwegeinlijn geresulteerd in een sneltram. Zoals bekend, heeft ook de Zoetermeerse Sprinter een enigszins afwijkende exploitatievorm. Ik ben het met de heer Cornelissen eens dat men zich nooit moet laten vangen op één bepaald, vast systeem. Men zal de systemen eigenlijk keer op keer moeten bekijken, met als uitgangspunt een optimale situatie in het voorzieningenniveau maar ook in de totale afweging van kosten. Het laatste komt altijd weer om de hoek kijken.

De heer Rienks heeft een vraag gesteld – waarover wij ook de vorige maal hebben gesproken – over de aansluiting van de trein en de streekbus. Daarover worden nogal wat klachten geuit. Ik heb al eens gezegd dat deze aansluiting niet zo slecht is als de Consequentienbond wel zegt. Er moet rekening worden gehouden met de gewenste reisroutes van de reizigers, de benodigde looptijd en ook de tijd die nodig is voor het kopen van de kaartjes.

Tuijnman

Bij de goedkeuringsprocedure van de dienstregeling van de streekvervoersbedrijven wordt op de aansluitingen door de rijksinspecteurs voor het verkeer toch wel degelijk gelet.

Dit geldt echter toch altijd maar voor een deel van de streekreizigers. Immers, het streekvervoer opereert – de naam zegt het al – in de streek. Ongeveer 6% van de streekreizigers stapt over op de trein, terwijl de aansluitingen op andere busdiensten en bij voorbeeld in verband met de bezoeken van ziekenhuizen, ook gewaarborgd moeten zijn.

Kortom, het proces van afweging tussen de verschillende belangen brengt helaas met zich, dat er per definitie altijd wel benadeelde reizigers zullen zijn. Er wordt naar gestreefd om zo min mogelijk reizigers te duperen. Het is niet juist dat er sprake zou zijn van een onvoldoende afstemming door de vervoersbedrijven. Dat is in strijd met de feiten. Zeer recentelijk hebben de Nederlandse Spoorwegen erop gewezen, dat het staforgaan vervoerscoördinatie zeer nauwe banden heeft met de streekbedrijven. Het ziet erop toe dat bij de invoering van nieuwe dienstregelingen zoveel mogelijk wordt gezorgd voor goede aansluitingen van de trein en de streekbus. Daar zijn ook de rijkshoofdinspecteurs van het verkeer bij betrokken.

Zoals gezegd brengt het proces van afweging met zich, dat het niet altijd gaat op de wijze die men wenst. Maar als wordt gesteld dat er in onvoldoende mate afstemming plaatsvindt, zoals ook de ANWB heeft gezegd, is dat absoluut in strijd met de feiten. De spoorwegen zijn zeker bereid deze zaak met de belanghebbenden te bespreken; zij verwerpen zeer nadrukkelijk dat er in dit opzicht geen overleg zou zijn.

De heer **Rienks** (PvdA): Wat zijn nu de verantwoordelijkheid dragende bestuurlijke kaders in Nederland die daarop behoren toe te zien? Het is duidelijk dat de spoorwegen hun best doen. Elke busmaatschappij probeert er zo goed mogelijk op in te spelen. De goede wil is bij iedereen aanwezig. Zoals ik vanmorgen al heb gezegd, is de Minister verantwoordelijk voor die zaak. Maar hoe is het verder?

Minister **Tuijnman**: Wat er verder kan gebeuren is dat de vervoersstromen die bepalend zijn voor het streekvervoer en de vervoersstromen zoals die op de gebundelde lijnen van de spoorwegen voorkomen, zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Daarbij is echter niet te voorkomen, dat er situaties zijn waarin het niet klopt.

De heer **Rienks** (PvdA): Vindt u het een goede situatie dat wij u als Minister moeten aanspreken als er problemen in Groningen, in Goor of in welke plaats in Nederland dan ook zijn? Of vindt u dat die problemen wezenlijk op een ander bestuurlijk niveau een centraal verantwoordelijkheidskader moeten hebben?

Minister **Tuijnman**: De heer Rienks vraag van mij en mijn mensen om in dit uitermate ingewikkelde systeem in te grijpen, maar ik geloof dat wij dan alleen maar brokken kunnen maken. Wij kunnen zeer nadrukkelijk wensen naar voren brengen. Ik wijs erop dat er wat het streekvervoer betreft beroepsmogelijkheden zijn, waarvan de belanghebbenden gebruik kunnen maken. Ik heb al gezegd dat ik zal proberen meer ruimte te maken voor een aantal organisaties die op dit terrein activiteiten ontplooiën.

De heer **Rienks** (PvdA): U hebt een brede rug.

Minister **Tuijnman**: Waar dat op slaat weet ik niet, maar het is wel waar. Ik moet die ook wel hebben, want anders hield ik het hier niet uit.

De heer **Cornelissen** heeft gevraagd naar de criteria voor de opening van nieuwe haltes. Ik verwijs hem naar blz. 198 van de regeringsbeslissing. In de eerste plaats wordt het bepaald door de technische mogelijkheden om het in de dienstregeling en de capaciteit van het bestaande net in te passen. Waar uitbreiding van de dienstregeling, al dan niet gepaard gaande met het nemen van infrastructurele maatregelen ter verbetering van de capaciteit, noodzakelijk is, spelen ook altijd weer de kosten een rol. Hoe graag wij de mensen ook zouden willen helpen, wij kunnen niet voor een te klein aantal reizigers een trein laten stoppen.

In de eerste plaats verliezen de reizigers in de trein er onnodig tijd door en in de tweede plaats geeft het problemen bij de dienstuitvoering. Het is wel zo dat de te verwachten vervoersomvang, waardoor de opbrengsten worden bepaald, daarmee samenhangend het aantal inwoners en de hoeveelheid bestemmingen, het aantal arbeidsplaatsen – Krimpen aan de IJssel is genoemd – de mate van ondersteuning van het totale verkeers- en vervoersbeleid en niet in de laatste plaats de mate van ondersteuning van de ruimtelijke ordening, die zeer manifest is, meespelen. Veelvuldig stoppende treinen leggen een zwaar beslag op de capaciteit.

De heer **Cornelissen** (CDA): Ik onderschrijf de verschillende aspecten die de Minister relevant noemt. Is er echter niet wat meer duidelijkheid te geven over de normen, opdat betrokkenen het ook een beetje kunnen volgen? Hoe vindt de afweging plaats?

Minister **Tuijnman**: Bedoelt u de kosten per inwoner? Daarmee kun je niet werken.

De heer **Cornelissen** (CDA): Ik kan mij voorstellen dat bij voorbeeld niet als criterium wordt gehandhaafd, dat een voorstadhalte alleen maar kan worden geopend als de extra te verwachten opbrengsten opwegen tegen de extra kosten maar dat men verder gaat. Hoeveel verder gaat men dan echter?

Minister **Tuijnman**: Ik heb de vorige keer al een beetje met de commissie gestoeid over mijn uitspraak betreffende het principe van het kostendekkend zijn van het openbaar vervoer. Dat is een beginseluitspraak, maar de praktijk is natuurlijk anders. Er zijn uiteraard wel haltes met een positief rendement maar dat behoeft niet altijd een criterium te zijn, vooral wanneer het gaat om een eerste aanzet. Het is ook een verwachting die in de tijd moet worden waargemaakt door bouwprogramma's en dergelijke. De maatschappelijke factoren moeten wel degelijk in de afweging worden betrokken. Er vindt altijd een afweging plaats.

Het feit dat een reeks nieuwe haltes is geprojecteerd wijst in deze richting. Bovendien zijn er een aantal in studie. Die staan als het ware op de reserve lijst. Zij zullen alleen worden geactiveerd als de andere infrastructuur wordt aangepast. Ik denk aan een halte als Oost-Souburg.

De heer **Rienks** (PvdA): Onderkent de Minister dat met name om planologische redenen gemeentebesturen vaak geheel andere voorkeuren hebben dan er op basis van het MPP nu uitkomt? Dat getuigt duidelijk van een conflictsituatie. De vraag van de heer Cornelissen is in dat verband volkomen logisch. Maatschappelijk kunnen de belangen duidelijk in een andere richting wijzen in een bepaalde plaats. Men kan daar behoefte hebben aan een andere voorstadhalte dan die welke dienstregelingstechnisch, exploitatief enz. op dat moment het eerste in de rede ligt. De vraag is dan wel wat moet prevaleren. Die vraag blijft nu hangen. Ik hoop dat de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening er ook iets over wil zeggen.

Tuijnman

Minister **Tuijnman**: Die vraag vloeit voort uit de realiteit. Het omgekeerde geldt echter ook. Je kunt gemeentebesturen er soms met geen stok toe bewegen te gaan bouwen in de omgeving van bestaande voorzieningen. Er is in dit opzicht echter heel wat gebeurd. Ik denk aan de Nieuwegeinlijn en de vele malen genoemde Zoetermeerlijn.

Er zijn ook andere situaties. Zo vindt de heer **Cornelissen** dat het toch niet mogelijk moest zijn dat voor het openen van een NS-halte Amersfoort-Schothorst een andere halte gesloten moet worden. Hiervoor is toch nog geen oplossing gevonden. Het is een capaciteitsprobleem in de verbinding Utrecht–Zwolle. Natuurlijk is het mogelijk door het aanleggen van extra sporen inhaalgelegenheid te creëren, waardoor de intercitytreinen de stoptreinen kunnen passeren. Dan is het echter onvermijdelijk dat doorgaande stoptreinreizigers te maken krijgen met belangrijke tijdverliezen. Bepaalde aansluitingen in Zwolle en Utrecht komen daarmee in de knel.

Dan praat ik nog niet over de investeringen die nodig zijn voor spoorverdubbeling, want dat hakt er ook nogal in. Wij zijn er nog niet mee klaar. Er wordt nog onderzocht of er mogelijkheden zijn. Het is echter dienstregeling-technisch gezien geen eenvoudige zaak.

De heer **Cornelissen** (CDA): De Minister gaat toch niet bij de pakken neerzitten? De afstand Amersfoort–Zwolle is nu eenmaal niet korter te maken. Het wordt toch wel heel moeilijk als er aanbod genoeg is voor een halte, dat deze alleen maar te realiseren is als een andere stopplaats opgeofferd wordt. Ik begrijp het probleem wel; wij praten er al enige tijd over. Mogen wij binnen afzienbare tijd van de Minister horen wat hij nu denkt te gaan doen?

Minister **Tuijnman**: Wat de Minister denkt te doen is wat zijn spoorwegdeskundigen hem adviseren. Ik zit nu wel te praten of ik de hele dienstregeling in mijn hoofd heb zitten en er alles vanaf weet, maar dat is natuurlijk niet waar. De heer **Cornelissen** zal zich daarvan ook wel bewust zijn. Het gaat erom dat wij een systeem overeind houden dat behoorlijk functioneert. Trouwens, als ik bij de pakken had neergezeten, dan hadden wij nu niet de moeilijkheid van een capaciteitstekort.

De heer **Van Rossum** (SGP): Als er aan de ene kant een verbetering tot stand komt doordat er een halte bijkomt, ter-

wij aan de andere kant door vertragen van de kwaliteit zo afneemt dat andere reizigers niet meer instappen, dan zijn wij niets gevorderd.

Minister **Tuijnman**: Dat wilde ik ook zeggen. Daardoor zou een vertraging in de stoptreinverbindingen ontstaan en daarmee jaag je de mensen weer de auto in. Dat willen wij juist niet.

De heer **Cornelissen** (CDA): Natuurlijk is het in beginsel mogelijk daarvoor een oplossing te vinden. Het probleem is alleen – daarvoor heb ik begrip – wat dat moet kosten. Die gegevens moeten maar eens op tafel komen. Een extra halte kan er op zich toch niet de oorzaak van zijn dat de hele dienstregeling naar de knoppen gaat. Het probleem is dat sneltreinen en stoptreinen elkaar dan ergens moeten passeren. Ik begrijp best dat daarvoor heel wat investering nodig is. Kunnen wij daar wat meer inzicht in krijgen?

De **Voorzitter**: Het komt natuurlijk voor dat de Minister zich bij afzonderlijke problemen als deze bereid verklaart om, liever dan te improviseren, al dan niet gesouffleerd, een brief te schrijven. Het gaat er mij uitsluitend om, de vergadering zo goed mogelijk gaande te houden en zo goed mogelijk informatie te verkrijgen. Kan de Minister niet overwegen over dit vraagstuk, in samenhang met het eerder toegezegde stuk, een brief te schrijven?

Minister **Tuijnman**: Gemeen overleg tussen de Kamer en de Regering heeft alleen dan zin wanneer hetgeen vanuit de Kamer wordt aangedragen serieus wordt genomen. Dat doen wij ook. Daarom zal deze zaak, met nog een hele waslijst van andere zaken, met de betrokken vervoersbedrijven besproken worden.

De **Voorzitter**: Het resultaat zal dan natuurlijk aan ons worden overgelegd. Ik denk dat ik de Minister voldoende ken om dat te kunnen vragen.

Minister **Tuijnman**: Mijnheer de Voorzitter! Op dat punt geen enkel probleem.

De heer **Rienks** heeft gesproken over de onvolkomenheden van het voor- en natransport bij stations, onvoldoende voorzieningen, onvoldoende bereikbaarheid en onvoldoende bebouwing in de omgeving. Ik heb er de vorige keer al op gewezen dat Hoog-Catherijne bepaald niet slecht functioneert voor de spoorwegen. Kantoren in de omgeving van stations trekken niet alleen vervoer, maar ook vergaderingen aan, hetgeen weer van invloed op het vervoer is. De planningsstructuur ver-

keer en vervoer heeft een waar mogelijk gedecentraliseerde werking op de verdeling van taken en bevoegdheden tussen rijk, provincies en gemeenten, waarbij iedere bestuurslaag zijn eigen verantwoordelijkheid draagt.

De heer **Rienks** mag niet verwachten dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in de planningsstructuur voor verkeer en vervoer op de stoel van een provincie of een gemeente kan zitten. Hij moet wel proberen tot overlegsituaties te komen, maar een gemeente heeft, met alle begrip voor onze redenen, nu eenmaal andere plannen dan het Rijk. Vooral als het gaat om bestaande vervoersverbindingen kan het Rijk zelden invloed uitoefenen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik vind het jammer dat de heren **Rienks** en **Cornelissen** erop hebben geduid, dat de positie van de gehandicapten bij mij weinig aandacht zou ontmoeten. Ik meen dat juist het tegenovergestelde het geval is. Ik heb ten behoeve van de gehandicapten heel wat in beweging gezet. Ik herinner eraan, dat eisen zijn gesteld aan nieuwe treinwagons. Bij de afweging tussen bepaalde types speelt het vervoer van gehandicapten een rol. Gezegd is dat er bij het Centraal Station in Amsterdam geen voorziening wordt gemaakt voor gehandicapten. Ik heb daarom nadrukkelijk verzocht bij de NS en ik heb inmiddels al de financiële regeling met de NS daarvoor getroffen. De kosten daarvan bedragen f 3,5 miljoen.

De heer **Cornelissen** (CDA): Zou het niet goed zijn, het Interval-blad te vragen een reactie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op te nemen. Er is nu zoveel aandacht aan besteed dat ik het uit een oogpunt van het verkopen van het blad juist vind een reactie in te zenden van de kant van het departement.

Minister **Tuijnman**: Mijnheer de Voorzitter! Wij zouden het kunnen doen. Het punt is – ik ben er overigens helemaal niet kwaad om – dat, nu men in de gaten heeft dat de gehandicapten meer aandacht krijgen in het kader van het openbaar vervoer, het allemaal niet vlug genoeg gaat. Wij hebben te maken met bestaande wagons en bestaande infrastructuur. Alles kan nu eenmaal niet ineens.

Wat wij kunnen doen, zullen wij ook doen, niet alleen op het gebied van het openbaar vervoer. Ik wijs ook op de toegankelijkheid van gebouwen. Ik heb reeds gezegd wat wij op het terrein van de PTT doen. Een en ander vraagt wat tijd, terwijl de financiën ons

Tuijnman

ook wel eens parten spelen. In Zwolle hebben wij wel de betonbouw laten maken, maar ik zoek nog een miljoen om de zaak te kunnen inpassen.

De heer **Rienks** (PvdA): Zoekt u daar nog steeds naar?

Minister **Tuijnman**: Het gaat niet alleen om Zwolle, maar er zijn meer van dit soort zaken. Ik wil slechts tot uitdrukking brengen dat dit mijn grote zorg heeft en dat ik zal proberen het op niet al te lange termijn te realiseren, zij het dat men mij niet moet binden aan een termijn. Ik wil het echt niet met één pennestreek wegvagen.

Ook bij de aanschaf van nieuw materiaal wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid voor de gehandicapten van de coupé; in de nieuw bestelde rijkstroken worden zelfs speciale voorzieningen voor de gehandicapten aangebracht in restauratierijkstroken. Op deze manier gaan wij stap voor stap verder; natuurlijk zou ik ook graag zien dat het wat sneller ging, maar dat kan nu eenmaal niet.

De heer **Cornelissen** heeft een aantal haltes ten tonele gevoerd. De aanleg van de halte Tolberg is niet uitgesloten als het bestemmingsplan op een goede wijze daarop is afgestemd. Aan die voorwaarde wordt op dit ogenblik niet voldaan. De afstand van de rail tot de bebouwing is vrij groot en de geplande bebouwingdichtheid is bijzonder laag voor een goede vulling van het invloedsgebied. Over de andere door de heer **Cornelissen** genoemde haltes zal ik de voorzitter van de commissie nader informeren.

Alle leden hebben gesproken over de grensoverschrijdende spoorlijnen. De heer **Cornelissen** noemde met name de Limburgse provinciale overheid in dit verband. De internationale spoorverbindingen hebben in nationaal, bi-lateraal, Benelux- en EEG-verband grote aandacht. De heer **De Bruijn**, vroeger president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen, is thans voorzitter van de Europese Spoorwegorganisatie. Men weet, dat het niet in zijn aard ligt, bij dit soort zaken stil te zitten.

Het is de vraag of Herentals–Turnhout en Herentals–Neerpelt wat betreft de elektrificatie-plannen in het Belgische spoorwegnet zullen worden opgenomen. Er zijn ontwikkelingen, die eisen dat Nederland en België in dit opzicht tot een nauwe samenwerking komen. Dat is dan ook het geval. Er bestaan zeer nauwe banden tussen de Belgische en Nederlandse overheden en spoorwegen om te bezien welke verbindingen tussen beide landen

kunnen worden verbeterd. Tijdens één van de laatste overlegvergaderingen met mijn Belgische collega is hierover ook nog weer eens gesproken. Als wij meer inzicht hebben in de vervoersverwachtingen in Nederland en België ben ik zeker bereid één en ander in een ruimer kader te plaatsen.

In EEG-kader heeft de infrastructuur momenteel ruime aandacht en is een voorstel in bespreking met betrekking tot steun aan infra-structuur projecten van communautair belang. Daarnaast is de EEG-commissie op dit moment bezig met het samenstellen van een memorandum over de spoorwegen. Verwacht wordt, dat dit in de loop van dit jaar aan de Raad zal worden aangeboden. De spoorwegen staan internationaal in het middelpunt van de belangstelling. Het is logisch dat in dit opzicht nationaal ook de vinger aan de pols wordt gehouden om te bezien of er rekening houdende met het geprognosticeerde reizigersaanbod aanwijzingen zijn om tot wijziging van het grensoverschrijdend verkeer te komen.

De EEG-studie over het opkrikken van de ijzeren Rijn is ook ter sprake gekomen. De Belgische spoorwegen vinden in de huidige situatie de spoorlijn Antwerpen–München Gladbach voor het reizigersverkeer en een hergebruik voor het goederenverkeer onvoldoende rendabel. Mede gezien de concurrentie van deze lijn voor het goederenvervoer met Rotterdam (met name met de Rotterdamse haven), ben ik geneigd het initiatief voorlopig bij de Belgen te laten.

De heer **De Beer** heeft nog gevraagd naar de lijn Heerlen–Kerkrade–Aken. Ik meen dat wij hierover al eerder in de commissie en plenair hebben gesproken. Het Duitse standpunt ten aanzien van de doortrekking van deze lijn komt erop neer dat de animo bijna minimaal is. De lijn moet namelijk worden ingevoerd op een zeer drukke Duitse lijn. Dat geeft naar de inzichten van de Duitse Bundesbahn nogal wat problemen.

De lijn Weert–Neerpelt is op het baanvak Weert–Budel slechts geschikt voor 40 km per uur. Het geschikt maken voor het reizigersvervoer vraagt een vrij hoge investering met name wat de beveiliging betreft. Momenteel wordt door de Nederlandse Spoorwegen in samenhang met de Belgische Spoorwegen bestudeerd of tegen de achtergrond van de ontwikkelingen in het reizigersvervoer wijzigingen in deze lijn wenselijk en ook financieel mogelijk zijn. Men is op alle punten overigens bezig om te bezien, hoe men op nieuwe situaties moet inspelen.

In het kader van de tractaten met België over vroegere grensoverschrijdende verbindingen Tilburg–Turnhout en Eindhoven–Valkenswaard–Achel bestaat de verplichting om de tracés te handhaven. De lijnen zijn op dit moment echter in wezen gestremd. Wellicht vindt men het goed, dat hierop bij de bespreking van de amenderende moties nog nader wordt ingegaan.

De **Voorzitter**: Ik denk niet dat de commissie hiertegen enig bezwaar heeft.

De heer **Cornelissen** (CDA): Ik stem graag daarmee in, maar wil vragen of de Minister dan tevens wil bekijken of van het stuk Valkenswaard–Eindhoven gebruik kan worden gemaakt voor het goederenvervoer. Ik denk dan met name aan het vuilstortvervoer naar Mierlo, dat ook een punt van onderzoek in de regio schijnt te zijn.

Minister **Tuijnman**: Mijnheer de Voorzitter! Wij zullen dat noteren.

De kwestie van de elektrificatie van de lijn Maastricht–Visé zal worden meegenomen in de studie die de NS op dit moment verricht naar de hele spoorwegsituatie in zuid Limburg. Op één punt heb ik een wat voortijdig besluit genomen, nl. om het miljoenenlijntje te handhaven, maar ik hoop dat dit besluit niet op tegenstand van de commissie zal stuiten.

De heer **Rienks** stelde dat bij de spoorwegen niet aan tunnels wordt gedacht, behalve dan de Willemspoortunnel, terwijl dat bij het wegvervoer wel wordt gedaan. Bij de oeververbindingen wordt bij de spoorwegen wel degelijk aandacht geschonken aan de mogelijkheden om tunnels te bouwen. Een van de problemen daarbij is dat, anders dan bij het wegvervoer, voor spoortunnels een veel flauwere helling nodig is. In Rotterdam moet er ook een viersporige tunnel worden gebouwd, omdat de trein niet kan stoppen op een helling; met name zware treinen komen zonder hulp dan niet de helling op. Wij hebben op dit moment al de Velsertunnel en wij zijn bezig met de Hemtunnel. In het algemeen zijn de kosten voor spoortunnels uitermate hoog.

De heer **De Beer** is teruggekomen op de ringspoorweg Amsterdam. Bij de aanleg daarvan zal, voor zover nodig, rekening worden gehouden met meer dan twee sporen. De studies over de uiteindelijke voltooiing van de ringspoorweg met een aansluiting in de richting Weesp en Utrecht zijn gestopt, omdat voorrang moest worden gegeven aan de studie over de verbinding met Schiphol via de westelijke tak. De

Tuijnman

studies naar het oosten zullen volgend jaar weer ter hand worden genomen; op dit moment hebben de daaraan werkende bureaus onvoldoende mankracht beschikbaar. Ik kan dus geen datum noemen; alles wordt op dit moment nog gericht op de kwestie van de westelijke baan.

De heer Cornelissen heeft nog gevraagd naar het opnemen van de elektrificatie en spoorverdubbeling van het traject Purmerend–Hoorn en ook van de kosten in het MPP. In het MPP staat vermeld dat het gewenst is om een studie te verrichten naar de noodzaak van uitbreiding van de capaciteit van het spoortraject Purmerend–Hoorn. Die eventuele noodzaak houdt verband met de belasting van de lijn Amsterdam–Enkhuizen, met name met een grote toename van het aantal bewoners van Hoorn. De NS zijn met de kwestie bezig, waarbij tevens zal worden bekeken welke kosten met het treffen van voorzieningen op dit punt gemoeid zullen zijn.

De heer Van Rossum, die ik overigens nog eens zeer bijzonder wil danken voor de ondersteuning van mijn beleid, heeft mij gevraagd naar de problemen bij de indienststelling van de Kijfhoek, het grote rangeertrein. De spoorwegen hebben daar inderdaad te maken met kinderziekten, alhoewel het nogal pittige kinderziekten zijn geweest. Het zijn aanloopproblemen. Door tijdelijk een aantal van de daar geprojecteerde rangeeractiviteiten nog elders in het Rotterdamse havengebied af te wikkelen, wordt de druk op de Kijfhoek voorlopig wat verminderd, waardoor het bedienend personeel wat beter kan inschieten op de nieuwe situatie.

De heer **Van Rossum** (SGP): U schetst nu een intern probleem, maar ik dacht dat er ook externe problemen waren met een aantal gemeenten.

Minister **Tuijnman**: Ach, waar heb je die niet! Ik wijs op de verzuchting die de NS-directie heeft geuit tegenover de commissie. Als men aan alle bepalingen van de Hinderwet enz. moest voldoen, dan zouden bepaalde centrale lijnen moeten worden gesloten.

De heer Cornelissen vroeg naar de spoorverbinding Utrecht–Breda. Als je alle milieufans in Nederland op je nek wilt krijgen, moet je dat vragen. Maar goed, het is een moedig man en dus vroeg hij mij om het na te kijken. Er zijn een tijd geleden studies voltooid. Die kunnen niet altijd worden gebruikt bij het nemen van nieuwe beleidsbeslissingen, maar voor deze verbinding

heeft de NEI-studie haar geldigheid behouden. De concentratie van het vervoer op de bestaande verbinding via Tilburg en Den Bosch is zowel voor de reizigers, als voor de exploitant aantrekkelijker. Het spoorwegverkeer kan goed worden afgewikkeld door concentratie van zware vervoersstromen, zodat daarmee goede en frequente verbindingen kunnen worden geboden. Afgezien van de enorme milieuproblemen van de door de heer Cornelissen gevraagde verbinding, zullen de kosten – ook de maatschappelijke – uitermate hoog zijn.

In dit verband vroeg de heer Cornelissen mijn mening over een snelbusverbinding Breda–Oosterhout–Utrecht. Voor relaties, waarin geen treinverbinding aanwezig is, kan een snelle en directe busverbinding een kwaliteitsverbetering betekenen. Het stimuleringsproject van de intercitu bus is als actiepunten in het MPP opgenomen. Voor een drietal projecten is de voorbereiding gaande, maar inmiddels zijn alweer nieuwe trajecten in studie, waaronder het door de heer Cornelissen genoemde.

De heer De Beer vroeg naar de Flevolijn en het overleg over de 'Gooiboog'. De laatste hobbel die moet worden genomen, is de gemeenteraad van Muiden. Het college van burgemeester en wethouders heeft nogal hoge eisen gesteld, waarbij onder andere een tunnel onder de Vecht hoort ten koste van 80 mln. Daarbij kunnen er dan nog problemen optreden in de waterstaatkundige situatie, waarbij ik denk aan het Naardermeer. Verder willen men in Muiden een station hebben op een plaats waar het naar onze mening heel moeilijk kan, namelijk bij de Hollandse brug. Misschien is daar later over te spreken.

De vervoersprognoses zijn echter zo laag, dat het gelet op de korte afstand tot Weesp niet verantwoord is. In elk geval heeft het gemeentebestuur de NS gevraagd, een aantal diorama's en dummies te laten maken. Dat vraagt enige tijd. Muiden beslist half april. Wij hopen dat er dan verder geen wolken aan de hemel verschijnen, maar zoals sommigen van u weten, is de einder niet helemaal wolkeloos. Anderen hebben dan misschien de tijd gekregen om dwars te gaan liggen. Wij doen ons best, maar het gaat bij dit soort zaken uitermate langzaam. We zijn bijna een jaar bezig. Ik ben wat dat betreft niet pessimistisch, maar soms is zelfs mijn pessimisme een vorm van optimisme.

De regio staat op het ogenblik eigenlijk niet achter de aanleg van de Gooi-

boog. De Kamer heeft een motie aangenomen, waarin de Gooiboog werd afgewezen, tenzij de regio ervoor zou zijn. Dat is niet zo, dus de Gooiboog is weggepoetst. De mogelijkheid blijft echter altijd bestaan.

Dan de railverbinding via de Stichtse brug. Volgens het huidige ontwerp is de brug niet geschikt voor medegebruik van de tram. Die mogelijkheid kan worden geschapen door al tijdens de bouw voorzieningen aan te brengen, hetgeen geraamd wordt op f 20.000, dus wat de financiën betreft een fluitje van een cent. Toch acht ik het niet nodig, deze voorziening aan te brengen, omdat voor de verbinding tussen Almere en Hilversum gebruik kan worden gemaakt van de Flevo-spoorlijn en misschien in de toekomst de Gooiboog. Zolang die er niet is, is er een goede overstapmogelijkheid op het station Weesp. Daarbij komt dat het door de werkgroep sneltram voorgestelde tracé langs rijksweg 27 voor de verbinding tussen Laren, Blaricum en Huizen bepaald niet optimaal is. Een vervoerskundig optimaal tracé door deze kernen zal op zeer grote bezwaren stuiten. De verbinding tussen Almere en Het Gooi kan in dat geval beter geschieden met een bus.

De heer **De Beer** (VVD): Als ik het goed begrijp, is de brug dus qua profiel geschikt voor een rail. De bevestigingsmiddelen daarvoor kosten f 20.000, als ze tijdens de bouw worden aangebracht, maar in een later stadium is het alleen tegen zeer hoge kosten mogelijk, alsnog een rail aan te brengen?

Minister **Tuijnman**: Neen, mij is medegedeeld, dat het later altijd nog kan, zonder krankzinnig hoge kosten.

De heer **De Beer** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Uit ambtelijke kringen is aan het gewest medegedeeld dat het ging om voorgespannen beton en dat het later aanbrengen van bevestigingsmiddelen vrijwel prohibitief zou zijn. Weet de Minister absoluut zeker dat het later zonder geweldig hoge kosten kan?

Minister **Tuijnman**: Ik krijg nu ingefluisterd door mijn directeur-generaal dat de geleerden het nog niet eens zijn over deze zaak. Ik ga nu zelf ook twijfelen, maar ik doe dat dus in commissie.

De heer **De Beer** (VVD): Dan twijfel ik niet meer! Ik weet nu wat mij te doen staat.

Minister **Tuijnman**: Mijnheer de Voorzitter! Ik kom tot de kwestie van de Gouwebrug. Zoals in het MPP staat, behelst een verhoogde brug drie spo-

Tuijnman

ren en een reservering voor een vierde spoor op die tweede brug. Tevens is een ruimtelijke reservering voorzien een vrije kruising bij de Moordrecht-aansluiting. Een vierde spoor is zonder deze kruising niet zinvol. Het kan echter altijd zonder veel bezwaar worden gemaakt. Gezien de functie van dit knelpunt – of liever gezegd, het niet fungeren van dit knelpunt – zal op korte termijn een projectstudie worden gestart om te kijken wanneer deze voorzieningen aan het Gouwe-project kunnen worden toegevoegd. Het is in ieder geval een zaak die zich juist de laatste tijd duidelijker gaat manifesteren. Ik heb evenwel gemerkt dat enkele leden nog andere punten hebben genoemd, maar daarop zal ik nu niet ingaan. Die opmerkingen zullen echter worden meegenomen, om op die manier tot een capaciteitsvergroting te komen.

De heer Cornelissen heeft gevraagd naar de noordelijke lijnen, de PEN-lijnen. Hij heeft gevraagd of de kwaliteit kan worden verhoogd als het aantal reizigers toeneemt. Naar onze opvattingen is het nieuwe systeem een kwaliteitssysteem. Er wordt natuurlijk naar de kwaliteit gekeken. Het gaat om nieuw en modern materieel en dat betekent een zeer belangrijke verbetering tegenover de huidige situatie. Men weet hoe de gang van zaken is geweest.

Er is een grote strijd geweest rond de vraag of wij daar met bussen zouden gaan rijden of dat wij de railinfrastructuur in stand hielden. De regio was er erg aan gehecht, de railinfrastructuur in stand te houden. Daar hebben wij toen aan gewerkt. Het vergde evenwel enige voorzieningen. Tijdens de stille uren is er nu geen afzonderlijke conducteur of conductrice in de trein aanwezig. Uit mijn antwoord blijkt al dat wanneer deze stille uren drukke uren mochten worden, er dan automatisch voorzieningen bij zullen komen. Dan ligt een zwaardere bemanning natuurlijk voor de hand.

De heer **Rienks** (PvdA): Bij de noordelijke lijnen heb ik ook gevraagd of het aantal halteplaatsen kan worden uitgebreid. Kan de Minister daarover nog iets zeggen? Over deze zaak is immers een toezegging gedaan bij de begroting.

Minister **Tuijnman**: Hierop moet ik het antwoord schuldig blijven. Ik zal bekijken of er een termijn te geven is. De vraag overvalt mij op dit moment.

Mijnheer de Voorzitter! Ik wil graag weten hoeveel tijd mijn collega denkt nodig te hebben voor zijn antwoord.

De **Voorzitter**: Dat mag u hem via mijn vragen. Hoeveel tijd denkt de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening nodig te hebben?

Minister **Beelaerts van Blokland**: Ik vermoed dat ik tien tot vijftien minuten nodig heb.

Minister **Tuijnman**: Hoeveel heb ik dan nog?

De **Voorzitter**: U kent het Reglement van Orde. Ik kan u niet stoppen.

Minister **Tuijnman**: Dat zou voor het eerst zijn!

De **Voorzitter**: De moeilijkheid voor de voorzitter plenair en in commissies is dat bewindslieden het woord hebben zo dikwijls en dus zolang zij dit verlangen. Wij hebben echter de afspraak gemaakt dat de Ministers samen ongeveer twee uur spreken. U heeft nu een uur en twintig minuten gesproken. Op deze basis heeft u nog ongeveer tien minuten.

Ik zal de commissie raadplegen. De commissie heeft besloten dat de behandeling van het onderhavige punt duurt tot ongeveer 17.00 uur, op verzoek van Minister Tuijnman, die dan weg moet. Als de commissieleden bereid zijn, aan het tweede deel van de vergadering minder tijd te besteden ten einde de Minister van Verkeer en Waterstaat rustig te laten uitspreken, heb ik hiertegen geen enkel bezwaar. Ik zal de vergadering echter om 23.00 uur sluiten.

Ik hoor geen tegenspraak uit de commissie. De Minister kan gewoon doorgaan. Wij zullen dan, als de commissie de tweede termijn niet al te lang maakt, niet al te ver voorbij 17.00 uur komen.

Minister **Tuijnman**: Er zijn zeer vele feitelijke vragen die in de belangstelling staan. Men is immers in het gehele land bij het verkeer betrokken.

Er zijn vragen gesteld over de studie naar de spoorlijn Lelystad/Groningen. Ik heb in eerdere bijeenkomsten al laten blijken dat ik graag meer weet over het reizigersgedrag op de lange afstand. De voorstudie hiernaar is ongeveer afgesloten; ik verwacht zeer binnenkort inzicht hierin te krijgen. Dan zal de problematiek ook worden gericht op de verbinding met het noorden van het land.

Omdat wij voorlopig niet bij Lelystad zijn met de aanleg van de lijn, is het mogelijk vervolgens de studie in gang te zetten. Wij hebben echter met een zeer premature situatie te maken. Deze zaak moet worden afgewogen tegen het bloedeloos maken van de lijn Amersfoort-Zwolle. Het is allemaal

niet zo eenvoudig als door buitenstaanders soms wordt gesteld. Ik zal dit met een vriendelijk oog bezien.

De heer **De Beer** (VVD): Ik heb gevraagd wat de mogelijke tijdswinst is als men van Amsterdam naar Groningen gaat door de polders in plaats van via Zwolle.

Minister **Tuijnman**: Dit punt zal erbij worden betrokken.

De heer **De Beer** (VVD): Ik heb gezien dat de PvdA heeft berekend dat de tijdswinst drie kwartier à een uur is. Ik heb de PvdA echter al eerder op rekenfouten betrap.

Minister **Tuijnman**: Wij zullen dit bespreken in de projectnota. Ik neem aan dat de trein onderweg tussen Amsterdam en Groningen zal stoppen.

De heer De Beer heeft gevraagd naar het planningsvoorstel voor Zwolle-Emmen. Ik heb de NS verzocht, dit planningsvoorstel op korte termijn te maken, zodat de zaak in 1987 klaar is. Dit gebeurt uiteraard op de voorwaarde dat de milieugroepen, die grote bezwaren hebben tegen de portalen in het desbetreffende deel van het Drentse landschap, zich ermee zullen kunnen verenigen.

De heer **Rienks** (PvdA): Verleden jaar is in het ISP-beraad een afspraak met de noordelijke provinciale besturen gemaakt. Het is al uit schriftelijke vragen gebleken dat de Minister een planningsvoorstel aan de NS heeft gevraagd. Waarom moet het nu een half jaar duren voordat zo'n verzoek naar de spoorwegen gaat?

Minister **Tuijnman**: De spoorwegen wisten het natuurlijk wel. Daar heeft men echter gedacht: wij doen niets voordat wij de schriftelijke opdracht van de Minister hebben gehad. Daarmee heeft men gelijk. Tussen mij en de NS heeft niet voldoende sluiting – om niet te spreken van kortsluiting – bestaan.

De heren Rienks en Cornelissen hebben vragen gesteld over de lijn Enschede-Gronau. Dit blijft toch een lijn zonder reizigers. Op het ogenblik zouden wij op een kaartje van f 1,50 een bedrag toeleggen van f 30 à f 50. Dat is natuurlijk nogal duur. Tegen deze achtergrond bestaan bij ons grote twijfels. Er moet ook nogal wat worden vertimmerd aan deze lijn, wil zij voldoen. Ik heb hierover contact gehad met mijn Duitse ambtgenoot, die met hetzelfde probleem zit als ik, namelijk dat de regio – met name de EU-regio – deze lijn graag wil behouden. De heer Rienks heeft gezegd dat het experiment met de bus niet zou zijn gelukt. Er reden bussen, maar ook daarin ging men niet zitten.

Tuijnman

De heer **Rienks** (PvdA): In de eerste plaats wist niemand het ...

Minister **Tuijnman**: Ja, maar men is toch niet achterlijk!

De heer **Rienks** (PvdA): Die bus heeft om twee redenen niet gefunctioneerd. Ten eerste wist niemand dat een buslijn was ingelegd; er was geen bekendheid aan gegeven. Ten tweede doet de bus veel langer over het kippe-eindje omdat de wegverbinding verre van adequaat is en de grenspost nogal eens oponthoud geeft. Ik vind dat geen gelijkwaardig vervoer. De Minister kan nu wel zeggen dat op elke reiziger f 50 of daaromtrent wordt toegelegd. Men kan overdag niet eens heen en weer. Men kan de ene kant niet op of men moet binnen vijf minuten weer terug omdat de trein dan terug gaat. Van de andere kant bestaat gewoon geen dagretourmogelijkheid. Dat is natuurlijk ook geen serviceverlening van een openbaar-vervoersverbinding.

Minister **Tuijnman**: Aanvankelijk bestonden vier mogelijkheden, heen en weer te reizen per dag. Toen kreeg men de mensen ook met geen stok de trein in. Op een gegeven moment gaat men de situatie dan toch enigszins aanpassen, om het in elk geval niet al te bont te maken. Ik meen dat de belangstelling voor deze lijn meer optisch is dan dat men nu zo graag in de trein gaat zitten.

De heer **Rienks** (PvdA): De dienstregeling die vroeger bestond, met vier pendels op een neer, was ook helemaal niet optimaal afgestemd op een redelijke behoefte voor het dagverkeer in de regio, maar wel gebaseerd op materieel-omloop-overwegingen. Misschien wil de Minister dit nog eens bezien.

Minister **Tuijnman**: Er is nog geen besluit genomen. Ik wil in ieder geval voor mijzelf de zekerheid hebben dat ik een verstandig besluit neem, bij handhaving zowel als bij sluiting van de lijn. In een eerder stadium had ik al besloten tot sluiting. De gehele regio, inclusief die van Duitse zijde, is toen per kameel hierheen gekomen. Hoe men het ook benadert, ik heb grote twijfels. Ik doe hiermee geen uitspraak.

De heer **De Beer** (VVD): De Arabieren zijn ook met een kameel begonnen. Zij hebben nu meer energie dan wij. Misschien meenden de Duitsers dat het zou helpen.

Minister **Tuijnman**: Ja, maar ik ben bang dat dit het neusje van de kameel is, vanuit een kostenogpunt. De heer Van Rossum heeft gevraagd naar de

tram-busstudie. Daarbij gaat het erom na te gaan, in hoeverre er bij de reizigers een voorkeur bestaat voor de tram. Er blijkt een duidelijke voorkeur voor de tram te bestaan, zoals ook al lang werd vermoed. De kosten van aanleg en exploitatie worden bij elke projectstudie betrokken.

De resultaten van de tram-busstudie worden gebruikt om het reizigersvervoer beter te kunnen ramen. Het hangt vaak ook van situaties ter plaatse af. In de praktijk is er duidelijk een afwegingsproces. Op de lange doorgaande lijnen — die kant gaat het wel een beetje op —, is er een duidelijke voorkeur voor de tram, vooral als die op vrije banen kan rijden. Het is duidelijk een én-én-situatie, waarbij bij elk project een afweging plaatsvindt.

De heer **Van Rossum** (SGP): Maar de investeringen van de tram zijn over het algemeen hoger. En die kosten komen natuurlijk wel op de rijksbegroting tot uitdrukking. Een bus is flexibeler, als je een keer een route wilt wijzigen.

Minister **Tuijnman**: Een vrije busbaan krijg je ook niet cadeau! Dat is een vrij dure zaak. Ik denk nu maar even aan de lijn naar Noordwijk toe. Vooral de kwestie van de VETAG vraagt nogal wat geld.

De heer **Rienks** heeft nog gevraagd naar het alternatief van een tram tussen Eindhoven en Valkenswaard. Dat zal bezien worden in samenhang met de mogelijke aanleg van een tweede wegverbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven. Daarvan worden op het ogenblik de tracévarianten bestudeerd. Het knelpunt van de huidige openbare voorziening per bus blijkt met name de stad Eindhoven te zijn. Doorstromingsmaatregelen voor de bus in de stadsroute moeten zeker als alternatief worden overwogen.

De heer **De Beer** heeft gevraagd of het waar is dat de gemeente Vlaardingen hoge eisen stelt aan de aanleg van de tramverbinding en dat daardoor de aanleg wordt bemoeilijkt. Het antwoord daarop is kort en goed: Ja. Dat heeft met name betrekking op een ondergrondse aanleg, waardoor deze tramlijn ongelooflijk duur zou worden. In Holy lijken echter de problemen met de hoogteligging van de tram nu wél te zijn opgelost.

De heer **De Beer** (VVD): Dat ondergrondse gedeelte zou dus slaan op het stuk dat naar het centrum van Vlaardingen gaat.

Minister **Tuijnman**: Ja, naar ik meen onder het winkelcentrum door.

De heer **De Beer** (VVD): Ik begrijp niet dat daardoor nu ook de doortrekking naar Holy zelf op de lange baan is geschoven. Daar zit toch een groot inwonersdebiet.

Minister **Tuijnman**: Niet alles kan op één dag, maar voor zover ik weet ging er in die zaak wat schot zitten. De lijn naar Vlaardingen moest echter onder het winkelcentrum door of onder een nieuw te bouwen winkelcentrum. Ik ken de situatie daar niet zo goed, dat ik dit precies weet. In ieder geval was het een ongelooflijk kostbare zaak. Het is dan ook niet gebeurd.

De heer **De Beer** (VVD): Dat winkelcentrum ligt in Holy?

Minister **Tuijnman**: En daar is naar mijn informatie het hoogteliggingprobleem opgelost.

De heer **De Beer** (VVD): En wat bedoelt u precies, als u zegt dat er nu schot in zit? Betekent dit dat de doortrekking van de lijn naar Holy zelf nu in het verschiet komt?

Minister **Tuijnman**: Dat geldt zeer specifiek voor Holy. Ik weet niet of de gemeente Vlaardingen weer alles aan elkaar gaat koppelen, want dan zijn wij nog geen slag verder. Het zijn informaties van een tijdje terug. Wij hebben, toen wij klaar waren met de tram naar Schiedam, gezegd: Dan maar niet. Dat was de eerste reactie. Er ligt daar wel een groot voedingsgebied. Daarin ben ik het met de heer **De Beer** eens.

De heer **De Beer** (VVD): Zou er van uw kant geen bezwaar tegen zijn, de lijn door te trekken tot Holy? Dat wil zeggen, naar het gebied waar geen problemen zijn.

Minister **Tuijnman**: Het is van het begin af aan in de discussie betrokken.

De heer **De Beer** (VVD): Door u?

Minister **Tuijnman**: Inderdaad. Wij hebben echter niet afgehaakt.

De heer **De Beer** heeft gevraagd of overleg plaatsvindt over doortrekking van de sneltram van het Marconiplein en lijn 1 naar Schiedam-noord. Het zijn altijd de gemeenten die de aanpak van een openbaar-vervoerssysteem ontwerpen. Zijn zij klaar, dan leggen zij de lijn aan ons voor. Daarna volgt overleg. Wij geven er in het algemeen de voorkeur aan, dat het overleg plaatsvindt nadat de gemeenteraad erover heeft gesproken. Wij hebben het namelijk meermalen meegemaakt, dat wij het eens waren met het college van burgemeester en wethouders en dat de raad zich vervolgens tegen de plan-

Tuijnman

nen verzette. Dan moest er weer uitgebreid overleg plaatsvinden, terwijl ondertussen niets gebeurde.

Wat betreft de doortrekking van de tramlijn Amsterdam-Amstelveen naar Schiphol-oost is in het bestuurlijk overleg tussen de betrokken gemeenten en de provincie afgesproken dat een nadere studie zal worden verricht naar de keuze van het tracé in Amsterdam. In deze studie wordt ook de verbinding met Schiphol-oost opgenomen.

De heer **Cornelissen** (CDA): Wilt u ook de luchthaven bij dat overleg betrekken? Daar werken 12.000 mensen op Schiphol-oost.

Minister **Tuijnman**: Daarover moet ik contact opnemen met de lagere publiekrechtelijke organen. Wij zijn met enige moeite tot overleg gekomen. Dat zou ik niet graag doorkruisen.

De heer **Cornelissen** (CDA): Gezien het totale beleid van de NV Luchthaven Schiphol, is het van zeer groot belang dat zij haar inbreng kan leveren in het overleg.

Minister **Tuijnman**: Ik zal het bezien maar ik weet niet hoe het zal worden georganiseerd.

De heer Van Rossum heeft gesproken over het doortrekken van de railverbinding naar Krimpen aan den IJssel. Ook hij herinnert zich wellicht met enige droefheid dat wij op een slecht moment een goede verbinding hebben opgebroken. Lijnen opbreken moet je bij voorkeur niet doen maar je moet zeker geen tracés weggeven. Ik ben het volkomen eens met degenen die ervoor waarschuwen lichtvaardig relaties af te stoten. De vervoersstromen tussen Rotterdam en Krimpen aan den IJssel zijn op dit ogenblik niet van erg grote omvang.

De heer **Van Rossum** (SGP): Ik heb eerst gesproken over de moeilijkheden met een tracé in Capelle aan den IJssel. Eventueel zou later de lijn kunnen worden doorgetrokken naar Krimpen aan den IJssel.

Minister **Tuijnman**: De huidige vervoersbehoefte van Krimpen kan met een goed bussysteem worden afgewikkeld. Dat is de conclusie van het onderzoek van Rijnmond naar de verkeers- en vervoersafwikkeling in het gebied ten oosten van Rotterdam.

De heer **Van Rossum** (SGP): Dan moet er natuurlijk wel iets gebeuren aan aparte busbanen en extra vervoersmogelijkheden over de Algera-brug.

Minister **Tuijnman**: Wij hebben in dat gebied natuurlijk geen slechte ervaringen.

De heer **Van Rossum** (SGP): Dagelijkse opstoppen!

Minister **Tuijnman**: Ik bedoel geen slechte ervaringen met het maken van een vrije busbaan.

De heer **Van Rossum** (SGP): Akkoord.

Minister **Tuijnman**: De Algera-brug is een rijksbrug, dat kan ik niet ontkennen. Zij is echter gelegen in de provinciale verbinding. Het rijk is beheerder van de waterkering bij Krimpen. Wij zijn wel bereid procedureel mee te werken aan de uitbreiding van de Algera-brug. Wel zullen in dat geval de kosten door andere overheden gedragen moeten worden.

Er is nog een vraag gesteld over de oude bruggen die vervangen moeten worden. Die dingen zijn ouder dan honderd jaar. Het smeedstaal dat men toen maakte was van perfecte kwaliteit, maar ook daar komt een eind aan. Die bruggen zullen dan ook in de loop der jaren vervangen worden.

De heer **Van Rossum** (SGP): In hoeverre past dat in het investeringsplan van de spoorwegen? Dat kan natuurlijk invloed hebben op de andere dingen die de spoorwegen moeten doen.

Minister **Tuijnman**: Het blijft altijd afweten en woekeren met je armoede, maar wat moet, dat moet.

□

Minister **Beelaerts van Blokland**: Mijnheer de Voorzitter! In het begin van zijn inleiding wees de heer Cornelissen op de waarde van de relatie tussen het openbaar railvervoer en de ruimtelijke ordening. Als je het gaat afkorten wordt het verband nog veel duidelijker: de relatie o.r.—r.o.

Verkeer en vervoer kan en mag mijns inziens niet worden gezien als een op zich zelf staand beleidsterrein. De relatie met de ruimtelijke ordening, die de heer Cornelissen onderstreepte, is van wezenlijke betekenis. In de hoofddoelstelling van het verkeers- en vervoerbeleid is dan ook het bevorderen van de totstandkoming van een gewenste ruimtelijke structuur opgenomen. De gedachten van de heer Cornelissen vinden dus reeds een weerslag in het regeringsbeleid, dat erop gericht is te komen tot een vermindering van de groei van de mobiliteit.

Ik ben het met hem eens dat het belangrijk is de mensen te winnen voor het openbaar vervoer. Wellicht is

het nog beter de mensen te winnen voor het idee dat zij om allerlei redenen, ook voor hun eigen gezondheid, er verstandig aan doen eens in plaats van de auto de fiets te kiezen, te voet te gaan of de bus te nemen. De voorliefde van de heer Cornelissen voor fietspaden kennende, neem ik aan dat hij daar geen bezwaar tegen heeft. Je zou kunnen zeggen: Laat de auto maar eens staan, als je ook in de toekomst nog wilt gaan.

Dat brengt mij op het totale communicatiestelsel. Ik stijg hiermee toch iets boven de ruimtelijke dimensie uit. Zowel in het Structuurschema als in de Verstedelijkingsnota staat nadrukkelijk dat bij het communicatiestelsel ook gedacht moet worden aan de sociale en economische ontwikkeling. Sterker nog: een bijdrage dient geleverd te worden aan het welzijn van de gemeenschap. Daarmee wordt duidelijk aangetoond dat het verkeer en vervoer in het regeringsbeleid een heel belangrijke taak heeft voor het functioneren van onze nationale gemeenschap, al dan niet verder opgesplitst.

Mijnheer de Voorzitter! Het spoorwagennet moet passen in de ruimtelijke structuur. Het beleid is erop gericht, dat met name de nieuwe woon- en werkgebieden gesitueerd worden binnen fietsafstand van het stedelijke centrum. Waar dat niet mogelijk is — en dat komt hier en daar voor, omdat de stedelijke agglomeratie als het ware buiten de eigen oevers is getreden — is een goede bediening door het openbaar vervoer met niet te lange reistijden verzekerd. Dat is de tweede uitgangspositie.

Vooraf concentratie van nieuwe werkgelegenheid in de onmiddellijke nabijheid van stations vormt een belangrijke bijdrage aan de noodzakelijke vermindering van de mobiliteit; juist ook vaak omdat bij het werken meer mensen op minder vierkante meter oppervlak samenkomen, kun je bij werken vaak meer winnen dan bij het groeperen van de woonfunctie rond stations.

Bij de werkgelegenheid geef ik zeer willekeurige illustraties. Ik denk aan de plaatskeuze van het nieuwe departement van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de spoorlijn in Zoetermeer-Zuid. Ik denk aan de werkfunctie die heel sterk tot ontwikkeling is gekomen in Utrecht. Ik denk verder aan hetgeen is gebeurd rond het station Amsterdam-Sloterdijk en het station-Amersfoort. Men moet ook niet de ontwikkeling rond het Centraal Station in Den Haag vergeten.

Beelaerts van Blokland

Wij moeten bedenken, dat vanuit de maatschappij nogal eens een conflicterend, zoals wordt gezegd, pakket eisen op tafel wordt gelegd. Ik herinner aan versterking van de woonfunctie enerzijds en het opkomen van de werkfunctie vlak bij het station anderzijds. Ergens moet bij de bestemmingen dan een keuze worden gemaakt. Het station ligt vaak vrij dicht bij het centrum en dan krijg je de afweging welke functie het meest aan haar trekken moet komen. Daarbij kan ook nog sprake zijn van een recreatieve functie, enz. In de huidige tijd, waarin men sterk denkt aan versterken van de woonfunctie, kan de werkfunctie dan wel eens wat verliezen, waardoor kantoren als het ware van de binnenstad steeds meer naar de rand van de stad worden gedreven.

Het railnet, zo zei de heer Cornelissen, moet de vertaling van de toekomstige ruimtelijke ordening zijn. Hij zal het met mij eens zijn, dat een adequate afstemming niet in één klap te realiseren is. Het gaat altijd om een punt van lange-termijnplanning. Bovendien zal zij nooit totaal zijn te realiseren. De Regering onderschrijft de uitlating van de heer Cornelissen op zich zelf. De Regering meent namelijk dat het gepresenteerde spoorwegennet met de stads-gewestelijke railnetten een voldoende structurele onderbouw geven voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Ik merk overigens nog op dat het openbaar vervoer meer dan alleen railvervoer omvat. Dit staat ook duidelijk zo geformuleerd in de Verstedelijkingsnota als uitgangspunt.

Wat de aansluitingen betreft, zei de heer Cornelissen, dat 'er gelukkig bepaald nogal wat gebeurt'. Verder merkte hij op: 'Ik noem slechts de Schiphollijn, de Zoetermeerlijn en de Flevolijn'. Bij deze drie lijnen zijn heel duidelijk groeikernen in het geding. Er zijn overigens meer groeikernen. Ik denk aan Capelle a/d IJssel, het station Schollevaer, Duiven-Westervoort en Leidschendam, alle gelegen aan spoorlijnen. De groeisteden liggen alle aan een of meer spoorlijnen.

De heer Rienks sprak over Houten. Ook dat ligt aan een spoorlijn. Men kan stellen dat met het ontwikkelen van het groeikernen- en groeistedenbeleid zoveel mogelijk anticiperend wordt opgetreden en dat daarbij aangehaakt wordt op de lijnen, die er zijn. Ik herinner aan Huizen. Daar zijn twee nieuwe wijken verzezen. Vanaf het begin, dat wil zeggen oktober 1976, is er een openbaar-vervoervoorziening in de

vorm van een bus geweest en is deze steeds verder ontwikkeld. In het begin was deze volstrekt onrendabel.

Overigens ben ik het met de heer Rienks eens, dat het in een vroegtijdig stadium realiseren van een openbaar-vervoervoorziening bijzonder belangrijk is. Met het oog op het beïnvloeden van de keuze van het voertuig waarmee men gaat reizen, moet je de mensen niet te lang wennen aan de situatie, waarin die keuze zich in feite niet voordoet, omdat het openbaar vervoer ontbreekt.

De heer Cornelissen sprak van een voortrekkersrol; wat betreft de stations wordt daarnaar in ieder geval gestreefd. Bij het verkeers- en vervoersbeleid zelf spelen de stations natuurlijk al een rol, maar met name bij het ruimtelijke-ordeningsbeleid zijn nieuwe voorstadhaltes van belang. De Regering onderkent dat zij een functie hebben. Daarom is extra aandacht gegeven wat dit betreft aan de verstedelijkte gebieden.

In het meerjarenplan personenvervoer – ook de heer Rienks wijst daarop in zijn 'gele nota' – kan men lezen dat in de periode 1980–1984 een aantal stations in gebruik zal worden genomen. Van de 16 stations, die worden genoemd, zijn er 8 die in de groeikernen- en groeistedensfeer thuishoren. Het overgrote deel van de resterende 8 stations speelt ook voor het verstedelijkingsbeleid een belangrijke rol. Ook het aspect van de investeringen en exploitatie speelt hierbij een belangrijke rol.

Als het gaat om het afwegingsproces wordt allereerst gekeken naar het direct aanwezige en het potentiële aanbod. Ook gelden aspecten van ruimtelijke ordening, dienstregeltechnische mogelijkheden en de verhouding tussen kosten en opbrengsten. Mijn conclusie is al met al dat er wat betreft de aanleg van de stations wel degelijk wordt gekeken naar de ruimtelijke ordening, naar maatschappelijke aspecten in het algemeen en niet alleen naar bedrijfseconomische aspecten. Wat dit laatste betreft wijs ik op de ontsluiting van de Haagse Beemden in Breda en op Schollevaer in Capelle.

Als wij bedrijfseconomische aspecten zouden hebben overwogen, zouden deze stations niet zijn geopend. Verder zijn de heer Tuijnman en ik in de gelukkige omstandigheid geweest in formele zin de omgeklapte lus bij Zoetermeer te sluiten; daarmee werden in één klap 8 stations aangesloten.

Dat is niet niks. Het geven van dit soort voorbeelden zal er overigens in de toekomst niet gemakkelijker op worden.

Bij het afwegingsproces spelen niet alleen aspecten van verkeer en vervoer een rol. Ik noem verder: ruimtelijke ordening, leefmilieu, het natuurlijk milieu en het landschap en ten slotte het kostenpunt. Binnen die afweging moet je dan tot een beslissing komen die niet iedereen voor de volle 100% tevreden zal stellen. De heer Cornelissen en anderen haalden twee ongunstige plannen aan, namelijk de bouwlocatie NORON-stad en Zoetermeer-Noord.

Mijnheer de Voorzitter! In de Kamer wordt nogal eens de nadruk gelegd op het decentralisatie-aspect. Dat juich ik toe.

Welnu, in de Verstedelijkingsnota zijn indertijd drie variabele lokaties in Noord-Holland-Zuid opgenoemd. Deze lokaties zouden dan beoordeeld worden door de provinciale staten en uiteindelijk in het streekplan een neerslag vinden. Van de zijde van de Regering zou onder meer gelet moeten worden op de verbindingsmogelijkheden met het openbaar vervoer. Bij die afweging is men bij de gemeente Haarlemmermeer terecht gekomen. De staten hebben voor NORON-stad gekozen. Overigens, in formele zin is Hoofddorp wel degelijk aan de Schiphollijn gelegen. Ik wil uitdrukkelijk stellen dat dat niet voor niets is. Ik heb ook duidelijk verlangd dat in Hoofddorp primair wordt gebouwd.

Overigens moeten wij in deze situatie bedenken dat men wat de geluidhinder betreft niet zoveel speelruimte heeft. Als je elke contour echter bij wijze van spreken tot 100% oprekt, kan men in een vol gebied als dat van de Randstad ook nergens meer bouwen. Dat moet je afwegen. Alles afwegende, ben ik geneigd om vol te houden, dat de NORON-keuze op zich zelf een zeer reële keuze is. In ieder geval is deze volstrekt in overeenstemming met de doelstelling 'het verminderen van de groei van de mobiliteit'. Er is overigens nog een nadere studie gaande, die in het bijzonder is gericht op het openbaar vervoer.

Ik kom vervolgens aan Zoetermeer-Noord. Zoetermeer-Noord kan men niet los zien van Zoetermeer-Zuid. Er is hier sprake van een tweeling. Je kan de een niet straffeloos opvoeren zonder ook aan de ander te denken. Wat is namelijk het geval? Er waren meer woningen nodig in Zuid-Holland-West. In de Verstedelijkingsnota was dit reeds uiteengezet. Ik heb al eens het genee-

Beelaerts van Blokland

gen gehad, dit nog eens nadrukkelijk in de Kamer te mogen onderstrepen. Ik heb de Kamer bezworen dat het gezien de behoefte aan woningen uiterst gevaarlijk is, lokaties te schrappen. Daarbij heb ik in het bijzonder gewezen op het verband tussen lokatie en spoorlijn. Ik heb mij er zelfs voor uitgeput om dat duidelijk te maken. Dit was echter variabel en niet essentieel.

De Kamer heeft gemeend in haar wijsheid bepaalde lokaties langs spoorlijnen te moeten afwijzen. Dat moeten wij ons dan ook nu realiseren. De motie-De Beer/Dijkman was een gevolg van het feit dat men doorhad dat men in ons land niet alleen bouwlokaties kan afwijzen, omdat men de mensen dan wel zonder dak laat zitten. Ik heb deze motie dan ook op zichzelf toegejuicht. Deze motie ging uit van een verhoogde taakstelling voor Zoetermeer. Dit betekent dat men niet met Zoetermeer-Zuid kan volstaan.

De voorbeelden mogen niet geïsoleerd worden gezien. Zij moeten worden beoordeeld in het totale kader. Mijn slotconclusie is dat de aansluiting op het openbaar vervoer ten aanzien van het groeikernen- en groeistedenbeleid bijzonder redelijk wordt gevonden.

Ik kom aan de stations en het pleidooi voor een versterking van de omgeving van de stations. Ik vind het verheugend dat de heer Cornelissen daaraan aandacht heeft besteed. Hij sprak over dichten en inbreien. Hieraan wordt in het structuurschema ook aandacht besteed. Bij stadsvernieuwing moeten wij ons realiseren, dat het bijna nooit mogelijk is, dezelfde dichtheden op een wat groter gebied te behalen, zij het dat het beleid daarop wel is gericht. Het streven is, minstens op 80 à 100 woningen per hectare te gaan zitten voor de grote steden. Toch blijkt dat dit bij voorbeeld gelet op het milieu niet altijd mogelijk is.

Het is verheugend om te kunnen constateren – dat mag ook wel eens worden gezegd – dat binnen het beleid van de ruimtelijke ordening juist met name de laatste jaren de grote steden meer mensen binden. Hetzelfde kan, ook verheugend, worden gezegd van de Randstad. Dit houdt in, dat twee belangrijke doelstellingen van de Verstedelijkingsnota steeds meer inhoud krijgen, althans in de aanloopperiode van de termijn die de nota bestreek.

Wat de bestaande stations betreft, moeten wij nuchter constateren, dat in de directe omgeving, vaak omdat die in het verleden al uitgekristalliseerd is, geen ruimte meer is. Soms is er door

de desbetreffende gemeentebesturen een verdichtingsprogramma opgezet, maar wij moeten ons daarbij wel realiseren dat er daarnaast sprake is van een toenemende ruimteconsumptie. Per inwoner en per arbeidsplaats worden tegenwoordig meer vierkante meters in beslag genomen dan vroeger. Dat houdt dus in dat het invloedsgebied van zo'n station als het ware indirect wat wordt gedraineerd.

Een ander punt is dat in de stedenbouw een spoorlijn met een station vaak een hinderlijke barrière vormt. Om die barrière te nemen, zijn omvangrijke investeringen nodig. Dat is waarschijnlijk ook de reden dat Zoetermeer niet zo staat te trappelen om Zoetermeer-zuid te ontsluiten; er zou dan een totaal nieuwe wijk komen aan de overkant van de spoorlijn. Dat is nooit zo gemakkelijk, maar het kan daar gelukkig wel. Er zijn echter ook andere voorbeelden, zoals Zwolle-zuid, Middelburg, Amersfoort.

Ten aanzien van de gekozen afstand tot stations wordt als criterium gesproken over afstanden tussen de 800 en de 1500 meter. Met een grens van 1500 meter komen wij een heel eind, maar toch blijkt dat men in de grote steden vaak boven die 1.500 meter zit en dan moet men in alle nuchterheid constateren dat de gemeente wel voorzien is van een station, maar dat de nieuwbouw theoretisch niet op de stations is aangesloten gelet op die grotere afstand. Dan kom je op het vraagstuk dat ik nu zal laten rusten van het voedende lokale openbaar vervoer en van gelukkig ook de fiets.

Wat de nieuwe stations betreft, kan men gelukkig constateren dat er een belangrijk positief effect is uitgegaan van de opening van tal van voorstadstations. Alleen al in Zoetermeer heeft men een sprong geconstateerd van ongeveer 25%. Ook de Verstedelijkingsnota heeft dat gelukkig als beleidspunt erkend en beveelt dan ook het bouwen langs openbaar vervoerlijnen aan. In een beperkt aantal gevallen bestaat er op een plaats zo'n omvangrijk nieuwbouwprogramma dat er zelfs één nieuwe raillijn mogelijk is, zoals bij Almere-Lelystad en bij Zoetermeer, Veenendaal, Spijkenisse. Gelukkig is ook dat nog mogelijk.

In het algemeen wordt dus veel waarde gehecht aan een railontsluiting, maar het moet ook weer niet overdreven worden. Vaak sluit bij een goede stedenbouwkundige opzet van een nieuwbouwwijk een bus wonderwel goed aan – denk maar aan een busbaan voor Krimpen – zodat de bewoners van nieuwbouwwijken ook

niet verstoken behoeven te blijven van een openbaar vervoer-voorziening. En, mijnheer de Voorzitter, daar gaat het toch om.

De vergadering wordt van 16.20 tot 16.25 uur geschorst.

□

De heer **Cornelissen** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik dank beide bewindslieden hartelijk. Met name de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is zo uitvoerig op mijn betoog ingegaan, dat ik er geen behoefte aan heb om op dat onderdeel terug te komen. Ik dank de Minister van Verkeer en Waterstaat hartelijk, omdat hij nogal wat heeft toegezegd. Bij een aantal door ons bepleite projecten is hij aardig over de brug gekomen, hetgeen mij goed doet.

Ik wil ingaan op de algemene beschouwingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat, omdat ik daarmee op onderdelen nogal wat moeite heb. Uit zijn antwoord zou de indruk kunnen ontstaan dat wij er de gedachte op nahouden dat je knelpunten op de wegen in het Westen zou kunnen oplossen door de knelpunten in het openbaar vervoer aan te pakken. Dat heb ik niet betoogd. Overigens ben ik wel van mening dat een goed en aantrekkelijk openbaar vervoer, naast aanleg en verbetering van hoofdwegen, kan bijdragen aan de oplossing van de knelpunten in de Randstad. Het gaat ons vooral om een deel van de nog steeds groeiende aantallen autokilometers, welke moeten worden opgevangen door het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

De heer **De Beer** (VVD): Als u kijkt naar het programma op korte termijn voor de wegen, moet u toch erkennen dat het nauwelijks meer is dan het opheffen van knelpunten. Wanneer u, nadat u via amendementen al 15 mln. uit het rijkswegenfonds hebt gehaald, nu nog eens 40 à 50 mln. per jaar uit de wegen pot haalt, komen we zo onderhand beneden een aanvaardbaar minimum uit een oogpunt van verkeersveiligheid.

De heer **Cornelissen** (CDA): Aanstane maandag spreken wij over de aanleg van hoofdwegen in Nederland. Ik heb een en andermaal betoogd dat wij dan op die zaak zullen terugkomen. Wij hechten eraan, op dit punt een consistent beleid op te bouwen. Ik wil waarschuwen tegen hetgeen sommigen in deze Kamer erin willen hameren, namelijk dat je in Nederland het beste beleid voert als je alleen maar knelpunten oplost. Ik vrees dat wij dan toch weer een volgend beleid krijgen.

Cornelissen

Natuurlijk moeten knelpunten worden aangepakt.

Ik herinner aan onze betogen in vorige vergaderingen. Daarnaast houd ik staande – ik heb de vorige keer daarvoor uitvoerige argumenten gegeven – dat het om wille van de energiebesparing, het milieu en het behoud van natuurschoon en onze binnensteden nodig is om de groei van de automobiliteit, van 57 mld. autokilometers nu naar 70 à 80 mld. autokilometers in het jaar 2000, tegen te houden. Wij zeggen daar 'neen' tegen, want dan ben je op de verkeerde weg. Er zijn mogelijkheden om een deel van die groei – en niet meer – op te vangen in het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

Wij achten dat gewenst en mogelijk en met name de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft ons in die opvatting gesterkt. Ook daarom prijs ik hem. Hij heeft zelf betoogd, dat het goed gaat met de spoorwegen, vooral in het westen van het land. In de spitsuren een groei van 25 à 30%, aldus de heer Tuijnman. Dat is niet niks. Het gaat erom, in te spelen op die groei en dat betekent tijdig knelpunten onderkennen en een concreet plan opstellen om deze knelpunten weg te nemen. Daarom ben ik ook erkentelijk voor de toezeggingen van de Minister op dit punt. Tegen deze achtergrond moeten ook onze voorstellen worden gezien om een aantal projecten van fase 2 naar fase 1 over te brengen. Je kunt de mensen toch niet winnen voor het openbaar vervoer – het verhaal van de Minister van VRO vond ik hartverwarmend op dit punt – als er geen voldoende treinen rijden? Ik denk dat we samen op de goede weg zijn, maar wij houden ervan, een wat scherpere koers te varen. We hebben de wind in de zeilen, laten wij daar maximaal gebruik van maken.

De heer **De Beer** (VVD): De heer Cornelissen heeft een zeer roerend betoog gehouden, waarin ik een heel eind mee kan gaan. Ik heb echter bezwaar tegen de dekking die hij zoekt. Ik vind het volstrekt redelijk om voor de dekking van het bevorderen van een bepaalde tak van openbaar vervoer in de eerste plaats naar de gebruikers te kijken. Je moet het geld niet bij een andere vorm van vervoer zoeken, zeker niet als die beneden een aanvaardbaar minimum dreigt te komen. Wat de heer Cornelissen op het gebied van de dekking al heeft aangegeven, doet mij vermoeden dat hetgeen wij op het punt van het milieu en allerlei andere zaken met de spoorwegen winnen, op

het punt van de verkeersveiligheid op de wegen gaan verliezen. Dat kost slachtoffers.

De heer **Cornelissen** (CDA): Collega De Beer kent mij goed genoeg om te weten, dat ik geen beleid zou durven bepleiten, dat de verkeersveiligheid in de knel zou kunnen brengen. Die is voor ons door de jaren heen de hoogste prioriteit geweest en dat zal zo blijven. De heer De Beer heeft bij de begrotingsbehandeling eigenlijk zijn nek uitgestoken – daarin prijs ik hem – voor extra tariefsverhogingen bij het openbaar vervoer, overigens geheel in tegenspraak met het beleid van de VVD-fractie gedurende de vorige kabinetsperiode, toen niemand minder dan de huidige Staatssecretaris Smit-Kroes mede een motie indiende, waarin werd gevraagd, zelfs de maximale tariefsverhogingen in het kader van de tariefharmonisatie te laten achterblijven bij de stijging van de kosten van het levensonderhoud. Die motie werd door de gehele VVD-fractie gesteund, ook door de huidige Minister. Nu diende de heer De Beer twee weken geleden een voorstel tot extra tariefsverhoging in. Wij houden ervan – wij hebben dat geleerd, misschien omdat wij wat langer regeringsverantwoordelijkheid dragen – een consistent beleid te voeren.

De heer **De Beer** (VVD): De heer Cornelissen moet de feiten natuurlijk wel goed op een rijtje zetten. Het ging om een verhoging van minder dan een half procent op een stijging die op zichzelf al beneden het minimum lag. Wat dat betreft waren wij dus consistent. Bovendien, zelfs al was het niet zo geweest, de totale financieel-economische situatie is natuurlijk geheel anders. Als je vandaag de dag extra voorzieningen wilt, dan moet je extra dekking aangeven.

De heer **Cornelissen** (CDA): Ik moet collega De Beer toch corrigeren. Het ging niet om een tariefsverhoging van minder dan een half procent. De heer De Beer heeft gevraagd, 5 mln. te laten 'ophoesten' door het reizigersvervoer en 5 mln. door het goederenvervoer. De Minister heeft dit te recht bestreden. Hij vroeg zich af, wat het goederenvervoer te maken heeft met een extra voorziening voor het reizigersvervoer. Ik heb mij daar ook over verbaasd. Overigens betekent 5 mln. extra opbrengst bij het passagiersvervoer een royaal half procent extra tariefsverhoging. Ik moge verwijzen naar het antwoord op de vragen ter voorbereiding van de behandeling van het tarievenplan openbaar vervoer.

Ik houd staande – collega De Beer moet er de stukken maar eens op nakijken – dat dit volstrekt in strijd is met het standpunt dat door zijn fractie hier is ingenomen door middel van de motie-Smit-Kroes.

De heer **De Beer** (VVD): Geen sprake van!

De heer **Cornelissen** (CDA): Ik kom tot de grensoverschrijdende verbindingen. Ik twijfel er niet aan dat de heer De Bruijn in zijn nieuwe rol hier nog een ruim werkkterrein heeft. Ik heb de grensoverschrijdende verbindingen zo benadrukt, omdat ik van mening ben dat juist op dit punt politieke druk geboden is. De vervoersstromen in grensstreken, de stromen over de grens heen, zijn in het algemeen niet van de omvang dat op dit terrein voor de nationale spoorwegmaatschappijen de grootste prioriteiten liggen. Het is dan aan de politici, daarvoor voldoende aandacht te vragen, zeker in een wereld waarin iedereen de wenselijkheid van een Verenigd Europa benadrukt.

Ten aanzien van de lijn Heerlen–Aken is het mijn informatie dat de Duitse spoorwegmaatschappij de laatste tijd wat positiever staat tegenover doortrekking van de lijn Heerlen–Kerkrade naar Aken.

Minister **Tuijnman**: Heeft de heer Cornelissen daar bronnen voor? Wij zijn immers ook daarnaar op zoek.

De heer **Cornelissen** (CDA): Ik zal het nakijken en dan zal ik ze aan de Minister mededelen.

De **Voorzitter**: Ik heb mij al enige keren moeten bedwingen, niet te zeggen dat men bij het aanhalen van een bron, deze bron dient te identificeren. Dan kunnen namelijk anderen die bron verifiëren. Ik neem aan dat de heer Cornelissen de bron bekend zal maken aan de Minister en aan de commissie.

De heer **Cornelissen** (CDA): Uit het oogpunt van zorgvuldig opereren kan het een enkele keer gewenst zijn, eerst met een informant te overleggen of hij er geen bezwaar tegen heeft dat zijn naam wordt gebruikt.

De **Voorzitter**: Dat spreekt van zelf.

De heer **Cornelissen** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Met instemming heb ik gehoord dat de NS overleggen met de Belgische spoorwegen over verdubbeling en – zo mogelijk – elektrificering van de verbinding Weert–Neerpelt. Je moet naar mijn mening onderscheid maken tussen reizigers- en goederenvervoer op die lijn. Wat het goederenvervoer betreft spelen naast Antwerpse belangen ook belangen van midden-Limburg een rol. In midden-Lim-

Cornelissen

burg is een versterking van de werkgelegenheidspositie geen overbodige luxe.

Ik kom tot de Flevolijn en de doortrekking van Lelystad naar Groningen. Mag ik begrijpen dat de Minister ook onze suggestie bekijkt om bij het aanleggen van die lijn te beginnen in Groningen, dus om eerst het stuk Groningen-Drachten aan te leggen, zodat Drachten een goede aansluiting krijgt?

Ik heb wellicht niet goed geluisterd, maar het is mij niet opgevallen dat de Minister heeft geantwoord op ons pleidooi voor verdubbeling van de lijn Nijmegen-Venlo-Roermond.

Ik heb ook het antwoord gemist op onze suggestie voor de doortrekking van de tramlijn Schiedam-noord naar Delft-zuid.

□

De heer **Rienks** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik dank de ministers voor hun antwoorden. Ik constateer dat de Minister van Verkeer en Waterstaat wel kan suggereren dat de verschuiving naar het openbaar vervoer en het oplossen van knelpunten in het openbaar vervoer kunnen betekenen dat tevens knelpunten in het wegverkeer worden opgelost, maar dat ook wij geen ruimte geven – ik sluit mij dus aan bij de heer Cornelissen – aan die opvatting. Wij menen dat een sturend beleid moet worden gevoerd, zodat een groter gedeelte van de stijgende mobiliteit overgaat naar het openbare vervoer.

De stijging van het spoorwegvervoer in het laatste jaar, die de Minister met vreugde ziet, is niet het enige punt. Natuurlijk spelen ook factoren zoals de energiecrisis een rol. Deze leidt werkelijk tot selectiever autogebruik. Ik wijs op studies naar variabilisering die effecten kunnen hebben. Het is legitiem dat de overheid op dit punt niet een onbepert *en-en*-beleid voert, maar in een tijd van schaarste van collectieve middelen een *en-óf*-beleid voert.

De Regering kiest zeer duidelijk voor het openbare vervoer in de centra van de stadsgewesten. Deze zienswijze kan naar onze mening worden uitgebreid. In de Verstedelijkingsnota staat duidelijk dat stadsgewesten in hun samenhang in belangrijke mate op het openbare vervoer zijn gebaseerd. Wij menen dat in de randstad, gezien het bijna in elkaar overvloeien van de stadsgewesten, slechts weinig nodig is om te zeggen dat ook tussen de stadsgewesten het openbare vervoer een zeer essentiële functie heeft. Niemand zal

dit ontkennen. Het beleid mag erop worden gericht, de groei van de mobiliteit in dat kader primair op het openbare vervoer te richten.

Vanuit deze optiek vragen wij de Minister nogmaals duidelijk zijn plaats te bepalen. Hij moet niet suggereren dat verschuivingen oplossingen van knelpunten meebrengen. Dit is niet het geval. Wij willen dit dan ook niet zeggen. Wij zijn slechts van mening dat voorrang moet worden gegeven aan het milieuvriendelijke openbare vervoer, dat minder ruimte vraagt en de leefbaarheid van ons land beter kan waarborgen.

Deze aspecten zijn relevant. Helaas mis ik een systematische bespreking ervan. De Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening geeft wel enige ruimte aan onze opvatting.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft gezegd dat de dienstregeling moeilijk is te plannen. Ook wij zijn van mening dat dit moeilijk is en wij baseren dit op het feit dat de rek uit het net is. De capaciteit van het net wordt tot de grenzen ervan benut. Het is nu dus belangrijk, de knelpunten op te heffen en bij voorbeeld kruisingen ongelijkvloers te maken. Hierover hebben wij te weinig gehoord. Wanneer zal dit bij voorbeeld systematisch tot actiepunt in het MPP worden verheven? Hoe kan dit bijdragen tot vergroting van de rek?

Ik heb vanmorgen het twee-pettenbeleid ten tonele gevoerd, omdat onvoldoende duidelijk blijkt – wij hebben het uitgewerkt voor de voorstadshaltes – hoe het beleid uitwerkt. Dit achten wij een groot gemis in de benadering, omdat beslissingen die worden genomen, niet duidelijk in relatie kunnen worden gebracht met het rekentuig dat wij in dezen graag als objectieve parameter zien. Ik heb vanmorgen al gezegd dat de beslissingen hierdoor politiek veel gevoeliger worden. Wij menen dat het goed is dat het rekentuig er komt, niet alleen in de relatie tussen Regering en parlement, maar ook in de relatie tussen de Regering en de NS. Ook daarin worden verschillende analyses op elk probleem los gelaten en blijft de discussie voortkabbelen.

Ik heb wel eens de indruk dat veel plannen heel lang in de pijplijn zitten voordat zij eruit komen. Juist in een tijd waarin het openbaar vervoer – bij de spoorwegen – wordt gekneld door de banden van de capaciteit, is natuurlijk ook een snelle beslissingsprocedure gewenst. In dat kader pleit ik nogmaals voor het rekentuig ad hoc, dat

een afgeleide zou moeten worden van de nationale verkeers- en vervoersrekening.

De Minister heeft de betekenis daarvan niet gebagatelliseerd maar er wel van gezegd dat de NVVR nog lang niet is wat hij moet zijn. Wij zijn dat wel met hem eens: er moet nog erg veel werk worden verzet. Met name de subjectieve factoren die de Minister ook heeft genoemd, vereisen dat er een duidelijke interpretatie komt, die objectieve kritiek ook zo goed mogelijk kan weerstaan. Op dit punt menen wij toch dat de aanzet die de nationale verkeers- en vervoersrekening op dit moment geeft al duidelijk in de richting wijst van de stelling: bevorder het openbaar vervoer nu maar.

Wat de lokatiekeuze en de stationspleinen betreft, is de Minister nog eens uitgebreid ingegaan op datgene wat de Consumentengids heeft gevraagd. Mijn probleemstelling was veel ruimer. Ik heb met name aandacht gevraagd voor de aspecten die de Minister van Volkshuisvesting wel heeft genoemd: het spanningsveld dat een gemeente uiteraard de omgeving van een station zo intensief mogelijk zal willen benutten voor woon- en werkfuncties, waartegenover staat dat de verkeersbehoefte stijgende is en dat moet worden gestreefd naar een scheiding van verkeerssoorten, en dat het wenselijk is om het stationsplein ook menselijk te houden, opdat de voetganger er niet omkomt en dergelijke. Voor deze aspecten heb ik in onze motie aandacht gevraagd. De Minister moet dan niet zeggen dat ik weer centraliserend bezig ben.

Ik meen dat een aantal onderzoeken op dit punt mede richting kan geven, omdat de bestuurlijke verhoudingen bij de stationspleinen – ik heb dat vanmorgen gezegd – zo uitwerken dat men waarschijnlijk geen optimaal beleid zal krijgen. De Minister heeft gezegd dat hij een brede rug heeft. Ik heb dat zo bedoeld dat het allemaal op de schouders van de Minister terecht komt wanneer de problemen niet in andere bestuurlijke kaders tot efficiënte oplossingen kunnen worden gebracht omdat daarvoor de bevoegdheden ontbreken.

Ik had een vraag gesteld over de verzorging van de onderbouw. De heer Van Rossum heeft deze met name voor de railprofielen nog eens toegepast. Op die vraag zou ik graag nog een antwoord ontvangen. Het probleem van Kijfhoek is bij ons ook duidelijk zo overgekomen dat er knelpunten zijn met het tweesporige baanvak

Rienks

Dordrecht-Rotterdam, in die zin dat in en uitvoeren voor de dienstregeling problemen oplevert. Daarover hoor ik de Minister graag nog.

Wat de grensoverschrijdingen betreft, kan ik mij in grote lijnen aansluiten bij datgene wat de heer Cornelissen erover heeft gezegd. Ik wil toch nog terugkomen op de lijn Enschede-Gronau. De Minister heeft de problemen die hierbij bestaan, naar mijn smaak gebagatelliseerd. Eén trein heen en weer per dag kan natuurlijk niets opleveren, dat is volstrekt duidelijk. Die trein zou er al niet meer zijn geweest als het geen samenspel van twee regeringen was, deze in stand te houden of – liever gezegd – wanneer een beslissing eerder was genomen. Wat is het geval? Hier ligt de Twentse stedenrij zeer dicht tegen een ander textielcentrum, in Duitsland, aan, op een afstand van nog geen tien kilometer, een afstand die met het spoor in enkele minuten kan worden overbrugd. Met een busverbinding ter plaatse is dit niet mogelijk, zeker zo lang er geen grensoverschrijding van rijksweg 35 is.

Er is geen enkele andere oplossing voor. Het is wel de zesde grensovergang voor personenvervoer in het land. Het is duidelijk dat het personenvervoer tussen de regio's ter weerszijden van de grens niet het grootste aandachtsveld is van spoorwegdirecties. Ik zou hier zelfs willen zeggen, dat de spoorwegdirectie er geen enkele interesse voor heeft, omdat vrij dicht in de buurt een andere spoorlijn ligt. En daar stuurt men het verkeer dan ook maar al te graag langs. Maar dat is nu net de mensen weer in de auto jagen, wat wij in dit geval niet zouden willen. Wij zien het ook niet als een zaak die van goed beleid getuigt.

Het Roergebied kan een goede doorverbinding krijgen over deze lijn en dat bereik je nooit via Rheine en Oldenzaal. Ook voor het lokale verkeer is daar zeker een debiet weggelegd. Weliswaar zal dit niet zo groot zijn als elders in het land, maar wij moeten wat doen voor de achterstand in die grensregio's. Daarvoor wordt ook duidelijk een Europees beleid gevoerd. Ik denk aan de grensoverschrijdende actieprogramma's in grensregio's. Dat beleid mag aandacht hebben.

Ik stel mij voor volgende week terug te komen op de aansluiting van de groeikernen en groeisteden. Naar ik had begrepen, zou dit onderwerp voor zover het geen spoorwegaansluiting betreft volgende week worden behandeld. De Minister van VRO zegt, dat zij

bijna allemaal railvervoer hebben. Hij vraagt zich af of het nu zo'n ramp is – overigens moet ik bij deze Minister voorzichtig zijn met het woord 'ramp' –, als er een of twee zijn die dat niet hebben. Ik geloof dat de NORON-lokatie railvervoer moet hebben, omdat zij eensdeels gericht is op Velsen-IJmuiden als werkcentrum en duidelijk een woonfunctie heeft voor Kennemerland, terwijl anderdeels die woonfunctie ook bestemd is voor de Haarlemmermeer en de Meerlanden. Dan komen wij in het complex Schiphol terecht.

Welnu, wij zouden dat met een spoorlijn kunnen oplossen, zoals wij vanmorgen hebben gezegd, maar wellicht is de sneltram die van Amstelveen doorgetrokken kan worden naar Schiphol-Oost ook een goede mogelijkheid. Als men die wat verder doortrekt, zou men de NORON-lokatie voortreffelijk kunnen ontsluiten. Het gaat er dan om de sterke mobiliteitsgroei, die ter plekke moeilijk kan worden opgevangen en die tot veel extra wegeninfrastructuur aanleiding zou kunnen geven, zoveel mogelijk in het openbaar vervoer te bundelen. Dat zal naar onze mening met het busvervoer onvoldoende adequaat ter plaatse kunnen gebeuren.

De Minister zegt dat wij ernaar moeten streven, dat openbaar vervoer in een vroegtijdig stadium te hebben. Welnu, ik houd hem voor dat er op dit vlak toch nog wel enkele knelpunten zijn – daar zal ik volgende week op terugkomen – en dat het heel wenselijk is voor de NORON-lokatie snel een beslissing te nemen, ongeacht hetgeen bij afweging van alternatieven en variabele lokatiebeurzen allemaal aan de orde is geweest. Om ruimtelijke overwegingen kan de lokatie niet altijd bij de spoorlijn gekozen worden.

Ik verwijs in dat verband naar de discussie over Baarn-Soest. Er zijn in ons land vele gevallen, waarin woningbouw helaas niet bij een spoorlijn kan worden gesitueerd. Welnu, als die keuze welbewust wordt gedaan, legitimeert dat niet dat dan vervolgens het openbaar vervoer maar van een minder niveau moet worden. Zo kun je ruimtelijke ordening in onze ogen niet bedrijven. Naar onze mening moet dan ook wel degelijk alsnog naar een railverbinding met de NORON-lokatie worden gestreefd. Eenzelfde verhaal geldt voor de lokatie in Zoetermeer-Noord dan ook.



De heer **Van Rossum** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Ik dank beide bewinds-

lieden voor de antwoorden en voor een groot deel van hun opvattingen die daaruit zijn gebleken.

Mijn conclusie is in de eerste plaats dat wij spoorlijnen moeten hebben voor een deugdelijk personenvervoer. Misschien kunnen wij dan in de nachtelijke uren als bijkomend voordeel nog wat goederen vervoeren. De dienstregeling zit zo vol dat overdag vrijwel geen goederenvervoer kan plaatsvinden. Mijn tweede conclusie is dat de wegen zodanig moeten worden gedimensioneerd dat het goederenvervoer goed kan plaatsvinden.

De Minister noemt ook toeristisch verkeer. Ik wijs op het zakelijk verkeer. Natuurlijk komen er dan ook personenauto's op de wegen. Mijns inziens moeten de wegen echter niet primair daarvoor worden ontworpen. Wij hebben geen verbodsbepalingen om personenauto's te weren. De doorstroming moet zodanig zijn dat geen knelpunten optreden met gevaar van sluipverkeer en grote kettingbotsingen met veel verkeersonveiligheid plaatsvinden. Gaan wij uit van die twee conclusies dan moeten wij bij beide vervoerstechnieken duidelijk de knelpunten oplossen. Het is niet een kwestie van het een of het ander maar van het een en het ander.

De Minister beaamt dat voorzieningen moeten worden getroffen aan de Algerabrug. Hij is bereid tot besprekingen daarover maar staat op het standpunt dat anderen moeten betalen. Op zich is dat principe natuurlijk juist. De Minister heeft echter een potje voor verkeersvoorzieningen in en om de steden. Daaruit kan in dit geval uitstekend worden geput. De gemeenten zouden kunnen worden tegemoetgekomen met een behoorlijk subsidie uit die pot. Als het zo wordt aangepakt, heb ik er vrede mee.

Wat betreft de tramvoorziening naar Capelle aan den IJssel heb ik bedoeld op de verbinding naar de Oostgaarde, die later eventueel zou worden teruggetrokken. Misschien heeft de Minister dat niet helemaal begrepen en kan hij daar alsnog op ingaan.

De Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft gezegd dat Zoetermeer zowel in het noorden als in het zuiden zal moeten uitbreiden. Ik heb echter begrepen dat realisering van Zoetermeer-zuid een deel van Pijnacker vergt en dat er tussen de twee gemeenten wat moeilijkheden zijn, waardoor het niet helemaal lukt aan de zuidkant. Dat heeft echter voorkeur bijkennis vroegere kameruitspraken.

Wat betreft de Flevolijn zijn er moeilijkheden met Muiden. De Minister

Van Rossum

hoopt dat die half april opgelost zullen zijn. Er zijn echter ook moeilijkheden rond het stuk tussen Almere en Lelystad in verband met vogelkolonies. Die moeten ook snel worden opgelost.

Ik neem aan dat de Minister het investeringsplan van de NS in zijn geheel, zoals het er ligt, heeft geaccepteerd, dus voor de volle f 1700 mln., en dat er in verband met de groei wat bij moet. Dat begrijp ik maar ik zou wel graag horen in welke mate en voor welke doeleinden er iets bij moet. De NP 46 wordt verzaamd en de bruggen moeten worden gemaakt. In het plan staan duidelijk een aantal zaken aangegeven. Als de Minister zegt dat er iets bij moet zullen wij hem zeker niet tegenhouden maar wij willen wel graag weten wat erbij moet. Hij kan dat schriftelijk nader aan ons laten weten.

De heer **De Beer** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik dank de Minister voor de beantwoording van de vragen. Twee vragen zijn onbeantwoord gebleven. Allereerst noem ik de vraag in welk jaar fase 1 voor de railinfrastructuur eindigt.

Verder: wat wordt in de p.k.b. bedoeld met 'mogelijke aanleg'? Zo'n begrip kunnen wij ons voorstellen in fase 2, als je nog niet zeker weet of iets doorgaat. Van de projecten in fase 1 moet mijns inziens echter vaststaan dat zij doorgaan.

Kan de Minister globaal de tijdswinst aangeven bij realisering van de Zuidoostspoorlijn voor de verbindingen Groningen-Amsterdam en Groningen-Rotterdam? Dat is niet onbelangrijk voor de beoordeling van amendende moties.

Gezien de onzekerheden over de mogelijkheid de Stichtse brug in de toekomst geschikt te maken voor aanleg van de sneltramverbinding en gelet op de omstandigheid dat het realiseren van die voorziening thans slechts f 20.000 kost, zal ik een motie op dat punt indienen. Het betreft hier echter een wegverbinding, daarom kan het even goed bij de volgende openbare commissievergadering.

Zeker nu de regio de Gooiboog heeft afgewezen vinden wij dat de mogelijkheid van zo'n verbinding niet bij voorbaat moet worden uitgesloten.

Naar aanleiding van de mededelingen van de Minister overweeg ik een motie in te dienen om de doortrekking van de lijn Coolhaven-Schiedam-Noord naar Vlaardingen-Holy op te ne-

men in het Structuurschema. De mededeling van de Minister heeft mij echter wat verrast, ik was er niet op voorbereid. Ik vraag mij af of het niet mogelijk is die motie ook bij de volgende openbare commissievergadering in te dienen.

De **Voorzitter**: Dat zal ter beslissing zijn aan de Voorzitter die die openbare commissievergadering voorziet. Ik zal hem of haar niet op voorhand opstoken.

De heer **Rienks** (PvdA): Wij zouden, volgens de programmering, de stadsgewesten de volgende week behandelen. Ik kom daar ook pas de volgende week aan toe.

De heer **De Beer** (VVD): Het had voor de hand gelegen het nu te doen.

De **Voorzitter**: Ik werd daarop aangesproken en ik heb dan ook een voorlopig oordeel gegeven. Ik ga echter geen beslissingen nemen over openbare commissievergaderingen die ik niet voorziet.

Minister **Tuijnman**: Mijnheer de Voorzitter! Ik dank de leden van de commissie voor de positieve dingen die zij uit mijn betoog hebben weten te destilleren. Ik weet ook wel dat al het verstandige dat gezegd wordt als eens eerder is bedacht. Als zodanig past ook mij enige bescheidenheid. Ik ben er echter heel blij om dat uit de betogen niet is gebleken dat wij hier tegen elkaar hebben zitten opbieden, hetzij als openbaar vervoer-adepten, hetzij als wegverkeer-adepten. Er is sprake geweest van een evenwichtige benadering. Ik heb goed geluisterd naar wat de heren Cornelissen en Rienks hierover hebben gezegd. Bij het lezen van heel wat artikelen van de laatste tijd – het zal de leden van de commissie ook wel zo vergaan zijn – heeft de eenzijdigheid mij toch wel de wenkbrauwen doen fronsen. Dit geldt echter niet voor de Kamer.

De commissie denkt beide elementen een belangrijke taak toe, al begrijp ik niet helemaal de opmerking van de heer Rienks over het twee-petten-systeem. Wij praten nu over het personenvervoer. Het lijkt mij algemeen aanvaard dat het openbaar vervoer en het wegverkeer beide deelgebieden zijn van het personenvervoer in zijn totaliteit. Die moeten onderling tegen elkaar worden afgewogen. Het moet dan niet onder twee petten; één minister moet dat onder een grote paraplu meenemen. Bij de totale afweging moet het scheppen van alternatieven

voor het totale vervoer in nauwe samenhang gebeuren met het ruimtelijk orderingsbeleid. Vandaar ook dat wij hier beiden aanwezig zijn.

De heer **Rienks** (PvdA): Ik heb het twee-petten-systeem vanmorgen niet zozeer met die mogelijkheid in verband gebracht. Het sloeg meer op de problemen bij de spoorwegen waar zowel bedrijfseconomische rentabiliteit wordt nagestreefd als de bevordering van het openbaar vervoer per spoor. Op een aantal terreinen zit daar een collision tussen. Op het probleem van de invaliden is de Minister al ingegaan.

Het geldt ook voor belangrijke andere bedrijfsonderdelen. Ik heb dat samengevat in het woord 'dienstbetoon'. Daarop sloeg de vraag: hoe werkt dat precies uit? De twee beleidscriteria, die de Minister heeft, zijn onvoldoende zichtbaar. Daarop heb ik nog eens de aandacht willen vestigen.

Minister **Tuijnman**: Ik vind dat een wat gratuite uitspraak. Van een periode, waarin de openbaar-vervoerverbindingen in stand werden gehouden, werden geconserveerd, komen wij in een volgende periode, waarin wij een stimulant geven aan het openbaar vervoer. Dat is met name voor de randstad belangrijk, want in grote woongebieden is de infrastructuur niet meer in staat, de aanstormende hoeveelheid auto's op te nemen. Uit een oogpunt van milieu en leefbaarheid moeten wij ten behoeve van het massavervoer het openbaar vervoer stimuleren. In dit opzicht is er tussen de geachte afgevaardigde en mij geen enkel verschil van inzicht. Het woord 'sturen' veronderstelt het beschikken over stuurmogelijkheden. Wij moeten bedenken dat wij te maken hebben met een miljoenkoppige bemanning, waarbij elk individu eigen ideeën ter zake heeft. Men moet die proberen te beïnvloeden door kwaliteitsalternatieven te bieden. Daarop heb ik gedoeld.

Ik heb de vorige keer al gezegd, dat niet gesteld mag worden dat het kabinet-Van Agt op het gebied van investeringen niets doet. Vele zaken zijn letterlijk op de rails gezet door het vorige kabinet. Dat kabinet heeft investeringen gepleegd voor een kwart miljard. Wat tijdens de huidige kabinetsperiode zal gebeuren, vergt tussen f 900 miljoen en f 1 miljard. Dat is niet niks! Daarbij moet worden bedacht, dat de opvolger van dit kabinet niet met minder aan de slag kan. Ik wijs op hele dure projecten als de Willemsspoortunnel, de Westelijke Ringspoorbaan en de Hemtunnel. Ik heb het dan nog helemaal niet over het

Tuijnman

opruimen van knelpunten, zoals bij Moordrecht, enz. Een van de zorgen is hoe de nodige geldmiddelen beschikbaar kunnen worden gesteld.

Wat de heer Cornelissen heeft gevraagd over de vergelijking reizigersgoederen, enz. nemen wij in de schriftelijke beantwoording mee.

Wat de Flevolijn aangaat, is gevraagd of niet vast met Groningen-Drachten kan worden begonnen. Dat moet in de studie worden gezien. Ik wil een en ander beslist niet uitsluiten.

De verdubbeling van de verbinding Nijmegen-Venlo-Roermond wordt op het ogenblik bekeken. Dat geldt ook voor de vragen inzake elektrificatie.

De heer **Rienks** (PvdA): Ik wil nog even terugkomen op de Zuiderzeespoorlijn, waarover ik een motie heb ingediend. Een element daarbij is de tramweg Groningen-Drachten en daar heb ik de Minister nog niet over gehoord. Dit lijkt mij toch wel een probleem te zijn in 1982.

Minister **Tuijnman**: Het lijkt mij een goede zaak dit element in de projectstudie mee te nemen.

De heer Cornelissen sprak over de koppeling tussen de Haagse en Rotterdamse tramnetten. Ik heb al schriftelijk geantwoord dat met een dergelijke koppeling geen rekening wordt gehouden omdat dan parallel aan de frequent bereden hoofdspoorlijn een tweede railtracé wordt aangelegd. Dat zou dan een doublure betekenen. Bovendien is de reistijd veel ongunstiger als bij de spoorverbinding. Ik kan derhalve niet met dit voorstel instemmen.

De heer **Cornelissen** (CDA): De Minister zegt dat de reistijd langer is, behalve natuurlijk voor de mensen die van Delft-zuid naar Schiedam-noord gaan en omgekeerd.

Minister **Tuijnman**: Dat zijn heel kleine stromen; als wij hiervoor voorzieningen moeten treffen, weet ik er nog wel een paar te noemen.

De heer **Cornelissen** (CDA): Mag ik dan volstaan met de vraag of de Minister ons kan laten weten om hoeveel kilometer het gaat en wat het kost?

Minister **Tuijnman**: Hebt u er haast mee?

De heer **Cornelissen** (CDA): Wij hebben het voorgesteld voor de tweede fase.

Minister **Tuijnman**: Wij zullen het in alle redelijkheid bekijken, als u maar niet ongeduldig wordt.

Mijnheer de Voorzitter! Het is zo gemakkelijk te zeggen dat er sprake is van een volgend beleid en dat er gestuurd moet worden. Ik meen dat wij een aantal belangrijke sturende elementen hebben ingebracht als het gaat om de kwaliteit. Zo ben ik ervan overtuigd dat het tarievenplan goed werkt.

De vervoerontwikkeling, die daarna volgde, is wellicht een beetje over ons gekomen want aanvankelijk rekenden wij met een stabilisatie. Daarop moet in de allereerste plaats worden ingespeeld, bij voorbeeld door het beschikbaar stellen van extra materieel en zo nodig nog meer materieel.

De heer **Rienks** heeft verder gezegd dat de keuze vóór het openbaar vervoer vooral moet gelden in de stadsgewesten. Dat ben ik met hem eens. Ons uitgangspunt is, de behoefte aan mobiliteit zoveel mogelijk terug te dringen, maar dat is een wat gratuite uitspraak als je bedenkt dat in het verleden erg veel is gebouwd waarbij geen rekening is gehouden met het mobiliteitselement. Wat betreft de afstand tussen instappunt en woning wordt als vuistregel ongeveer 15 minuten gehanteerd. Hierbij spelen leef tijden, weersomstandigheden en het al of niet hebben van een fiets en dergelijke een rol. Natuurlijk kan niet bij elke buurman een halte voor de deur worden geplaatst.

De heer **Rienks** heeft gezegd, een bepaalde systematiek te missen. Ik heb in het verleden er al op gewezen, dat het zeer moeilijk is, een hanteerbare formule op te stellen aan de hand waarvan men een plan kan maken. Wij proberen wel een bepaalde beleidsanalyse voor een gebied of een lijn te maken. Aan de hand daarvan trachten wij te komen tot stimulerende activiteiten.

Wat de voorstadhaltes betreft, ben ik het ermee eens dat de rek wat uit het net is. Ik geloof dat de dienstregeling hierbij van zeer groot belang is. Wij hebben de NS om een programma gevraagd om te bezien, in hoeverre wij hierop nog kunnen inspelen.

De heer **Rienks** heeft voorts gezegd, dat het allemaal zo lang duurt voordat er besloten wordt. Ik wil hieraan toevoegen dat het nog langer duurt voordat het wordt uitgevoerd. Ik heb al eerder gezegd dat ik in dit opzicht bijzonder ongerust ben. Of het nu gaat om een weg of om rails, daar waar wij voornemens zijn een spade in de grond te steken, krijgen wij tegenstand. Dat is een van de grote zorgen. Het is moeilijk tot een slagvaardig beleid te komen. Je kan natuurlijk voorlopig genoeg nemen met bepaalde

stagnaties. Wanneer je het openbaar vervoer echter wilt bevorderen, moet je niet te lang de situatie laten voortbestaan, dat de mensen een uur in de rij moeten staan. Je moet ze een stuk service bieden. Men zal echter begrijpen dat men niet van de ene dag op de andere overall nieuw materieel zal kunnen inzetten. Wij proberen wel in deze richting te werken.

De heer **Rienks** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Als de Minister nu erkent dat de besluitvorming vaak lang duurt, kan hij in ieder geval de procedure versnellen door de spoorwegen wel toestemming te geven, eerder met die 20 vergunningaanvragen in zee te gaan. Dan gaat dat naast elkaar lopen, hetgeen tijdswinst oplevert. Wil de Minister dat niet overwegen?

Minister **Tuijnman**: Ik wil voorop stellen, dat ik natuurlijk altijd het budgettaire element in het oog moet houden. Als wij zijn uitgeprocedeerd en de travévaststelling heeft plaatsgevonden, worden de daarbij wettelijk verplichte adviezen gevraagd en kan men starten. Men weet echter tot welk een nare situatie men kan komen, als het gaat om een lijntje door één polder. Daarvoor moeten bergen werk worden verzet. Tegen die achtergrond kan men zich afvragen, of men zo moet doorgaan. Kunnen wij zonder het democratische element geweld aan te doen misschien toch de ontwikkeling versnellen?

De heer **Rienks** (PvdA): Ligt de verantwoordelijkheid voor de procedure niet voor een deel bij de andere bewindsman? Hij kan daarover ook wat zeggen. U kunt echter natuurlijk alles in het werk stellen om deze procedure te versnellen. Wat kunt u binnen de bestaande mogelijkheden hieraan doen? Kunt u door het langs elkaar laten lopen van de procedures versnelling bevorderen? Ik beluister dat de minister daar eigenlijk wel voor in is.

Minister **Tuijnman**: Er kan natuurlijk wel wat. Wat die Westelijke Ring-spoorbaan betreft, zijn er afspraken gemaakt tussen de Raad voor de Waterstaat en Amsterdam om de procedures binnen een bepaalde periode te laten verlopen. Op dit punt kan die verkorting wel. Met alle optimisme dat in mij is, ben ik er toch niet zo zeker van dat vooral de milieutechnische zaken zo vlot zullen gaan als wij aanvankelijk hadden gedacht. Het zal in ieder geval niet aan ons en ook niet aan Amsterdam liggen, die zekerheid heb ik wel.

De NS heeft er natuurlijk zelf ook veel belang bij om de inrichting van de

Tuijnman

stationspleinen zo goed mogelijk te coördineren. Het Rijk heeft daar in een beperkte mate grip op. Er zijn overleg-situaties denkbaar. Een tijdje geleden heeft de ANWB een rapport uitgebracht over het stationsplein van Rotterdam. Daaruit bleek – alhoewel het altijd beter kan – toch wel een positieve waardering. Volgens mij moeten wij ermee doorgaan. Wij hebben wel een verleden achter ons waar de buurten rondom stations nooit als de beste werden gezien en ook niet waren. Van die gedachte moeten wij wat af, zeker in de grote steden. Overigens wil ik niemand beledigen die toevallig in een stationsbuurt woont.

Ik kom nu op de verzwaaring van de zware lijnen. Wij hebben op dit punt nog geen totaalinzicht in alle zaken die hierbij een rol spelen. Een belangrijk punt is de spanningen die optreden op bepaalde profielen door snelrijdende treinen die van spoor verwisselen. De railprofielen voor zware wagens – erts-wagens, kolenwagens en tankwagens – zijn in Nederland in het algemeen lichter dan in Duitsland. Met name voor doorgaande treinen die vaak met hoge snelheid moeten rijden, omdat ze in de dienstregeling inpasbaar moeten zijn, ook in de nachtelijke uren, moeten die profielen waarschijnlijk wel verzwaaard worden. Ik zeg toe, de Kamer op dit punt een meer uitgewerkt idee voor te leggen, omdat ik thans niet precies weet hoe dit allemaal zit.

Wat de lijn Enschede–Gronau betreft, heb ik eigenlijk weinig meer toe te voegen aan hetgeen ik zoëven heb gezegd. Het is een vrij kostbare geschiedenis en ik sta voor het feit dat het een investering vergt van in ieder geval 8 ton, daarbij nog wetende dat de jaarkosten nog ca. 2 ton zullen bedragen. Ik moet dit afzetten tegen de andere wensen en eisen in de sfeer van de spoorwegen. Sommige mensen wonen zelfs verder van het station van Enschede af dan van Gronau en die mensen zullen natuurlijk de auto pakken om in Gronau te winkelen. Wij zullen deze kwestie in ieder geval verder bekijken.

De heer **Rienks** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Wil de Minister in dit verband misschien ook overwegen om een halte in Glanerbrug toe te voegen? De gemeente Enschede heeft vroeger al eens gedacht aan een sneltramverbinding op dat tracé en dat moet toch duidelijk maken dat er wel degelijk een vervoersbehoefte bestaat? Die halte Glanerbrug zou aan de grens liggen en

in dit licht gezien, help ik de Minister dan met intern Nederlands vervoer.

Minister **Tuijnman**: Mijnheer de Voorzitter! De heer Van Rossum heeft gevraagd naar de Algerbrug. Dat kan niet ingepast worden, want het valt buiten de regels, omdat het een provinciale verbinding betreft.

De heer **Van Rossum** (SGP): Er zitten ook nogal wat gemeentelijke kanten aan. Het is niet alleen provinciaal.

Minister **Tuijnman**: De kwestie van de tram naar Oostgaarde zal ik nog eens precies laten uitzoeken.

Dan kom ik tot Lelystad en de vogels. Ik ben een groot vogelliefhebber. Er broeden zeldzame vogels in de berm van het spoor door het Naardermeer. Wij moeten trachten, tot een evenwichtig beleid te komen. Aanvankelijk was de Oostvaardersplas industriegebied. In de Ramsaropstelling hebben wij getracht om van de Oostvaardersplas een natuurgebied te maken. Dat is op een oor na gevuld.

De heer **Van Rossum** (SGP): Dat kan toch.

Minister **Tuijnman**: Het ging om 3400 ha maar inmiddels worden er 6000 gevraagd en dan krijg ik problemen met andere ministeries. Ik hoop dat wij tot een evenwichtige oplossing kunnen komen. Ook treinen hebben wel eens aanrijdingen met vogels, maar een van de gevaren is, dat buitenlanders daar niet op de weg letten, maar naar de honderdduizenden vogels kijken. Ik herinner aan de discussie over de pijpstraat, waarbij men zei dat de ganzen weg zouden gaan. Welnu, bij de aanleg van de pijpstraat vertikten ze het gewoon om opzij te gaan. Tegen de achtergrond van een goed natuurbeleid zullen wij trachten dit zo goed mogelijk te doen.

De heer **Van Rossum** (SGP): Wilt u nog iets zeggen over de aanvulling op het NS-investeringsplan?

Minister **Tuijnman**: Wij zullen het bezien, maar het hangt ook af van de voorstellen die wij nog krijgen van de NS.

De heer De Beer vroeg naar de tijdswinst op de lijnen Groningen–Amsterdam en Groningen–Rotterdam na de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn. Op het eerste traject zal de tijdswinst ongeveer 45 minuten zijn, uitgaande van een maximum baansnelheid van 140 à 160 km/uur. Voor het tweede traject zal het waarschijnlijk nihil, of zeer gering zijn. Het is dus een typisch Amsterdams belang.

De heer **De Beer** (VVD): Voor Groningers die een dagje naar Amsterdam gaan, is het tijdswinst.

De heer **Rienks** (PvdA): Het hangt ook af van de koppeling van de Schiphollijn aan de Zuiderzeespoorlijn, waarvoor ik vanmorgen aandacht vroeg. Dan is tijdswinst naar de zuid-westelijke vleugel van de Randstad best mogelijk.

Minister **Tuijnman**: De heer De Beer vroeg hoe lang de eerste fase duurt. Voor de wegen zal het tot de eeuwwisseling zijn, maar voor het openbaar vervoer, waar de situatie anders is, zal het ongeveer 10 jaar zijn. De bouwprojecten in verband met de wegen zijn anders dan de projecten die samenhangen met de railverbindingen.

De heer De Beer heeft ten slotte nog om een uitspraak over de Stichtse brug gevraagd. In alle eerlijkheid moet ik zeggen dat ik er zeer weinig voor voel, een verbinding aan te leggen door een gebied, waar heel weinig kan worden opgenomen. Ik wacht dan maar af.

De heer **De Beer** (VVD): De Minister is nog niet ingegaan op een vraag uit eerste termijn, die ik in tweede termijn heb herhaald. Het ging om de betekenis van de term 'mogelijke aanleg in fase 1'.

Minister **Tuijnman**: Dat ben ik inderdaad vergeten. Daarvoor mijn excuses. Dat is een kwestie van woordgebruik. Zolang er nog geen projectnota is, praten we altijd over 'mogelijk'. Pas na die fase bouw je meer zekerheid in. Ik kan mij wel voorstellen, dat dit woordgebruik verwarring geeft, omdat we natuurlijk in de praktijk al over de Westelijke Ringspoorbaan praten alsof er al een definitief besluit over genomen is. Het is dus een formele kwestie.

□

Minister **Beelaerts van Blokland**: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil beginnen met een reactie op het betoog over het aanhaken van een groeikern aan een voorziening van het openbaar vervoer. Daarbij doelde de heer Rienks uitsluitend op het railvervoer. Hij heeft zelf al aangekondigd bij de verdere behandeling van het structuurschema nog terug te komen op de NORON-locatie. Dan zal ik volledig antwoorden. Nu zou ik in algemene zin nog een opmerking willen maken om misverstand te voorkomen.

Uit een oogpunt van vast verstedelijkingsbeleid is een groeikern een kern die deel uitmaakt van een stadsge-west. De intentie bij de ontwikkeling

Beelaerts van Blokland

van de ruimtelijke structuur is zodanig, dat de mensen niet bij voorbaat moeten worden geconditioneerd om een hinderlijke wijze van vervoer te kiezen. Ten aanzien van de stadsgewesten geldt bij een geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid van de rijksoverheid dat de bevordering van het openbaar vervoer voorop staat. Er wordt niet gesproken over de vraag, welke vorm van openbaar vervoer voorop staat. Waar er bij de passage over de grote stadsgewesten wel over wordt gesproken, staat er dat er voor de komende tijd in de eerste plaats wordt gedacht aan busverbindingen. Dat is een vast beleid en dan gaat het mij te ver, wat opgemaakt zou kunnen worden uit de woorden van de heer Rienks.

In een tijd, waarin we bijna geen geld hebben om welke voorziening dan ook te treffen, moet er, als er geld voor het ene project moet komen, op het gebied van een andere openbare voorziening worden ingeleverd. Dus meer rails, meer bielzen, maar dan minder huizen. Voor dat soort keuze staan we. Dan gaat het niet aan om te zeggen dat railvervoer de keuze is bij groeikernen. Railverbindingen zijn immers bijzonder duur. Dat is het dus niet. Dat was het niet in de Verstedelijkingsnota en ook niet in het Structuurschema.

Ik zeg dit zo duidelijk mogelijk om niet het misverstand te laten ontstaan dat hier op een of ander manier het kabinet te kort zou schieten. Wij hebben in de laatste twee jaar meer gedaan dan het beslag op de collectieve middelen eigenlijk toeliet. Ik zeg nogmaals dat het een vast beleid is en dat ook de NORON-locatie hierop aansluit.

Daarnaast heb ik aangetekend dat juist ten aanzien van deze locatie een nadere studie wordt ondernomen ten aanzien van het openbaar vervoer. De heer Rienks en ik verschillen niet werkelijk van mening, maar men zou dat kunnen opmaken uit de manier waarop hij in tweede termijn sprak. Mocht dat verschil van mening zijn gerezen, dan wil ik het de wereld uit helpen.

In mijn visie, dus gezien vanuit de ruimtelijke ordening, is een bus – in tegenstelling tot hetgeen de heer Rienks zei – niet van een lager niveau. Integendeel, bij een bepaalde stedebouwkundige opstelling kan een bus uitstekend passen. Ik laat er in ieder geval geen misverstand over bestaan dat in mijn beleid de bus behoort tot een goede bediening door middel van het openbaar vervoer. Daar gaat het per slot van rekening om.

De heer Van Rossum sprak over Zoetermeer. De nieuwe wijk is een wijk van zo'n 6000 woningen. Het moet, mede gezien de ligging, een zelfstandige wijk zijn. Daarbij zijn 3 gemeentes betrokken. De heer Van Rossum suggereerde dat het om 2 gemeentes ging, maar het zijn er zelfs 3. Dat maakt het allemaal nog wat moeilijker, omdat men weet dat het niet zo gemakkelijk is, een gemeentegrens te wijzigen.

Wat heb ik aan Zoetermeer verzocht? Ik kan niet letterlijk zeggen wat ik heb verzocht, maar ik zou dat eigenlijk wel moeten doen, omdat het over een gevoelige materie gaat. Ik heb aan de gemeente Zoetermeer gevraagd, twee bestemmingsplannen te ontwerpen en operationeel te maken, zodat men straks niet met lege handen staat. Mijns inziens dient men er bij een verstandig beleid voor te zorgen dat je niet alles op één kaart zet in een tekortsituatie.

De heer Rienks duidde op dit punt even op de procedures rond de bestemmingsplannen en de bezwaarschriften. Wij weten hoe gevoelig deze materie ligt. Niet voor niets heeft een belangrijk representant van de Partij van de Arbeid er hartstochtelijk voor gepleit, het beroep bij de Kroon af te schaffen. Ik neem zonder meer aan dat hij dit deed vanwege zijn grote bezorgdheid voor de lange procedure, zodat je bepaalde voorzieningen voor de gemeenschap niet meer tot stand kunt brengen op het gewenste tijdstip. Die zaak kan ook hier een rol spelen; één burger kan 6000 woningen tegenhouden.

Het lijkt mij dan ook een zaak van verstandig beleid, twee bestemmingsplannen operationeel te maken. Dat was mijn verzoek; niet meer en niet minder. Ik hoop van ganser harte dat de vertegenwoordigers van de provinciale bevolking en de gemeentelijke bevolking – zowel in Zoetermeer als in Den Haag – dit ook inzien, omdat het anders betekent dat je in de periode rond 1985 wederom mensen langer op een lijst laat staan dan noodzakelijk is. Dat zou dan gebeuren vanwege een in het verleden verkeerd ontwikkeld beleid.

De heer **Van Rossum** (SGP): Heeft de Minister het verzoek alleen tot Zoetermeer gericht of tot die drie gemeenten?

Minister **Beelaerts van Blokland**: Mijnheer de Voorzitter! De zaak van de wijziging van de gemeentegrenzen is primair een zaak voor gedeputeerde staten en mijn college van Binnenlandse

Zaken. Tussen de drie bestuurslagen is over die zaak contact geweest. Daarbij heeft afstemming plaatsgevonden.

De heer **Rienks** (PvdA): Schuift de Minister nu de positie van de streekplanwetgever helemaal aan de kant? Die heeft namelijk ook een duidelijk standpunt.

Minister **Beelaerts van Blokland**: Er ligt een uitspraak van de Kamer. Daarin is de Minister verzocht, voor Zoetermeer een verhoogde taakstelling te overwegen. Er ligt een uitspraak van de gemeenteraad van Zoetermeer dat men zowel aan zuid als noord denkt. Er ligt ook een structuurplan. Er heeft zelfs een ontwerp-streekplan gelegen dat in die richting duidde. De heer Rienks zal – mij kennende – niet van mij verwachten dat ik dit buiten het provinciaal bestuur om aan het gemeentebestuur van Zoetermeer heb verzocht. Waarvan akte!

De **Voorzitter**: Ik stel vast dat de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft toegezegd, een aantal stukken op verschillende tijdstippen aan de Kamer en de commissie toe te zenden. Ik vraag hem, in het stuk dat een reactie op moties bevat, een oordeel te geven over alle moties, aangezien de Kamer hierover moet stemmen. Ik had begrepen dat er een nota van wijzigingen komt, waarin een aantal moties zal zijn verwerkt.

Minister **Tuijnman**: In een eerder stadium heb ik dit de commissie voorgesteld. De heer Cornelissen zei al dat de zogenaamde moties staatsrechtelijk moties zijn, maar in de praktijk anders werken dan gewone moties. Er zijn moties die wij als een duidelijke verbetering zien. Deze zullen wij in de nota van wijzigingen betrekken. Van sommige technische moties kan blijken dat er bezwaren aan zijn verbonden. Dit zullen wij in de memorie van toelichting aangeven. Dan blijven de moties over die niet op het SVV zelf zijn gericht, maar meer de algemene taakstelling betreffen. Hierover kunnen wij in een later stadium spreken.

Ik heb gezegd dat ik, als in de plenaire zitting moties worden ingediend, graag de mogelijkheid krijg, mijn oordeel erover te geven.

De **Voorzitter**: U hebt het woord zo dikwijls u dit verlangt, ook plenair.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.



De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil beginnen met enkele algemene opmerkingen over het economisch kader waarin het goederenvervoer zich bevindt, om van daaruit door te stomen naar de raakvlakken tussen het vervoers- en het planologisch beleid, waarvoor wij hier vanmiddag bijeen zijn. Ik vond een bijzonder goed overzicht van het goederenvervoer in één van de nummers van het Wegbulletin van de Stichting Weg van verleden jaar. Daarin gaf professor Blonk, de directeur van het Studiecentrum Verkeer en Vervoer van de Vrije Universiteit Brussel een meerjarenbeschouwing over het goederenvervoer, waarin hij een aantal belangwekkende 'toekomsttrends' op een rijtje zette, die ik hier ook even noem. Hij begint te constateren dat men bij het maken van een conjuncturele vergelijking van de wijze waarop het vervoer zal reageren in tijden van conjuncturele flauwte of opleving mag zeggen dat met name de verkeerssector sterke fluctuaties zal gaan vertonen, hetgeen zich vooral zal richten op het vervoer van massagoederen, minder op dat van stukgoederen, hetgeen stabiel is. Hij zegt dat het eigen vervoer minder zal fluctueren dan het beroepsvervoer en dat binnenvaart en spoorwegen in het algemeen meer aan fluctuaties onderhevig zullen zijn dan het wegvervoer. Ik meen dat dit belangrijk is, ook bij het trekken van lijnen op de kaart als het gaat om het goederenvervoer in de komende decennia in ons land.

Het tweede punt van professor Blonk valt enigszins buiten ons kader voor vandaag. Ik noem het toch even. Het Nederlandse goederenvervoer, waarbij ik met name denk aan het wegvervoer als speerpunt, is zijn kostenvoordelen in de produktiesfeer de laatste jaren enigszins aan het verliezen. Ik meen dat dit ons in het algemeen extra beducht moet maken om belemmerende maatregelen in deze sector te treffen en ons tot een grote behoedzaamheid moet brengen bij het nemen van maatregelen van sturende aard om iets aan de stromen te veranderen.

Een derde punt dat professor Blonk naar voren brengt, is dat van de structuurveranderingen die hij in de West-Europese economieën ziet, en waarmee wij natuurlijk ook te maken hebben. Hij verwacht dat het minder zal gaan om het vervoer van massagoederen in de toekomst, meer om het stukgoederenvervoer. Hij verwacht dat de groei in de laatste sector constanter zal zijn. Ondanks de energiecrisis –

toch wel belangrijk – meent hij dat er gunstige perspectieven zullen blijven voor het wegvervoer. Ik praat de deskundigen maar na. Dit is in ieder geval opgewekter dan de geluiden die wij de laatste jaren wel eens horen, met name over het wegvervoer.

Dan rijst de vraag of er nog wel zo veel groei zit in de vervoerssector. Moet men zich hierom nu erg druk maken of moet men met name het wegvervoer maar afschrijven en nieuwe technieken gaan ontwikkelen? Op dit punt noem ik een studie van een EEG-commissie die ongetwijfeld bij de Staatssecretaris bekend is, over een scenario tot het jaar 1985 en één tot het jaar 2000, gebaseerd op bepaalde aannames. Ik deel die aannames niet, aangezien er prognoses aan ten grondslag liggen van een gemiddelde jaarlijkse economische groei van 2,5% à 5%, hetgeen bijna vooroorlogse cijfers zijn.

Dat kan niet, maar ook als je veel lager gaat zitten concludeert men daar toch nog een constante groei uit van de vervoerssector. Dat is ook logisch. Zelfs al zouden vormen van produktie zich verplaatsen van West-Europa naar de derde of de tweede wereld toe, dan nog blijf je uiteraard de vervoersvraag houden en kun je zeggen dat er sprake is van een sector die enige groei zal blijven vertonen. Tegen die achtergrond kom ik tot enkele opmerkingen, in het bijzonder gericht op het structuurschema.

In de eerste plaats ziet onze fractie een merkwaardige incongruentie in het uitgangspunt van de planologische kernbeslissing waar het beleid ten aanzien van de vervoerstechnieken wordt uitgewerkt. Daar wordt in het algemeen gesteld – het is later in de toelichting wat afgezwakt – dat bij het goederenvervoer per spoor toch nog geldt, dat verladers in het algemeen bereid moeten zijn de kosten van het vervoer voor hun rekening te nemen. Men ent dat niet alleen op nieuwe lijnen, maar ook op het behoud van bestaande. Dat geldt toch eigenlijk niet in die vorm voor de vaarwegen voor de binnenvaart. Daar wordt dat principe niet zo glashard op tafel gelegd. Als men praat over gelijke concurrentievoorwaarden, vragen wij ons af of dat nu zo'n samenhangend consistent beleid is als wij graag zouden willen.

In het algemeen heeft het goederenvervoer in het structuurschema verkeer en vervoer een nogal karige behandeling gekregen. Ik doe onrecht aan de zaak als ik zeg dat het er wat bijhangt, maar het is een heel summier benadering. Het personenvervoer

staat duidelijk centraal; het goederenvervoer is wat op de achtergrond geraakt. In eerste instantie was er zelfs alleen maar sprake van spoorvervoer, maar dat is later bijgesteld. Daar ben ik blij om; het bewijst dat deze Regering naar inspraak luistert.

Als je echter over het goederenvervoer iets fundamenteels samenhangends zou willen zeggen, kun je met dit structuurschema niet uit de voeten. Overigens treur ik daar niet zo heel erg om, want de Kamer heeft enkele weken geleden in het kader van de begrotingsbehandeling een motie aanvaard, die niet op te groot enthousiasme van de kant van de Regering kon rekenen om een samenhangend vervoersbeleid te ontwikkelen in het kader van een meerjarenplan goederenvervoer, zoals wij dat nu ook voor het personenvervoer hebben gedaan.

Als wij consistent willen blijven, zullen wij in p.k.b. 5, waarin het goederenvervoer ter sprake komt – doorgaand op de kamermotie, die bijna kamerbreed aanvaard is – uitdrukkelijk moeten opnemen, dat het goederenbeleid dient te worden uitgewerkt in een meerjarenplan. In dat kader kunnen wij veel beter de verschillende invalshoeken toetsen dan vandaag het geval is. Bij het personenvervoer hadden wij het structuurschema, uitgewerkt in het MPP. Bij het goederenvervoer blijven wij steken in een aantal uitgangspunten, zonder een concrete uitwerking. Juist deze behandeling overtuigt mij er des te meer van, dat een meerjarenplan niet kan worden gemist. Daarom verzoek ik de Staatssecretaris positief in te gaan op de indringende vraag van de kant van de Kamer. Wellicht kan zij een en ander binnen redelijke tijd in korte vorm aan de Kamer voorleggen.

Een andere zaak die ons in het kader van deze nota bezighoudt, is de afstemming van de verschillende vervoerstechnieken, ook ruimtelijk gezien. De Spoorwegen hebben indertijd al gesteld dat de afstemming tussen rail en binnenwateren onvoldoende is. Dat geldt ook een beetje voor de afstemming tussen vrachtauto en trein. De Spoorwegen hebben er toen op aangedrongen in de aanpak van de capaciteiten tot een samenhangend beleid te komen ten aanzien van weg en spoor.

Uiteraard behoeven wij dat vandaag niet met elkaar uit te vechten; dat zou ik willen doen in het kader van het meerjarenplan goederenvervoer. Wij praten in de komende jaren immers over de vervoerssector. Wij moeten dan uitgangspunten kiezen, ook voor het capaciteitsbeleid. Ook over het

Mateman

NS-goederenvervoer zullen wij ideeën moeten ontwikkelen. In dat kader zou ik een en ander op elkaar willen afstemmen.

Wij hebben het gevoel dat het goederenvervoer als het ware is ondergesneeuwd door de hoofdtendens van het structuurschema, waarbij de mobiliteit van personen centraal heeft gestaan.

Wij onderschrijven de doelstellingen, zoals is gebleken in de voorafgaande openbare commissievergaderingen. Wij vinden het goed dat de personenmobiliteit wordt afgeremd binnen de stadsgewesten als het gaat om het gebruik van de particuliere auto. Onvoldoende wordt echter beseft – dat geldt misschien ook voor mijn fractie; ik steek de hand in eigen boezem – dat dit ook consequenties heeft voor het goederenvervoer dat deels van dezelfde vervoersassen gebruik maakt als het particuliere autovervoer. De organisaties – ik noem het NOB, de EVO, de PCB, de KVO en de vakcentrales; deze eensgezindheid is bijzonder plezierig: wij maken het in andere sectoren wel eens anders mee – hebben hierop gewezen.

Het nastreven van maatschappelijk goede doelstellingen mag er niet toe leiden dat de vervoerssector het slachtoffer wordt. Verkeerscongesties werken voor het beroepsgoederenvervoer bepaald negatief uit in financieel opzicht. Ik denk dan niet eens aan bederfelijke waren: daarvoor is wel een oplossing te vinden. Een uitgangspunt is heden ten dage dat congesties in stadsgewesten aanvaardbaar zijn. Het goederenvervoer zit er echter maar mee. Een probleem is ook dat in steden adressen moeilijker bereikbaar worden door allerlei op zich goede voorzieningen als woonerven.

Bij het opstellen van verkeerscirculatieplannen moet de vervoerssector worden uitgezonderd van belemmerende bepalingen. Wellicht is hier en daar een extra overslag nodig als belemmerende bepalingen te ver worden doorgevoerd. Ik verneem graag van de Staatssecretaris welke mogelijkheden zij ziet om deze onbedoelde consequenties voor de vervoerssector zoveel mogelijk te voorkomen.

Het is bijzonder plezierig dat in het SVV goederenvervoer wordt gerekend tot essentieel vervoer. Dat wordt een *andermaal betoogd*. *Mijns inziens* moet je dan ook bereid zijn de consequenties uitdrukkelijk te aanvaarden.

Er is nog een omissie. Daarmee wil ik niet zeggen dat er helemaal geen aandacht aan is besteed. Wij hadden

echter graag gezien dat er wat meer aandacht aan was geschonken, dat het wat meer handen en voeten had gekregen. Ik doel op de koppeling tussen ons vervoerssysteem en de eisen die de internationale verhoudingen daaraan stellen, dus de afstemming van het Nederlands beleid op het buitenlands beleid.

Wij hebben de indruk dat het SVV wat betreft de vervoerssector met een enge, nationale blik is opgezet. Er wordt wel gezegd dat Nederland een internationaal distributiecentrum is, dat wij aan de poort van Europa liggen en meer van dat soort fraais maar ik heb het gevoel, dat wij bij de uitwerking in maatregelen eng nationaal bezig zijn. Dat gevaar bedreigt niet alleen dit kabinet maar ook partijen in het parlement.

Wij moeten verder kijken dan onze neus lang is. Het is jammer dat geen uitgebreide passage is opgenomen over het infrastructureel beleid in West-Europees verband. Toen in de achter ons liggende jaren sommige landen om ons heen tolmaatregelen namen is hier wel eens de gedachte geuit daaraan via een infrastructureel beleid gezamenlijk iets te doen. Nederland heeft een kwetsbare positie gezien zijn rol op verkeersgebied. In Europees verband zouden wij dan voorop moeten lopen bij het ontwikkelen van dergelijke ideeën, niet met afzonderlijke staten maar gezamenlijk.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Wij lopen voorop. Wij hebben een initiatief genomen in de Europese Commissie.

De heer **Mateman** (CDA): Ik neem daarvan uiteraard met erg veel erkentelijkheid kennis. Dat is een reden te meer om het als duidelijk beleidsvoorname op te nemen in de stukken waarover wij thans praten. Dan wordt iedereen duidelijk dat het de vooropgezette bedoeling is

De vervoerscentra vormen een ander spanningsvlak tussen ruimtelijke ordening en vervoer. Zij zijn met name belangrijk voor het ongeregeld beroepsgoederenvervoer, het eigen vervoer over de weg. Kan van rijkswege hierin een sturend beleid worden gevoerd? Ik heb het gevoel dat dat niet aan de lagere overheden kan worden overgelaten.

De kwestie van het parkeerbeleid voor vrachtauto's is wel een zaak van de lagere overheden. Landelijk kunnen daarover wel ideeën worden geuit, maar het moet toch lokaal opgelost worden. Ik wil de Staatssecretaris daarmee dan ook niet opzadelen.

Vindt zij echter dat daaraan in de verschillende steden en dorpen voldoende gebeurt?

De p.k.b. gaat uit van het principe dat de vrije vervoerskeuze voor de verlader intact moet blijven. Dat punt spreekt het CDA wel aan. De formulering in de p.k.b. klopt niet alleen niet met de bestaande werkelijkheid – zij suggereert meer dan nu realiteit is – maar zal ook in toenemende mate onder maatschappelijke druk komen te staan. Immers, de randvoorwaarden, waarbinnen de keuze zich afspeelt, zullen in de komende jaren verscherpen. Ik behoef slechts de woorden 'energiegebruik' en 'vervoer gevaarlijke stoffen' te laten vallen. Ik zou er dan ook een zinnetje aan willen toevoegen, namelijk dat wij een en ander wel nader gaan uitwerken binnen het kader van het meerjarenplan goederenvervoer. Daarover kunnen wij dan nog met elkaar praten; dat behoeft vandaag niet te worden ingevuld. Ik zal daar direct een voorstel over indienen.

Het is een cruciaal punt in hoeverre die vrije vervoerskeuze al dan niet in stand gelaten wordt. Ik wil er geen enkel misverstand over laten bestaan dat wij vinden dat die vervoerskeuze, waar mogelijk, zo lang mogelijk in stand moet blijven. Dat wil niet zeggen dat er geen beïnvloedingsmogelijkheden van de overheid op de keuze van de vervoerstechnieken mogen zijn. Zo zal er op het gebied van het vervoer gevaarlijke stoffen een duidelijk rijksbeleid moeten worden gevoerd. Ik hoef daarover vandaag niets te zeggen, want daarover krijgen wij nog een beraad.

Wij mogen er best eens over gaan nadenken of er ook voor het goederenvervoer geen bepaalde routes moeten worden aangewezen. Het goederenvervoer kan daar weleens bij gebaat zijn. De keuze van de route zouden wij wellicht niet altijd aan het bedrijfsleven kunnen overlaten.

In dat kader kan ook nagedacht worden over vormen van 'prijsmechanisch rijden'. Wij moeten er dan wel van overtuigd worden dat dat niet leidt tot kostenverhoging zonder meer, maar dat het ook een uitwerking vindt in het beleid. Wij zeggen dan ook niet zonder meer ja tegen allerlei vormen van 'prijsmechanisch rijden'. Wij zouden dat, van geval tot geval, pragmatisch, op de effecten willen beoordelen.

Het spoorvervoer neemt op dit moment maar een miniem deel in beslag van het totale goederenvervoer. De algemene stelling, die uit allerlei reac-

Mateman

ties valt te proeven, dat spoorvervoer altijd beter is, onderschrijven wij niet. Het spoorvervoer heeft nog steeds allerlei nadelen. De afstanden in ons land zijn erg klein. De lijnen zijn voor een deel overbelast. Nachtervervoer levert problemen op, gezien het feit dat verladers en expediteurs dan niet beschikbaar zijn. De bereikbaarheid schiet, ook bij een fijnmazig spoorwegnet als het onze, duidelijk te kort. In veel gevallen heb je niet eens een mogelijkheid tot het kiezen van spoorvervoer, omdat de vestigingsplaats die keuze al totaal onmogelijk maakt.

Onze fractie is er bepaald wel voorstander van, het spoor prioriteit te geven. In veel gevallen moeten wij echter vaststellen dat het geen alternatief kan zijn. Dat zouden wij in het meerjarenplan goederenvervoer verder uitgewerkt willen zien.

Om de punten die ik genoemd heb te onderstrepen, heb ik het genoeg een viertal uitspraken van de Kamer te mogen vragen.

Moties

De **Voorzitter**: Door de leden Mateman en Castricum wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat onder punt 5a het uitgangspunt voor het beleid ten aanzien van het goederenvervoer ten principale is omschreven;

van mening, dat dit uitgangspunt onvoldoende in een samenhangend verband is gebracht met betrekking tot de vervoertechnieken onderling en met betrekking tot andere beleidssectoren als waarvan in het Structuurschema sprake is;

nodigt de Regering uit, de volgende wijziging aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing: aan punt 5a wordt toegevoegd: , nader uit te werken in een op te stellen meerjarenplan goederenvervoer, waarbij het beleid ten aanzien van het goederenvervoer enerzijds en dat van de ruimtelijke ordening anderzijds op elkaar worden afgestemd,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 114 (14 390).

Door het lid Mateman worden de volgende moties voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat onder punt 5b wordt gesproken over de internationale positie;

van mening, dat de betekenis van de internationale positie wordt ondergewaardeerd;

nodigt de Regering uit, de volgende wijziging aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing: aan punt 5b wordt toegevoegd: , waarbij de functie van Nederland als belangrijk internationaal distributiecentrum voorop staat,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 115 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat in de PKB niet wordt gesproken over het vervoer van gevaarlijke stoffen;

van mening, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen nadelige gevolgen kan hebben voor de leefbaarheid, veiligheid, natuur en milieu;

nodigt de Regering uit, de volgende wijziging aan te brengen in de Samenvatting. Planologische kernbeslissing: na de eerste zin onder punt 5c wordt ingevoegd: Het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt aan regels gebonden, zoals in beginsel uiteengezet in de Nota vervoer gevaarlijke stoffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 116 (14 390);

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

overwegende, dat op kaart 1a de lijnen staan aangegeven, waarover het goederenvervoer in principe mogelijk zal zijn;

van mening, dat enkele in aanleg zijnde respectievelijk aan te leggen lijnen op deze kaart worden gemist;

nodigt de Regering uit, de volgende toevoegingen aan te brengen op de kaart 1a, die deel uitmaakt van de planologische kernbeslissing: onderbroken lijnen tussen Leiden en Schiphol en tussen Lelystad en Groningen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 117 (14 390).

□

De heer **Lauxtermann** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat voor 1980 hebben wij – en niet wij alleen – de klemtoon gelegd op het grote belang van de vervoersector in

onze economie. Wij hebben ons daarbij – en daarbij waren wij ook niet de enigen – beroepen op de nota 'Het beroepsvervoer in het Economische Verkeer' van het Contactorgaan Nederlands Vervoers Overleg waarin met een aantal indrukwekkende cijfers dat belang wordt geïllustreerd.

Wij zouden dat bij de behandeling van het onderdeel goederenvervoer van het SVV misschien niet nog eens dunnetjes behoeven over te doen, ware het niet dat het SVV – naar het commentaar van de RARO – 'over het algemeen weinig specifiek is over het goederenvervoer', ofwel – naar het commentaar van de Raad van de Waterstaat – dat in het SVV' aan het goederenvervoer in het algemeen en het weggebonden goederenvervoer in het bijzonder onvoldoende aandacht is geschonken'. Over het algemeen kan overigens worden gesteld dat kritische opmerkingen van deze aard min of meer ter harte zijn genomen.

Daarnaast is in het SVV sprake van een terughoudend beleid ten aanzien van de weginfrastructuur, een terughoudend beleid dat een aantal mensen en instanties, die vinden dat Nederland zo langzamerhand voltooid is, nog niet terughoudend genoeg is. Een aanzienlijk deel van het totale binnenslands vervoer (in 1974 78%) gaat over de weg; een niet te veronachtzamen deel in het totale grensoverschrijdende vervoer eveneens (in 1974 21%). Hinder voor het wegverkeer, bijvoorbeeld door congesties, treft daardoor direct het goederenvervoer en schaadt onze economie.

Daarom toch nog wat cijfers uit de genoemde nota:

- 7,6% van het nationaal inkomen komt voor rekening van de totale transportsector;
- 11,5% van alle investeringen neemt de transportsector voor zijn rekening;
- er werken 312.000 mensen in de transportsector, dat is 8% van de werkgelegenheid in de particuliere sector;
- de netto bijdrage van de transportsector aan de handelsbalans bedroeg in 1976 4,7 miljard gulden.

Zakenverkeer en -vervoer zijn er niet om zichzelf wille, ze dienen altijd andere functies. Als er dus wordt ingegrepen in verkeers- en vervoerspatronen dan betekent dat, dat er ook wordt ingegrepen in tal van maatschappelijke functies. En het SVV beoogt in te grijpen in verkeer en vervoer.

Daarom dient de erkenning van de belangrijke functie van het goederenvervoer – die er ongetwijfeld bij de

Lauxtermann

Staatssecretaris is – door te werken in het beleid. We hebben daarbij te maken met de nationale infrastructuur, de regionale infrastructuur, de bereikbaarheid in de steden en dorpen en met internationale aspecten. We hebben ook te maken met de verschillende vervoerstechnieken en met belangen als de bescherming van het milieu en het energievraagstuk. Op deze zaken wil ik ingaan. Ik merk daarbij op voorhand op dat deze zaken in onderling verband dienen te worden gezien en dat in het beleid van rijkswege die onderlinge samenhang voortdurend in het oog moet worden gehouden.

Op blz. 126 van het SVV lezen wij dat van het aantal voertuigkilometers op autosnelwegen ca. 17% wordt afgelegd door vrachtauto's. We praten dan nog niet over het overige zakenverkeer op de autosnelwegen. We dienen ons dan ook te realiseren dat belemmeringen van de verkeersafwikkeling op de autosnelwegen directe en belangrijke repercussies hebben voor de gehele bedrijvigheid in ons land. Knelpunten – congesties – vooral in en rond de steden maar ook op het hoofdwegenstelsel leveren met name voor het goederenvervoer problemen op in het naleven van de Rijttijdenwet: ook bij Vianen in de rij draait de klok door.

Op blz. 124 van het SVV lezen wij dat de produktiviteitsstijging in het wegvervoer in het begin van de zeventiger jaren tot stilstand is gekomen, onder meer door het invoeren van allerlei maatregelen op het gebied van afmetingen en gewichten van vrachtauto's, snelheid enzovoorts.

Een verkeers- en vervoersbeleid, dat tot doel heeft de mobiliteit te verminderen, heeft – naast de zojuist genoemde factoren – negatieve gevolgen voor het essentiële goederenvervoer.

Het is buitengewoon gemakkelijk om – zoals sommige insprekers vinden – het goederenvervoer zoveel mogelijk te verwijzen naar het railvervoer. Realistischer is het om ernst te maken met het opheffen van knelpunten en ervoor te zorgen dat het hoofdwegenstelsel zal worden uitgebreid ten minste conform het toch al terughoudende beleid.

Het belang van het secundaire wegennet voor het goederenvervoer wordt geïllustreerd in bijlage A bij deel a waar blijkt dat een groot gedeelte van het goederenvervoer, zowel het beroepsvervoer als het eigen vervoer, over afstanden korter dan 50 km plaatsvindt. Ik zie daarvoor tussen haken de functie van het railvervoer niet zo!

In antwoord 8 wordt geen antwoord gegeven op de vraag of al iets gezegd kan worden over de structuurwetgeving verkeer en vervoer die in de laatste memorie van toelichting bij de begroting van Verkeer en Waterstaat wordt genoemd. In het antwoord wordt bevestigd dat de nodige wettelijke voorzieningen moeten worden getroffen, met name met het oog op de te ontwikkelen planningsstructuur.

Wij laten het bij deze constatering: dit onderwerp behoort niet tot het assortiment van de Staatssecretaris. Het houdt wel verband met het onderwerp van vandaag zodat wij het nog eens gezegd wilden hebben.

De 'bruine kroeg', waarover wij bijkans lyrisch zijn, heeft op gezette tijden aanvoer van bier nodig en afvoer van lege vaten. De 'winkel-op-de-hoek', al evenzeer onderwerp van nostalgie, zal de cliëntele blijvend moeten kunnen voorzien van croma, witte reus en fruitdruifje omdat wij met minder geen genoeg hoeven te nemen.

Het lijkt redelijk ervan uit te gaan dat brouwerijpaarden nog slechts folkloristische betekenis hebben, dat te vresen valt dat het bier en de croma slechts moeizaam per openbaar vervoer of per handkar de bruine kroeg en de winkel op de hoek zullen kunnen bereiken en dat dus de vrachtauto een erg nuttige functie heeft. De EVO zegt dit in haar jaarboekje 1978–1979 ook, zij het in iets andere bewoordingen, die ik gaarne citeer:

'Hoewel nog steeds de suggestie wordt gewekt, dat het consequent doorvoeren van de bevordering van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, in samenhang met beperkende maatregelen voor het autoverkeer, voordelen biedt uit oogpunt van ruimtebeslag, milieu en energie, dient een kritische kanttekening te worden geplaatst bij de praktijk om zulke voorname zonder meer tot uitvoering te brengen. Een dergelijk probleemgericht beleid is eenzijdig, omdat het geen rekening houdt met de eisen, die door het essentiële goederen- en zakelijk personenverkeer worden gesteld aan de bereikbaarheid van kernen en winkelcentra.

Alleen al in verkeerstechnische zin zal de afweging over bij voorbeeld de herinrichting van de bestaande verkeersruimte daarom meeromvattend moeten zijn dan nu het geval is. Zo goed als de eisen voor het particuliere en collectieve personenverkeer en -vervoer moeten worden geformuleerd en op elkaar afgestemd, zo zal ook het bedrijfsmatig vervoer van goederen en personen in verkeerskundige zin in de planvoorbereiding moeten worden ingebracht'.

Wij hebben dan ook met instemming kennis genomen van de mededeling op bladzijde 105 van het SVV (deel d) dat van regeringszijde het in het algemeen onvervangbare karakter van het vervoer per vrachtauto voor de steden wordt onderkend en dat in dat verband een herziening in voorbereiding is van de richtlijnen voor de opstelling van verkeerscirculatieplannen. Is daar al iets meer over te zeggen?

In vraag 108 hebben wij de mening van de Minister gevraagd over een eventuele nieuwe richtlijn die er op gericht is te verzekeren dat een doelmatige afwikkeling van het bedrijfsmatige verkeer van personen en goederen een bijdrage moet leveren aan de instandhouding van de gewenste stedelijke functies. Zoals het antwoord op onze vraag 87 komt ook antwoord 108 neer op een duidelijke bevestiging door de Minister dat hij het eens is met de gesuggereerde stelling en dat met name p.k.b. 4.2.a, c en d in de door ons gewenste zin moeten worden verstaan. Wij vinden dat een redelijk antwoord.

Wij zijn het eens met de reactie van De Ministers op de kritiek van de RARO, enkele insprekers en in het bestuurlijk overleg dat de internationale aspecten te weinig aandacht in het SVV hebben gekregen. Wij zijn het er dus mee eens dat in het SVV voornamelijk de ruimtelijke consequenties, de uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid voor de infrastructuur waarvoor het rijk primair verantwoordelijk is, worden weergegeven.

Planologische kernbeslissingen hebben per definitie te maken met de ruimtelijke implicaties van de verschillende vormen van sectorbeleid. Het SVV kan zich dan ook per definitie niet bezighouden met goederenvervoerspolitiek in ruimere zin.

Zo gezien behoort strikt genomen p.k.b. 5b binnen de opvatting van de Ministers over de werksfeer van het SVV daarin niet of nauwelijks thuis.

In het kader van het SVV en van de internationale aspecten behoort wél de vraag gesteld te worden waarom de spoorbruggen niet worden aangepast aan de in Duitsland geldende maximale aslast.

In het kader van p.k.b. 5b – nu het in het SVV is opgenomen – past aandacht voor financiële aspecten van voor het transitovervoer benodigde buitenlandse infrastructuur. Signalen uit en acties van met name transitoland zijn verontrustend. Wij verwachten dan ook van de Staatssecretaris dat met name ons land – als belangrijk transportland – in Europees verband

Lauxtermann

ijvert voor internationale oplossingen van een probleem, dat voor sommige transitolanden natuurlijk een reëel probleem is.

Vervoertechnieken. Uitgangspunt voor de vervoerpolitiek dient naar de opvatting van de VVD-fractie te zijn dat de vervoersmarkt in de mate van het mogelijke en binnen maatschappelijk aanvaardbare grenzen een vrije markt moet zijn. Dat houdt in vrije keuze van de verlader tussen eigen vervoer en beroepsvervoer, vrije keuze tussen de verschillende vervoerstechnieken, vrije concurrentie tussen de takken van vervoer en vrije concurrentie binnen de takken van vervoer. De taak van de overheid dient zich in deze gedachtengang te bepalen tot het scheppen van randvoorwaarden om aan de concurrentie een gezonde basis te verschaffen.

Zo zal het beleid ten aanzien van de infrastructuur neutraal moeten zijn in die zin dat een infrastructuurbeleid er niet op gericht mag zijn de keuze van de verlader tussen rail, water en weg te beïnvloeden. Infrastructurele maatregelen dienen uit te gaan van gebreken behoefte en te verwachten ontwikkelingen.

Wij verstaan dan ook de formulering van p.k.b. 5a, waarin de keuzevrijheid in principe aan de verlader voorbehouden gelaten wordt in die zin dat die vrijheid haar grenzen zal vinden in hetgeen maatschappelijk niet meer aanvaardbaar geacht wordt. Binnen onze visie is overigens ook plaats voor een zekere mate van capaciteitsbeheersing.

De Regering erkent in het SVV, blz. 108, dat er nu nog ongelijkheden in concurrentieverhoudingen tussen de verschillende vervoerswijzen bestaan. Het zal de Staatssecretaris duidelijk zijn dat wij met belangstelling uitzien naar de maatregelen die de Regering denkt te nemen om ongelijkheden zoveel mogelijk weg te nemen, voor zover ze worden veroorzaakt door bijvoorbeeld verschillen in doorberekening van kosten van infrastructuur. Wij verwijzen in dit verband naar p.k.b. 3.5d dat als beleidslijn uitspreekt dat de kosten in principe aan gebruikers in rekening worden gebracht.

In de nieuwjaarstoespraak van de president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen troffen wij tevredenstemmende cijfers aan inzake het goederenvervoer per rail. Naast de cijfers voor 'gesloten' en 'overig' vervoer en voor containervervoer laten ook die voor gecombineerd vervoer groei zien, zij het minder dan die voor de andere

railvervoersoorten. Wij vragen grote aandacht van de bewindslieden voor het gecombineerd vervoer. In het beleidsvoornemen werden Zwolle, Roosendaal en Venlo aangeduid als vestigingsplaatsen voor overlaadstations, zij het voorlopig. De argumentatie om die plaatsen in de regeringsbeslissing niet meer op te nemen, is voor ons niet helemaal overtuigend.

Nu in de argumentatie wordt verwezen naar een te starten uitgebreid onderzoek naar de toekomstige perspectieven van het goederenvervoer per spoor, dat inmiddels is aangevat, willen wij het bij deze opmerkingen laten.

Vooralsnog komen ons in ieder geval Roosendaal en Venlo als zeer voor de hand liggende lokaties voor overlaadstations voor. Voor goed begrip; mijn fractie steunt – zoals wij bij de begroting al uitspraken – het streven van de Regering om ook het goederenvervoer per spoor te bevorderen.

De toenemende aandacht in de samenleving voor de bescherming van het milieu raakt ook direct de activiteiten van de goederenvervoersector. Blijkens het ontwerp-Heffingenbesluit wil de Regering het wegvervoer ter zake van de bestrijding van geluidshinder belasten met opcenten op de brandstof-accijns. Daarbij dient naar de mening van mijn fractie uiterst zorgvuldig de concurrentiepositie van het vervoersbedrijfsleven in de gaten te worden gehouden. Positief waardeert wij in dit kader de voorgenomen uitbreiding van de werkingssfeer van de WIR, waardoor investeren in geluid-arm materieel zal kunnen worden gepremieerd. De heffing zelf zal in de Kamer in een ander kader nog aan de orde kunnen komen.

In eerdere vergaderingen over het Structuurschema is het energievraagstuk al aan de orde geweest. Wij beperken ons dan ook nu tot een enkel aspect specifiek betrekking hebbend op het goederenvervoer. Door de Departementen van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat wordt gewerkt aan een noodplan. Een eerste opmerking: Verkeer en Waterstaat dient hierbij in ieder geval blijvend betrokken te zijn. De tweede opmerking: bij onverhoopt nodige maatregelen dient rekening te worden gehouden met de belangrijke functie van het goederenvervoer dat dan ook zoveel mogelijk zal moeten worden gewaarborgd.

De derde en laatste opmerking: te overwegen ware bij het bedrijfsleven een zekere keuze te laten bij de wijze waarop eventuele maatregelen zullen worden geëffectueerd: met andere

woorden aan het bedrijfsleven de vrijheid te laten zelf te bepalen in welke sector wat gekort wordt. Voor alle duidelijkheid: het zal daarbij niet mogelijk moeten zijn te 'vluchten', bij voorbeeld van eigen vervoer naar beroepsvervoer.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De Minister-President heeft enkele weken geleden bij de opening van de bedrijfswagen-RAI geconstateerd dat in steeds bredere kring het besef groeit dat het goederenvervoer voor onze economische positie van grote betekenis is. Goed dat er zo'n Minister-President bestaat, zou je bijna gaan denken. Nu is goederenvervoer voor deze Minister-President geen nieuw terrein. Hij zal het zich amper herinneren, maar ook onder het vorig kabinet, waarvan hij wel degelijk deel uitmaakte, heeft het goederenvervoer de nodige aandacht gekregen.

Ik durf zelfs te stellen dat de discussies in brede kring die in die periode werden gevoerd, per saldo meer hout sneden, omdat niet alleen de economische aspecten van de bedrijfstak de aandacht kregen, maar ook de maatschappelijke kanten in het middelpunt van de belangstelling werden geplaatst. In dit verband – de Staatssecretaris knijpt nu wellicht even de tenen bij elkaar – wijs ik op de totstandkoming van de beleidsnota-goederenvervoer. Een interessant stuk dat weliswaar in de diepste lade is verdwenen, maar waarvan het simpele bestaan niet kan worden weggepoetst.

Ik denk dat de behandeling van genoemde beleidsnota tijdens een soortgelijke bijeenkomst als wij nu beleven, de laatste parlementaire bijeenkomst is geweest, waarin het goederenvervoer in meer algemene zin aan de hand van een beleidsstuk van de regering ter discussie heeft gestaan. Wie de Handelingen van die bijeenkomst naleest, zal van ten minste één ding niet onder de indruk zijn gekomen, namelijk de wijze waarop Kamer en Regering – in het bijzonder de regering en grootste oppositiepartij, althans de woordvoerders van beide – met elkaar omsprongen. Verwijten over het berijden van politieke stokpaarden – wat dat verder ook mogen zijn – waren belangrijker dan de zaak waarover het zou moeten gaan. Wat dat betreft, zijn wij er geweldig op vooruit gegaan. Wij hebben een Regering gekregen die plaats heeft gemaakt voor de dialoog, die ook in deze weken heel nadrukkelijk bedreven wordt.

Castricum

De plaats die het goederenvervoer en in het beleidsvoornemen en in de voorliggende regeringsbeslissingen inzake het Structuurschema Verkeer en Vervoer toebedeeld heeft gekregen, is wat mager. Twintig regels voor twintig jaar; dat is één regel per jaar. Uiteraard is dit een wat al te simpele benadering van het probleem, maar wellicht is het symptomatisch. Je kunt het ook mooier zeggen, zoals onder andere de Raad van advies voor de ruimtelijke ordening het deed, weergegeven op blz. 103 van de nota van toelichting bij de p.k.b.

De RARO constateert dat, zowel voor de bestaande, als de toekomstige situatie het ruimtelijk systeem veelal onvoldoende geanalyseerd wordt op voor het goederenvervoer relevante elementen. Tevens constateert hij dat het besef van gevolgen van beleid voor goederenvervoer en zakelijk verkeer nog te vaak ontbreekt. Men pleit ervoor dat goederenvervoer en ruimtelijke ordening later beter op elkaar worden afgestemd en dat op lokaal niveau meer aandacht wordt gegeven aan het goederenvervoer in het verkeer- en vervoersbeleid. Men spreekt ook de wenselijkheid uit van onderzoek met betrekking tot vele facetten van het goederenvervoer.

Ook de NS en de EZO hebben in hun reactie op het beleidsvoornemen de nodige kritiek laten horen. Men zei onder andere dat, wat het goederenvervoer betreft, de zaak vooral steunt op infrastructurele maatregelen. Het Structuurschema Verkeer en Vervoer benadrukt, wat het goederenvervoer betreft, met name dat aspect erg nadrukkelijk. Er zijn weinig kenmerken in het structuurschema aan te geven van een samenhangend beleid voor de verschillende vervoerstakken, zoals bedoeld in de beleidsnota-goederenvervoer.

Onderlinge afstemming van rail en binnenwater ontbreekt geheel. Even verder wordt gesteld dat soortgelijke kritiek kan worden geleverd als het gaat om de onderlinge afstemming van trein en vrachtauto. De heer Mateman wees er ook op. Ook op andere punten, zoals ten aanzien van de samenhang met het te voeren sociaal-economisch beleid, worden in de nota van de spoorwegen en de ESO een aantal behartigenswaardige opmerkingen gemaakt.

Ook de Raad voor de waterstaat bleek van mening, dat aan het goederenvervoer in het algemeen en aan het wegvervoer in het bijzonder onvoldoende aandacht is geschonken. De

uitgangspunten in het beleidsvoornemen noemde men veelbelovend, maar de uitwerking eenzijdig, slechts gericht op het personenverkeer en -vervoer. Wil het verkeers- en vervoersbeleid aanspraak kunnen maken op het predikaat 'integraal', dan is een evenwichtiger benadering gewenst, aldus de Raad.

Dit zijn slechts enkele van de kritische noten die voorafgaand aan het tot stand komen van de regeringsbeslissing over het beleidsvoornemen werden gekraakt. Wat is er met die kritiek gedaan? Wie de p.k.b., neergelegd in het beleidsvoornemen, op het punt van het goederenvervoer vergelijkt met de regeringsbeslissing die wij vandaag bespreken, kan naar mijn overtuiging moeilijk tot een andere conclusie komen dan: erg weinig. In feite bestaat de gehele p.k.b. voor het goederenvervoer uit niet meer dan de vaststelling dat de keuze van de vervoerstechniek in principe voorbehouden blijft aan de verlader en de wens, dat in internationaal verband te voeren structuurbeleid een bijdrage zal moeten leveren aan handhaving en zo mogelijk versterking van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerssector. Een wens, ik zei het al.

Ik vraag me af, wat het zou betekenen als ook de andere partners in Europees verband een beleid zouden voeren dat op een dergelijke toch tamelijk enge visie is gebaseerd. Op dat punt graag wat nadere opheldering van de Staatssecretaris, ook al naar aanleiding van haar interruptie in antwoord op opmerkingen van de heer Mateman.

Ik zou van de Staatssecretaris ook graag horen, wat zij zelf nu eigenlijk vindt van de 20 regels p.k.b., waarmee het Nederlands en het buitenlands goederenvervoer het de komende decennia zullen moeten doen. Ik kan mij nauwelijks voorstellen dat zij er echt gelukkig mee is, anders dan in de zin van: je kunt er alle kanten mee op, wellicht ook de goede. Wanneer dat de bedoeling is, is de opzet volledig geslaagd, maar wat dat precies met een integraal goederenvervoersbeleid te maken heeft, ontgaat mij volstrekt.

De p.k.b. inzake het goederenvervoer reikt in feite niet verder dan de principiële keuze van de vrijheid voor de verlader. Ook over dat ene punt kunnen echter een aantal opmerkingen worden gemaakt. Ik zou het bij één opmerking willen laten. Deze keuze is in het SVV tamelijk gemakkelijk en – denk ik – snel neergeschreven. De wereld die achter die keuze schuilgaat, is

echter niet in hetzelfde boekwerk gevangen. De maatschappelijke consequenties op langere termijn zijn, althans voor mij, niet te overzien. Het principe van de verladersvrijheid dient te worden ingebed in een reeks van randvoorwaarden. Die worden hier en daar wel genoemd, maar niet of nauwelijks expliciet gemaakt. Daarmee is die keuze, zeker voor de looptijd van het SVV, zoals thans in de p.k.b. verwoord, prematuur.

Bij de begrotingsbehandeling is de wens om te komen tot een samenhangend goederenvervoersbeleid in een door de Kamer aangenomen motie, waarin werd gevraagd om een meerjarenplan voor het goederenvervoer, naar voren gebracht. De Staatssecretaris deed erg afkerig op dat punt. De heer Mateman wees er ook al op. Ik begriep dat niet, maar zij heeft er nu een aantal nachtjes over kunnen slapen. Wellicht kan thans iets meer duidelijkheid worden verschaft.

Even afgezien van de samenhang tussen een meerjarenplan voor het goederenvervoer en het realiseringsproces van het structuurschema in de sectorlijn, waarin onder meer wordt gesproken van een uitwerking van het beleid in middellange termijnplannen, blijkt ook in de vervoerswereld zelf grote behoefte te bestaan aan een samenhangende overheidsvisie op het goederenvervoersbeleid.

In dit verband wijs ik slechts op het commentaar van de Commissie voor Overleg in het Goederenvervoer naar aanleiding van de regeringsbeslissing over het SVV. Ik sluit mij wat dit betreft wederom aan bij de heer Mateman die duidelijk constateerde – zij het dat hij een ander terrein bedoelde – dat er ook op dit gebied door een aantal van de belangrijkste vervoerdersorganisaties met één mond wordt gesproken. Dat is een wens die in het recente verleden wel eens door de Staatssecretaris is geuit. Zij wordt dus op haar wenken bediend!

Ik zou het jammer vinden wanneer de Staatssecretaris op het punt van het meerjarenplan goederenvervoer in haar niet al te gefundeerde afwijzing blijft volharden. Het is niet uitsluitend een verwijt aan haar adres wanneer ik constateer dat het goederenvervoersbeleid te zeer verbrokken is. De grote lijn ontbreekt en wordt naar mijn overtuiging in het SVV niet getrokken. Wat wellicht sterker aanspreekt, de bouwstenen voor een meer uitgewerkt en samenhangend goederenvervoersbeleid liggen voor het oprapen.

Ik wijs daarbij niet alleen op het SVV en de p.k.b.'s in de sfeer van de

Castricum

ruimtelijke ordening, maar ik noem ook de binnen afzienbare tijd te verwachten resultaten van de onderzoeken die momenteel naar de toekomst van het NS-goederenvervoer worden ingesteld. Na de begrotingsbehandeling zal ik op dit moment niet al te diep ingaan op dat punt, want ik heb begrepen dat de Staatssecretaris er heel nadrukkelijk voor kiest, de resultaten van die onderzoeken af te wachten en op basis van die resultaten een beleid tot ontwikkeling te brengen. Ik wacht met haar en wij zullen elkaar dan ook nog wel een keer treffen in de toekomst.

Naast de onderzoeken die gaande zijn naar de toekomst van het NS-goederenvervoer, liggen er allerlei andere bouwstenen voor het oprapen. Ik noem het Structuurschema Vaarwegen waarvan ik uit de gewisselde stukken heb begrepen dat de regeringsbeslissing binnen afzienbare tijd kan worden tegemoet gezien. Voorts noem ik het Structuurschema Buisleidingen dat in aantocht is naar ik heb begrepen en in samenhang daarmee de op handen zijnde pijpleidingenwet; de structuurschema's zeehavens en burgerluchthavens; de beleidsnotitie over het vervoer van gevaarlijke stoffen; het door de heer Wagner te leiden onderzoek naar de toekomst van het ongeregeld goederenvervoer over de weg, het onderzoek naar de mogelijkheden voor gecombineerd vervoer (ook) over korte(re) afstanden, het onderzoek naar het functioneren van het goederenvervoer in binnensteden en het onderzoek naar de wisselwerking tussen goederenvervoer en verkeersinfrastructuur en ruimtelijke ordening.

Dit is geen uitputtende lijst, want wij kunnen er nog wel wat meer voorbeelden bij bedenken, maar het toont eens te meer aan dat het buitengewoon noodzakelijk is, in dit alles een samenhang tot stand te brengen. Wie dit – uit te breiden – lijstje beziet, ziet dat alles als een lawine op zich af komen. Je denkt dan al heel gauw aan de bomen waardoor het bos niet zichtbaar is. Dat gevaar – gezien in het licht van een toenemende belangstelling voor het goederenvervoer, zowel waar het de lusten als de lasten betreft – bedreigt ons in ernstige mate. Wie van oordeel is dat het goederenvervoergedeelte uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer het begin van een passend antwoord biedt, legt het moede hoofd nu al te ruste.

Ten slotte vraag ik de Staatssecretaris nog eens met klem, de p.k.b. over het goederenvervoer om te zetten in

een meer maatschappelijk afgewogen beleidsbeslissing. Die p.k.b. kan wat mij betreft worden omgezet in een globale doelstelling die recht doet aan niet alleen de economische maar vooral de maatschappelijke aspecten van het goederenvervoer. Daarna kunnen wij op een moment in de toekomst – ik prik de Staatssecretaris niet op één dag – met elkaar praten over een meer integraal beleid, dus een afgewogen beleid op basis van de bouwstenen die ik zojuist noemde en op basis van een te formuleren meerjarenplan voor het goederenvervoer. Want: Er moet een betere weg te vinden zijn.

□

De heer **Van Rossum** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Drs. Verhoef schreef in Economisch-Statistische Berichten van 6 juli 1977 een artikel over het grensgebied tussen politieke wenselijkheid en economische werkelijkheid. Hij constateerde hierbij dat het overheidsbeleid over het algemeen veel te weinig aandacht heeft voor de economische betekenis van de goederenbeweging. Ik meen dat dit enigszins is terug te vinden in het SVV en het MPP. De goederenbeweging is daarin ondergesneeuwd onder de vele, overigens goede woorden over het personenvervoer.

De heer Mateman wees al op de opvattingen van professor Blonk, die in dezelfde richting gaan. Ik sluit mij dan ook hierbij aan.

De minste fluctuaties zitten in het wegvervoer, zowel bij het eigen vervoer als bij het beroepsgoederenvervoer. Bij het railvervoer en het watervervoer is duidelijk sprake van meer fluctuaties. Het is niet mijn bedoeling, op het NS-goederenvervoer in te gaan. Hierover is een afzonderlijke nota verschenen, die wij al met de Staatssecretaris hebben besproken. Zij heeft nadere studies erover toegezegd. Deze zien wij met belangstelling tegemoet.

Over het watervervoer kan ik ook kort spreken. Er komt een regeringsbeslissing over het structuurschema waterwegen. De heer Castricum wees al hierop. Als dat wordt besproken, hebben wij de gelegenheid, op het watervervoer terug te komen.

Wij moeten bij het wegtransport stagnatie en filevorming voor het goederenvervoer voorkomen, omdat deze grote economische nadelen hebben, zowel binnen ons land als in het vervoer naar het buitenland. Het is mogelijk dat hiermee schepen worden afgestoten naar buitenlandse havens, wat niet de bedoeling kan zijn.

De heer Lauxtermann heeft al op het rijtijdenbesluit gewezen. Dit kan ertoe leiden dat men door het tijdsverlies met twee chauffeurs moet rijden, wat zeer kostbaar is.

Het kleine transport is toegenomen. Vroeger vond veel vervoer van bloemen en groenten naar veilingen in het Westland over het water plaats. Hier van is vrijwel geen sprake meer; alles gaat nu per vrachtauto. De koolgebieden Waarland en Sloopgaardpolder en Geestmerambacht zijn van vaarpolder in rijpolder omgezet. Wij hebben veel meer transport over de wegen gekregen. Als er deze vorm van voortransport naar de veilingen is, geeft dit dikwijls dezelfde vorm van natransport, omdat de veilingen op autotransport zijn ingesteld. Bloemen en bederfelijke waren gaat men nu zelfs door de lucht vervoeren. Hiervoor is geen railaansluiting, dus moet van autovervoer gebruik gemaakt worden.

Het transport in de steden baart mij veel zorgen. Er is een eindrapport voor de verkeersleefbaarheid in steden en dorpen. Op bladzijden 28 en 29 hiervan wordt de suggestie gedaan dat vervoer in de steden met kleine auto's moet gebeuren en dat aan de rand van de woonkernen overlaadstations moeten worden gemaakt. Wat gaat dit kosten? Het lijkt mij geen praktische oplossing. De heer Lauxtermann heeft in beeldende woorden getracht, dit te zeggen. Ook ons is dit een zorg, die onder andere te vinden is in de EVO-visie van september 1979, waarover de Staatssecretaris zeker een oordeel zal hebben.

De vergadering wordt van 18.45 uur tot 20.15 uur geschorst.

□

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Mijnheer de Voorzitter! Ik vang aan met de eerste spreker op het terrein van het goederenvervoer in het kader van de behandeling van dit structuurschema, de heer Mateman. Hij heeft interessante opmerkingen gemaakt over datgene wat prof. dr. W. Blonk te berde heeft gebracht, onder andere in de publikaties die zijn verzorgd door de Stichting Weg. Daarin vind ik overigens al de eerste aanleiding, met de geachte afgevaardigde de mening te delen dat het een gelukkige ontwikkeling blijkt te zijn dat niet alleen in de politiek maar ook op wetenschappelijk terrein in met name het laatste decennium – en daarvan in het bijzonder de laatste vijf jaar – aanmerkelijk meer aandacht is besteed aan de situatie in en rond het goederenvervoer in de diverse vervoerstechnieken.

Smit-Kroes

Ik vind dat met name een heuglijke ontwikkeling – en ik verwacht dat de heer Mateman en ik wat dit betreft op dezelfde golflengte zitten – omdat daaruit blijkt dat volwassen bedrijfstakken ook door de wetenschap worden belicht op een wijze die niet kan worden beticht van enige subjectiviteit maar waarbij wordt geprobeerd, een goede afweging te geven, om daarmee tevens de meningsvorming in de politiek, en dus in het maatschappelijk verkeer, op gang te brengen. Daarom kan ik het mij ook des te meer voorstellen dat door vele kamerleden, niet alleen nu maar ook bij een eerdere gelegenheid, die zich daarvoor bij uitstek leende, droefenis is geuit over de plaats die is ingeruimd in het structuurschema voor het goederenvervoer, met name over de drie vervoers technieken waarover wij hierbij in eerste instantie spreken.

In dit kader spreken wij niet over pijpleidingen en evenmin over de luchtvaart. Die droefenis kan ik mij goed voorstellen. Zo lang is het nu ook weer niet geleden dat ik mij in een soortgelijke situatie bevond. Wij moeten ons goed realiseren wat het structuurschema precies is en wat voor beperkingen eraan zijn gegeven. Daarmee kan het eerste misverstand wellicht worden ontzenuwd. Verschillen wij hier misschien ietwat van mening, dan kan dit dus niet – door wie dan ook – zo worden uitgelegd als zou aan één van beide kanten aanzienlijk meer, of aanzienlijk minder aan de andere kant, aandacht bestaan voor het belang van het goederenvervoer.

Ik meen dat daarover geen misverstand zal bestaan. Zeker het gezelschap dat hier is verzameld, zal overtuigd zijn van het enorme belang van het goederenvervoer voor de Nederlandse economie, voor de werkgelegenheid en voor de betalingsbalans.

Ik kom tot de beperkingen van het structuurschema. In het SVV en ook in het MPP is het goederenvervoer weliswaar opgenomen, echter slechts voor zover het de verkeers- en ruimtelijke aspecten betreft van het weg- en het railvervoer, en dus ook de binnenvaart, zij het dat het laatste het geval is in het – andere – Structuurschema Binnenvaart, waarop met name de heer Van Rossum heeft gedoeld. Als zodanig vormen die aspecten duidelijk een onmisbaar deel van een geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid, en uiteraard dus ook van de hiermee samenhangende planning ten aanzien van die infrastructuur.

Daarover bestaat geen verschil van mening. Het is een eerste toets om aan

te geven dat daarin tevens een beperking ligt. De overheid is behalve voor de verkeersaspecten en ruimtelijke aspecten ook verantwoordelijk voor het markteconomisch en sociaal functioneren van de bedrijfstakken die zich bezighouden met het goederenvervoer. Daarbij denk ik met name aan de drie bedrijfstakken.

Ik noem in dit verband de regulering van het aanbod van bij voorbeeld vervoerdiensten; het capaciteitsmaatregeleninstrument is geregeld in de Wet Autovervoer Goederen en in de WGB. Ik noem ook de export van vervoerdiensten, de dienst- en rusttijden – de heer Van Rossum heeft al gewezen op de rijtijdenwetgeving – en de arbeidsvoorwaarden, met name de naleving van de c.a.o. De door mij genoemde aspecten, die duidelijk bepalend zijn voor de mogelijkheden van de bedrijfstakken en die het overgrote deel van het nationale en het ternationale goederenvervoerbeleid uitmaken, vallen per definitie buiten het kader van het SVV en het MPP.

De heer **Van Rossum** (SGP): Ik ben het daarin met de Staatssecretaris eens. Als wij echter grote files krijgen waardoor het goederenvervoer grote opstoppingen krijgt, kan het zijn dat men als gevolg van de Rijtijdenwet met twee chauffeurs van Leeuwarden naar Rotterdam moet rijden, terwijl men zonder die opstoppingen aan één chauffeur genoeg zou hebben. Het heeft dus wel enig verband met elkaar.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Jawel, maar het zijn zaken die van een andere orde van grootte zijn. Ik heb niet gezegd dat het zo iets als de Noord- en de Zuidpool is. Wij moeten duidelijk onderscheiden waar de beperkingen van het SVV in gelegen zijn en waar de beleidsmatige aanpak ligt van het klimaat om de bedrijfstakken de mogelijkheden te geven hun vleugels uit te slaan.

De beleidsvoornemens en beleidsmaatregelen, gericht op de zaken die ik zoëven noemde, werden uitgewerkt in de memorie van toelichting, behorende bij de begroting voor 1980. Bij de laatste mogelijkheid die ik had om daarover in deze ruimte van gedachten te wisselen, heb ik toegezegd dat een en ander nader zal kunnen worden uitgewerkt in de memorie van toelichting bij de begroting voor 1981, opdat – en nu gebruik ik even de terminologie van de heer Mateman – handen en voeten worden gegeven aan de filosofie die ten grondslag ligt aan datgene, wat de bedrijfstakken de mogelijkheid zal geven om hun vleugels uit te slaan.

Wij zullen ons best doen om ons werk in deze geest, maar dan uitgebreider dan tot nu toe, voort te zetten. Ik hoop dat de beleidsfilosofie daarin te herkennen zal zijn.

De heer **Mateman** (CDA): Ik begrijp welke richting de Staatssecretaris uit wil. Materieel komt het een heel eind in de richting die wij bepleiten, maar formeel heeft het één groot nadeel, namelijk dat de inspraakprocedure die bij structuurschema's open staat dan voor het bedrijfsleven als mogelijkheid niet bestaat. Wat dat betreft, is een meerjarenplan in het voordeel.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Dan raken wij verzeild in een discussie over de vraag, wat een inspraakprocedure inhoudt. Daar had de heer Mateman of hadden zijn collega's hedenochtend ook de nodige kanttekeningen bij. Ik meen oprecht dat het na het verschijnen van de memorie van toelichting voor een ieder uit het Nederlandse volk mogelijk is bij een geliefde of belangrijke geachte kamerfractie aan te kloppen en aan- en opmerkingen ter tafel te brengen. Ook zonder officiële kanalen van inspraakprocedures hebben werknemers en werkgevers, belangenorganisaties en andere organisaties de gelegenheid om iets aanhangig te maken wat daarop zou slaan.

Dat behoeft dus geen wezenlijk verschil te zijn. Ik hoop nog steeds dat wij niet tegenover elkaar blijven staan maar een heel eind met elkaar kunnen meegaan. Wat ons bindt is het belang dat wij allen hechten aan het goederenvervoer in de totaliteit van ons economisch bestel. Daarom moet het de gerechtvaardigde plaats krijgen die wij allen nastreven. Een ietwat oneigenlijk kader wordt gevormd door het SVV. Ik ontken niet dat het goederenvervoer met de ruimtelijke ordening van doen heeft. Ik voel er echter niet veel voor het beleid op dat punt aan een structuurschema te koppelen.

Om een beeld te gebruiken waarmee ik wellicht sommigen op de ziel trap: een bestemmingsplan kan zeggen waar de kerk staat maar niet hoe de dominee zal preken. Daarin kan men een punt herkennen dat mij beweegt.

De geachte afgevaardigden die ervoor pleiten, een op het SVV geënt kortetermijnplan voor het totale goederenvervoer op te stellen zitten meer bij de preek dan bij de plaats van de kerk. Naar mijn stellige overtuiging is een dergelijk meerjarenplan goederenvervoer principieel onjuist. Het risico zit erin, misschien zelfs meer dan

Smit-Kroes

dat, dat daardoor het totale goederenvervoer ondergeschikt wordt gemaakt aan de ruimtelijke overwegingen.

Ik heb de indruk dat velen in deze commissie met mij van mening zijn, dat het goederenvervoer als zelfstandige economische activiteit in onze samenleving moet worden beschouwd. Daaruit moeten wij dan ook de consequenties trekken.

De heer **Mateman** (CDA): Het is duidelijk dat ik mij bij het vallen van de woorden 'kerk' en 'preek' sterk aangesproken voel. Ik zie niet in waarom de stelling dat het goederenvervoer ondergeschikt moet worden gemaakt aan ruimtelijke activiteiten niet zou opgaan voor het meerjarenplan personenvervoer. Mag je a contrario zeggen dat het personenvervoer ondergeschikt zou zijn gemaakt? Die stelling laat zich niet wel verdedigen.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Die discussie wil ik best met u aangaan. Er is niet door mij uitgesproken – het zit echter niet in mijn winkel – dat het personenvervoer op zich een zelfstandige economische activiteit is. Het station om die keuze te maken zijn wij reeds lang gepasseerd. Ten aanzien van het goederenvervoer hebben wij wel heel duidelijk die keuze gedaan. Het zijn appels en peren en de vergelijking die ik heb gemaakt kan mijns inziens zeer wel een discussie doorstaan.

De heer **Castricum** (PvdA): Hoewel ik mij ook niet geroepen voel mensen op de ziel te gaan staan, moet ik toch constateren dat over het algemeen, zeker in dit land, preken in kerken zijn gebaseerd op een en hetzelfde samenhangende beleidsstuk.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Wat dat betreft kan ik schone voorbeelden noemen. Ik kan niet elke exegeze van dat boek bij de heer Castricum op dezelfde noemer brengen. Hij weet ongetwijfeld dat verschillende uitleggingen de ronde doen.

De heer **Castricum** (PvdA): Dat ben ik met de Staatssecretaris eens. Ook van andere beleidsstukken worden verschillende interpretaties gegeven. Het stuk is er echter niet minder om.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Dat hoort de geachte afgevaardigde mij ook niet zeggen. Laat daarover geen misverstand bestaan. Ik vel geen waardeoordeel, noch over de preek noch over de dominee. Ik stel slechts dat wij goed onderscheid moeten maken. Als een bestemmingsplan iets zegt over de plaats van de kerk, dan betekent dat

niet dat je daaruit iets kunt afleiden over de inhoud van de boodschap van de dominee of de pastoor.

De heer **Van Rossum** (SGP): Ik heb het idee dat er hier toch wel meer verband in zit dan tussen de preek en de kerk. In eenzelfde kerk kan men verschillende boodschappen brengen. Wij hebben echter één wegennet en dat is bepalend voor zowel het personenvervoer als het goederenvervoer. Een 'interrelatie' kan voor beide schadelijk zijn. Die boodschap ligt wel bij de Staatssecretaris op tafel, die hoort wel tot haar winkel.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Het lijkt mij goed nu van de beeldspraak af te stappen. De heer Van Rossum is toch bijbelvaster dan ik. Hij zal mij altijd met teksten kunnen verslaan.

Een praktisch argument is dat de formulering van zo'n meerjarenplan onnodig vertragend zou kunnen werken op de totstandkoming van de voor de sector van het goederenvervoer broodnodige maatregelen.

De heer **Castricum** (PvdA): Er is toch een mogelijkheid van èn èn? De heer Mateman heeft er al op gewezen dat zich ook op het gebied van het personenvervoer allerlei deelplannen, facetplannen en dergelijke ontwikkelen. Toch komt er een Structuurschema Verkeer en Vervoer tot stand voor de middellange termijn en toch komt er een Meerjarenplan Personenvervoer tot stand voor de korte termijn. Het hoeft toch niet of- of, maar het kan ook goed èn- èn zijn? Dat kan elkaar toch stimuleren en beïnvloeden en daar kan toch iets moois uit komen?

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Ik ben ervan overtuigd dat er iets moois kan komen uit de filosofie van èn-èn ...

De heer **Castricum** (PvdA): Dat is een filosofie die wij ...

De **Voorzitter**: Leden die Interrumpen moeten eerst het antwoord van de Staatssecretaris afwachten, alvorens zij nader Interrumpen.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Ik wil proberen dat hele mooie wat uit te beelden. De heer Castricum heeft mij niet horen zeggen dat een èn-èn-filosofie niet zou kunnen. Daar ben ik te veel realist voor en bovendien zitten er af en toe ook grote voordelen aan. De beeldspraak van zoëven heeft kennelijk de aandacht wat weggetrokken van de essentie van de boodschap, want ik heb juist al gezegd dat het in mijn ogen, gezien het beperkte karakter van zo'n structuurschema, verkeerd zou zijn het in dat structuurschema te vinden.

Dat wil niet zeggen dat de heer **Castricum** ook geen gelijk heeft. Misschien kan het niet daarin, maar wel ergens anders. Wij kunnen ervan uitgaan dat het goederenvervoer een zeer essentiële vorm van verkeer is. Zonder goederenvervoer gaat het niet. Om in dit kader zo iets nieuws op tafel te krijgen vergt echter wel een extra krachtsinspanning. Ik hoop dat ik de commissie daarbij achter mij krijg.

Er wordt gesuggereerd dat er zonder een meerjarenplan goederenvervoer geen samenhangend goederenvervoerbeleid mogelijk zou zijn. Er zou thans dus sprake zijn van een verbrokkeld, weinig consistent goederenvervoerbeleid. Nu kan ik het mijzelf natuurlijk heel gemakkelijk maken en de commissieleden vragen of zij bereid zijn dat dan wat nader te adstrueren en aan te tonen op welk terrein er dan geen samenhangend beleid is. Dat zou echter flauw zijn; ik zou daarmee de bal terugspelen. Daarom lijkt het mij nuttiger aan te geven wat de problematiek van het goederenvervoer is en waarin dat wezenlijk verschilt per vervoertechniek.

Verder zal ik ingaan op de vraag of er verschil te constateren is tussen de problemen van het nationale en het internationale vervoer. Zowel de heer Mateman, als de heren Lauxtermann, Castricum en Van Rossum hebben daarover gesproken. Die punten verklaren waarom het beleidsinstrumentarium voor de ene vervoertechniek er anders uitziet dan voor de andere. Ik denk dat niemand hier ervoor zou willen pleiten dat dit synchrone instrumentaria moeten zijn.

De beleidsdoelstelling is overigens voor alle vervoertechnieken, in ieder geval vanuit mijn politieke invalshoek, wel dezelfde. Wat is dan die beleidsdoelstelling? Met inachtneming van de gerechtvaardigde belangen van de verladers moeten de omstandigheden worden geschapen waaronder de in economisch en sociaal opzicht goed geleide vervoerondernemingen ook na toerekening dan wel doorbelasting van de door hen veroorzaakte maatschappelijke kosten voldoende bedrijfswinst kunnen behalen om de continuïteit en daarmee dus de werkgelegenheid veilig te stellen. Die doelstelling luidt voor alle drie hetzelfde. Men weet dat de Regering ernaar streeft, die doelstelling voor alle takken van vervoer te realiseren. Of dit op elk moment evenzo zal kunnen gelden, is een zaak waarnaar wij streven maar waarover ik geen zekerheid kan geven.

De wijze, waarop inhoud daaraan wordt gegeven, is veel minder een-

vormig. Die wegen lopen uiteen. Ik zou bijna zeggen: het is ook terecht dat die wegen uiteenlopen. Het zou van weinig realiteitszin getuigen als ik hier een pleidooi ervoor zou houden – ik wil dat ook niet – dat het anders zou moeten.

De nastrevenswaardige hoofddoelstelling van het totale goederenvervoersbeleid zou door het hanteren van uniforme instrumenten geen recht worden gedaan.

Wat ik zoëven op tafel heb gelegd, houdt overigens niet in, dat het beleid van de Regering erop gericht is om op welke wijze dan ook een bepaalde vervoertechniek ten koste van andere te bevoorrechten. Integendeel, er wordt naar gestreefd tot hoe langer hoe meer gelijke startvoorwaarden voor de vervoertechnieken te komen. Zonder de rentabiliteit van belangrijke delen van het goederenvervoer in gevaar te brengen, kan dit streven niet van de ene op de andere dag worden gerealiseerd. Ik denk dat alle geachte afgevaardigden genoeg realiteitszin daarvoor hebben. Wij kunnen er een prachtige academische discussie over houden, maar in de praktijk zou, als dit werd doorgevoerd, zo rigoureuus en met zoveel haast, dit tot in mijn ogen onvoorziene en ongewenste situaties kunnen leiden, met name in het sociale vlak.

Mijnheer de Voorzitter! Zonder die rentabiliteit in gevaar te brengen, dienen wij te proberen, die koers te varen. Aan het verbeteren van de rentabiliteit en van de sociale omstandigheden, twee zaken die bij mij in ieder geval een heel centrale plaats in het beleid innemen, wordt in het huidige goederenvervoerbeleid voor ieder van de vervoertakken de hoogste prioriteit gegeven. Daarbij komt de vrije keus van de verlader om de hoek kijken. Die is onlosmakelijk verbonden met die problematiek.

Er is door velen – en ik constateer dit met vreugde – geweest op het economische en het maatschappelijke belang van het goederenvervoer. Ik vind dit een positieve ontwikkeling. Ik wil er wel op wijzen dat aan de betekenis van het goederenvervoer voor het realiseren van de regeringsdoelstellingen – ik denk met name aan de bijdragen tot inkomensvorming, aan de betalingsbalans en aan de werkgelegenheid – slechts recht kan worden gedaan als het rentabiliteitsprincipe en de vrije keus van de verlader als uitgangspunten van het goederenvervoerbeleid kunnen worden gehanteerd. In het huidige beleid is dat nog steeds het geval. De overheid zal het handelen

van de verlader dan ook niet in een bepaalde richting beïnvloeden, tenzij het resultaat van die keuzebehandeling ten opzichte van zaken van algemeen maatschappelijk belang, zoals energie, milieu en veiligheid, daartoe noopt.

Ik onderken natuurlijk de betekenis van de algemeen-maatschappelijke factoren voor het goederenvervoer. Ik onderken ook dat die betekenis steeds toeneemt. In de praktijk kan men zien dat ik dat meen; wat dat betreft wil ik verwijzen naar de beleidsnotitie vervoer gevaarlijke stoffen. Als geconstateerd wordt vanuit de samenleving en door jezelf, dat daar bepaalde zaken geregeld dienen te worden, dan moet je aan zoiets prioriteit geven. Dat betekent niet dat deze ontwikkelingen de overheid ertoe kunnen dwingen de modal split in een bepaalde richting te wijzigen. Men moet althans niet bij voorbaat aannemen dat dat de oplossing is, ook niet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is heel gemakkelijk te zeggen, dat dit in de eerste plaats de keuze van de vervoerstechniek moet beïnvloeden. Ook hier moeten wij echter realistisch zijn. Immers, niet elke consument woont aan een spoorweg en dus zeker niet bij een overlaadplaats. Ik wil hierbij ook opmerken dat aan elke vervoerstechniek bepaalde risico's kleven.

Naar mijn mening is de tijd nog niet aangebroken waarin wij met die algemeen maatschappelijke factoren te maken hebben. Ik vraag mij af of wij nu al daarover duidelijke uitspraken kunnen doen.

Mijnheer de Voorzitter! Met mij is best een discussie te voeren over wijzigingen in bepaalde onderdelen van de bestaande maatschappelijke en economische orde. Het zal u niet verwonderen dat ik niet de mening ben toegedaan dat er sprake zal moeten zijn van een fundamentele verandering. Ik meen dat voornoemde uitgangspunten en criteria de beste basis zijn voor adequaat goederenvervoerbeleid.

Ik wil kort memoreren wat er 'in de molen zit' op het gebied van het goederenvervoer: er worden onderzoeken verricht naar het goederenvervoer in de binnensteden; de heer Wagner verricht een onderzoek naar het wegvervoer; er wordt een onderzoek gedaan voor een structurele tariefherziening in het ongeregeld wegvervoer, naar de factor 'arbeid' in het wegvervoer, naar Van Gend & Loos, naar het NS-goederenvervoer, naar structurele tariefherzieningen in de wilde vaart naar de benodigde capaciteit van de Nederlandse vloot, naar de tarieven in

de Noord-Zuid-vaart. Er is een prognose in voorbereiding voor het goederenvervoer 1985–2000 in Europees verband. Ten slotte wordt ook nog een studie naar de relatie tussen goederenvervoer en ruimtelijke ordening voorbereid.

Mijnheer de Voorzitter! U ziet, men zit niet stil. De vraag is nu of al deze onderzoeken overlapt moeten worden door een MPG. Ik stel echter voor in de komende memorie van toelichting nog dieper in te gaan op de beleidsfilosofie en af te wachten wat deze onderzoeken opleveren. Op grond daarvan kan worden besloten of het mogelijk is een raderwerk te maken in de vorm van een MPG.

Men zal mij niet horen zeggen dat er nooit een MPG zal komen. Het is onverstandig in de politiek het woord 'nooit' te gebruiken. Toch vraag ik de commissie zich te realiseren dat wanneer men nu met een dergelijk karwei begint, men bezig is de dingen door elkaar, naast elkaar en achter elkaar, doch niet in de goede volgorde te benaderen. Bij al deze ambtelijke onderzoeken zijn ook nog deskundigen van buitenaf gehoord. Naast dit karwei wordt nog in de sfeer van het capaciteitsregime in het wegvervoer en de binnenvaart en in de sfeer van het goederenvervoer door de NS aan onderzoek gedaan. Men moet zich realiseren dat ook een ambtenaar maar zo'n 12 uur ter beschikking heeft om na te denken over deze problematiek. In het kader van de benodigde arbeidstijd moet men zich realiseren, dat de andere dingen ook moeten worden gerealiseerd.

De heer **Castricum** (PvdA): Natuurlijk zijn de ambtenaren die op het vlak van het personenvervoer werken goeddeels andere ambtenaren dan die welke op het vlak van het goederenvervoer werken. Hebben de ambtenaren, die op het gebied van het personenvervoer werkzaam zijn, meer werkuren tot hun beschikking?

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Neen, het gaat om aparte directies. In het goederenvervoer zijn de afgelopen jaren immense wijzigingen doorgevoerd. Wij zijn geconfronteerd met capaciteitsmaatregelen en met bepaalde situaties op het sociale vlak. Wij hebben hier te maken met buitengewoon kwetsbare bedrijfstakken. Zowel de binnenvaart als het wegvervoer en de spoorwegen zijn bedrijfstakken, waar men niet zonder zorgen het oor op het kussen kan leggen. De directie die zich hierover buigt werkt met veel inzet, doch heeft niet de omvang van vergelijkbare directies, bij voorbeeld die voor het personenvervoer.

Smit-Kroes

De heer **Castricum** (PvdA): Ik meen dat wij dan bij de kern van de zaak komen. In feite zegt de Staatssecretaris, dat haar apparaat niet bemand is om te voldoen aan de vraag van de Kamer. Ik heb dat ook bij de begrotingsbehandeling beluisterd. Wij verkeren nu in een gezelschap, dat doordrongen is van het maatschappelijk en economisch nut van het goederenvervoer. Moeten wij niet tot de conclusie komen dat het hoog tijd wordt de equipage van het departement op dit punt uit te breiden, althans zodanig te verbeteren dat ook het economisch en maatschappelijk nut van het goederenvervoer in de beleids sfeer op het departement beter tot zijn recht komt?

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Ik heb drie argumenten genoemd. De volgorde was niet willekeurig. Door de geachte afgevaardigde wordt het laatste argument nu aangegrepen om een uitbreiding van de staf te suggereren. Bij dit kabinet kan men in ieder geval vergeten, dat die speelruimte erin zit. Gezien de economische situatie is het volkomen buiten elke realiteitszin om te veronderstellen dat het mogelijk is een uitbreiding te realiseren. Dat is overigens niet het belangrijkste argument.

Als de Kamer toch vindt dat dit moet, moet zij zich ook realiseren dat andere zaken, waarom het bedrijfsleven in mijn ogen veel meer zit te springen, in de verdrukking komen. Ik denk aan het capaciteitsregime van het wegvervoer, de vergunningverlening in het wegvervoer en in de binnenvaart, de noord-zuid situatie, de zand- en grindregeling in de binnenvaart, enz. Deze zaken moeten allemaal worden geregeld. Uitgesloten is, dat als daarvoor iets anders in de plaats komt andere ambtenaren de zaak kunnen overnemen.

Dat is uitgesloten. Ik heb mijn belangrijkste argument als eerste genoemd en gezegd dat ik vind dat in het Structuurschema en in een MPG niet de kans ligt om datgene te realiseren wat u allen bezighoudt. Daarna ben ik op mijn tweede argument gekomen en heb gezegd dat als men bovendien nog bekijkt wat nog in de molen zit en ook nog zeer bepalend is voor de uitkomsten, ook van het MPG, het nu toch te vroeg is om te constateren dat wij nu aan een MPG moeten werken en gevraagd of wij er niet eerst naar zouden moeten kijken als deze uitkomsten op tafel liggen.

Ik bestrijd overigens dat het dus broddelwerk is als er geen MPG van

wordt gemaakt. Ik kan mij echter voorstellen dat het niet voor iedereen erg overzichtelijk is als alle uitkomsten op tafel liggen en dat dan wellicht de tijd rijp is om te zeggen dat er zo iets als een MPG gerealiseerd moet worden. Op het moment dat wij constateren dat de beleidsdoelstelling op het punt van het klimaat waarbinnen de bedrijfstakken moeten kunnen opereren dezelfde is, maar dat wij niet met dezelfde sjablonen moeten werken, moeten wij er naar mijn mening voor oppassen om niet in de gedachtenfout te vallen dat wij dan met die afzonderlijke punten toch weer proberen te veronderstellen dat het dus maar afzonderlijke sjablonen zijn. Dat op zich is geen reden om te concluderen dat er met een MPG moet worden gewerkt.

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik denk dat het argument van een extra bestraffing niet zo'n goed argument is voor een incidentele werkzaamheid die overigens na een bepaalde termijn wel weer zal moeten worden herhaald. Als ik de argumenten van de Staatssecretaris weeg en ik neem haar derde argument als het minst belangrijke dan blijf ik er toch mee zitten dat zij wel bereid is om materieel in de memorie van toelichting datgene te doen wat de Kamer in meerderheid vraagt, maar dat, op het moment waarop wij vragen dat in de vorm van een meerjarenplan te doen, hetgeen voor een brede maatschappelijke discussie een beter kader is, ineens de mankracht ontbreekt. Als de Staatssecretaris dat zegt, dan moet zij toch ook niet voldoende mankracht hebben om het in de memorie van toelichting goed te doen, want dat zal toch ook arbeidsinzet vergen. Ik begrijp dat niet erg goed.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Mijnheer de Voorzitter! Als het zo gemakkelijk is dat de heer **Mateman** vraagt om in een aparta nota nog eens uiteen te zetten wat in de memorie van toelichting wordt gesteld, dan heb ik daar natuurlijk geen enkele moeite mee.

De heer **Mateman** (CDA): Ik heb het niet over de huidige memorie van toelichting, maar over de volgende.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Het gaat over de uitgebreidere memorie van toelichting. Als u akkoord gaat met een uitgebreidere memorie van toelichting, ben ik uiteraard graag bereid om daar een speciaal kaftje om te doen.

De heer **Mateman** (CDA): Daar hebt u dan wel de mankracht voor?

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Er een kaft omdoen is niet zo'n punt. Het vorige kabinet heeft zoveel plannen gehad

om nota's te publiceren dat het ontzettend veel karton heeft ingeslagen. Daar kan dus niet de moeilijkheid liggen.

De heer **Castricum** (PvdA): Om de beleidsnota goederenvervoer zat geen kaft.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Jawel, maar misschien niet de kleur die u aanstond; dit keer was het een gele kaft.

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Het is niet boosaardig bedoeld, maar ik wil het toch graag even opmerken; het vorige kabinet werkte toch met dezelfde mankracht als het huidige? Ik begrijp het probleem dus niet erg goed.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Ik ben erg blij met dit schot voor open doel, want daarin zit nu precies het wezenlijke. Ik kom toch op de beleidsnota van mijn voorganger. Het klinkt waarschijnlijk wat ongeloofwaardig uit mijn mond, omdat ik eerder met mijn voorganger in discussie ben geweest, maar ik meen oprecht dat alle inspanning in die nota neergelegd noch voor het bedrijfsleven noch voor de politiek iets opgeleverd heeft. Men zal mij niet horen zeggen dat mijn voorganger helemaal niets heeft gedaan; het gaat mij nu alleen even over die nota.

Ik vind dat wij reuze moeten oppassen – wie ben ik dat ik zou zeggen 'in dit Huis' – om in het algemeen in de politiek ons heil te zoeken in een vlucht in nota's. Het is wel een beetje de geest van de tijd; als een probleem ons iets te veel wordt of als het wat te groot wordt, zeggen wij al gauw 'maak er maar een nota van'. Ik meen oprecht dat, als er tot een nota wordt besloten, daarvoor het tijdstip moet worden gekozen waarop zo'n nota ook het meest zinvol kan zijn.

Al deze onderzoeken kunnen heel wezenlijke bouwstenen bijdragen, die ons wellicht niet altijd goed uitkomen. Op grond daarvan kan dan door de Kamer – of wellicht door mij, als ik dan nog in staat ben om een beleidsbeslissing te nemen – worden bekeken of er iets overkoepelends voor moet worden gemaakt. Dan moet de keuze worden gemaakt. Ik neem er met waardering kennis van dat de Kamer zo bewogen is over het goederenvervoer, maar wij moeten het dringende werk, dat echt niet langer kan wachten niet frustreren.

De heer **Castricum** (PvdA): Er is toch een heel gemeenschappelijke kreet uit het bedrijfsleven die roept om wat de Kamer thans in meerderheid vraagt?

Smit-Kroes

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Ik wil daarop ingaan, hoewel het moeilijk is, aangezien de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven hier wel aanwezig zijn, maar niet geacht worden, thans te spreken. Ik zal uitleggen hoe ik hun hartekreet heb verstaan, maar misschien doe ik dat fout. Dat risico neem ik graag. De organisaties in deze tak van het bedrijfsleven zullen dezelfde reacties hebben gehad als de kamerleden na eerste lezing van het structuurschema.

Eerder heb ik al eens gezegd dat ik mij afvraag hoe het toch komt dat ook in mijn eigen politieke partij niet altijd die aandacht is besteed aan het goederenvervoer, die het in mijn ogen verdiende. Ik kan mij dan de reactie van de organisaties goed voorstellen als zij zeggen dat de aandacht voor hun bedrijfstak is af te leiden uit de lengte die eraan in het structuurschema wordt besteed. In mijn contact daarna, waarin ik mijn ideeën uiteen heb gezet, heeft men begrip getoond en gas teruggenomen.

De heer **Castricum** (PvdA): Vond dat contact plaats na het uitkomen van de regeringsbeslissing?

De heer **Mateman** (CDA): Ook na de begroting?

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Ja. Wij moeten er rekening mee houden dat er twee fasen zijn, namelijk vóór en na de p.k.b. Daarin is een – in uw ogen misschien geringe – vooruitgang te constateren in de aandacht voor deze bedrijfstak. De RARO en de Raad voor de Waterstaat leverden hun kritiek vanuit de eerste optie, waarbij wij ons moeten realiseren dat ik met deze instanties niet kon spreken, zoals ik thans met de commissie doe. Een memorie van toelichting – ook de komende – lijkt mij daar de mogelijkheid bij uitstek voor. Ook is van wezenlijk belang, de vraag in hoeverre je de plaats van een zelfstandige economische activiteit hierop van toepassing wil laten zijn of niet. In mijn gesprekken met sommige vertegenwoordigers van organisaties ben ik ervan overtuigd geraakt dat wij op dezelfde golf lengte zitten ten aanzien van hetgeen ons bindt. In de afweging van het werk dat zou blijven liggen en de beperking van het karakter van een structuurschets, hebben zij begrip opgebracht voor mijn standpunt.

Mijnheer de Voorzitter! De heer Mateman heeft gesproken over de door zijn fractie geconstateerde incongruentie ten aanzien van het goederenver-

voer per spoor en de binnenvaart. De kosten die de NS voor het goederenvervoer in rekening brengt, zijn hoger dan die van de binnenvaart, was zijn constatering. Die wil ik nog niet volgen.

Verder heeft hij behartigenswaardige woorden gesproken over de problematiek in de steden in verband met de bereikbaarheid voor het goederenvervoer. Hij noemde de verkeerscirculatieplannen en hij vroeg evenals anderen, welke verbeteringen daarin worden aangebracht. Hij stelde dat er een aantal onbedoelde effecten optreedt voor het goederenvervoer bij het ingrijpen in het personenvervoer. Die stelling onderschrijf ik uiteraard. Ik wil er echter ook aandacht voor vragen, dat er in ieder geval in een aantal gemeenten bewust een beleid is gevoerd om bedoelde neveneffecten te bereiken. Daarover maak ik mij de grootste zorgen. Als die als achtergrond van bepaalde maatregelen te zien zijn, is het veel moeilijker om het goederenvervoer veilig te stellen door ingrijpen in het verkeerscirculatieplan. Er wordt overigens hard gewerkt aan nieuwe richtlijnen voor de verkeerscirculatieplannen. Ik verwacht, binnenkort nadere mededelingen te kunnen doen omtrent de laatste wijzigingen in die regeling om het goederenvervoer veilig te stellen.

Verder heeft de heer Mateman gesproken over de distributiefunctie van Nederland in het algemeen en die van een aantal regio's in het bijzonder. Hij spreekt ware woorden als hij zegt dat wij een en ander niet alleen met de mond moeten belijden, maar er ook een open oog voor moeten houden, dit in de uitwerking ook echt gevolgen te laten hebben. Overigens moeten wij niet de denkfout maken om te zeggen dat er, als ergens geen sprake is van de vier vervoerstechnieken, dus geen sprake is van een vrije verladerskeuze. Zo ver zou ik niet willen gaan, maar voor een aantal activiteiten in Nederland vind ik het van essentieel belang, dat de grootst mogelijke variëteit van vervoerstechnieken aanwezig is, opdat de verlader zelf kan uitmaken, wat hem het beste uitkomt.

Daarop kwam de heer Mateman op het infrastructuurbeleid in West-Europa, waarop ik de interruptie plaatste dat wij het voortouw hebben genomen. Men weet dat men er in een aantal landen binnen en buiten de Gemeenschap soms niet aan ontkomt, om welke reden dan ook, met bepaalde verkeersheffingen te gaan werken.

Een voorbeeld is Oostenrijk, waarover overigens weer verontrustende geluiden klinken, evenals over Zwitserland.

Men hoort mij niet geringschattend over de problemen in die landen spreken, maar een van de manieren om die het hoofd te bieden zou een gemeenschappelijke aanpak kunnen zijn, juist als het gaat om de financiering van de infrastructuur. Wij hebben daarbij het voortouw genomen in het Europese. We zijn nu zo ver dat er in ieder geval een principeuitspraak is, dat de Gemeenschap unaniem van mening is dat er een Communautaire financiering zou moeten komen. Een werkgroep is bezig, een inventarisatie op te stellen van de projecten die zich daarvoor zouden lenen.

De heer **Castricum** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb begrepen dat in de EG-begroting bepaalde bedragen voor dit doel waren opgenomen. Kan de Staatssecretaris mededelen wat daarmee is gebeurd? Ik heb begrepen dat deze bedragen in de begroting die op stapel staat, volledig worden geschrapt. Ik vraag mij af waar dat voortouw dan nog uit bestaat.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Wij hebben geforceerd dat er een principe-uitspraak zou komen. Dat was al heel wat. Als je de principe-uitspraak onderschrijft, kunt je immers niet bij voorbaat zeggen dat je alleen meedoet als er een project van het eigen land in zit. Die principe-uitspraak is dus in mijn ogen een heel wezenlijke stap in het hele proces.

Wanneer je vervolgens komt tot een inventarisatie, is dat eigenlijk een tweede stap op die weg. Ook daarin ben ik heel positief. De heer Castricum kent de problemen rond de behandeling van de EG-begroting. Vooral door recente ontwikkelingen in Oostenrijk en Zwitserland zal er des te meer aandrang op het Europees Parlement worden uitgeoefend om deze posten zo veel mogelijk te ontzien als er wordt geschrapt. Wat dat betreft zie ik de zaak nog steeds positief. Ik zie ook weinig mogelijkheden, aan het andere te ontkomen. Door ons zal blijvend aandrang uitgeoefend worden – men mag het 'voortouw' noemen – om die zaak door te zetten, omdat het de enige mogelijkheid is, te ontkomen aan een individueel opgezet heffingensysteem waarvan het einde niet in zicht is.

Er is gevraagd of het parkeerbeleid in de diverse gemeenten voldoende is. Ik leg het zodanig uit dat het daarbij gaat om het parkeerbeleid ten aanzien van het goederenvervoer. Het is altijd

Smit-Kroes

erg moeilijk, uitspraken te doen over het gemeentelijk parkeerbeleid, wanneer je je herkent in de gemeentelijke autonomie. Het parkeerbeleid vormt een van de heel dringende problemen waarover de gemeenten zich zullen moeten buigen. Wij zijn er nog lang niet. Wij hebben bij voorbeeld in Amsterdam met grote problemen te maken. Wanneer je hiervoor niet werkelijk voorzettingen treft, zullen er in de aan- en afvoer enorme stagnaties optreden.

Mijnheer de Voorzitter! De heer Mateman heeft gevraagd of niet moet worden nagedacht over de routing voor het goederenvervoer. Men weet dat ik ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen heel duidelijk bezig ben om met de betrokken partijen te komen tot een routing. Uit de vraag van de heer Mateman begrijp ik dat hij niet alleen op het vervoer van gevaarlijke stoffen doelt, maar op een wijder verband. Ik waarschuw ervoor dat wij hiermee vooral niet de mogelijkheden voor de zelfstandige economische activiteit – het is en moet een zelfstandige economische activiteit blijven – onnodig moeten bezwaren.

Op dit punt is het prijsmechanisch rijden even als voorbeeld op tafel gebracht. Er werd in een tussenzin echter wel vermeld dat dit niet of nauwelijks prijs of kostenverhogend mag werken. Wij kunnen natuurlijk op papier blijven doorpraten, maar in de praktijk kunnen wij zien hoe prijsmechanisch rijden uitwerkt. Ik durf er bijna vergif op in te nemen dat dit bijna altijd zal uitmonden in een aanmerkelijke kostenverhoging, omdat het de gemakkelijkste weg is om de financiële zaken naar voren te halen.

De heer Lauxtermann heeft gevraagd hoe het zit met de structuurwetgeving verkeer en vervoer. Ik kan ter geruststelling zeggen dat hier een commissie bezig is en dat daarover het een en ander is gezegd op blz. 82 van het SVV.

Ik heb niet alleen geglimlacht, maar ik heb ook herkend wat de diepere bedoeling was van de 'bruine kroeg' van de heer Lauxtermann. In zo'n voorbeeld zit bij uitstek de mogelijkheid om – ook aan niet-vervoersdeskundigen – duidelijk te maken wat het goederenvervoer werkelijk voor onze samenleving betekent. Daar is ook de reden in terug te vinden.

Ik heb al gezegd dat de richtlijnen voor het opstellen van verkeerscirculatieplannen bijna klaar zijn en dat ik de commissie hiervan op de hoogte zal houden.

In tegenstelling tot wat wordt gesuggereerd, worden de spoorbruggen wel degelijk aan de in West-Duitsland geldende maximale aslast aangepast. Het gaat niet alleen om vereisten die aan nieuwe bruggen worden gesteld; bestaande bruggen worden in het kader van een vervangingsplan ook aangepast. Wij hopen dat in 1982 grote delen van het Nederlandse spoorwegnet geschikt zijn voor het zeer zware materieel.

De heer **Van Rossum** (SGP): Vraagt dit zeer zware materieel extra kosten voor het goederenvervoer ten opzichte van het personenvervoer?

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Dit is een moeilijke vraag. Ik kan er gemakkelijk op antwoorden met de opmerking dat, als extra voorzieningen moeten worden aangebracht, de kosten hiervan specifiek voor het goederenvervoer zijn. Overigens zijn wij in het kader van een van de studies voor het NS-goederenvervoer bezig, met het oog op de infrastructuur te bezien wat de extra investeringen zijn. Deze zullen in de studie aan het licht moeten komen. Ik durf nu openhartig te zeggen dat de kosten door het goederenvervoer worden gemaakt. Zo zwaar zijn passagiers niet.

De heer **Van Rossum** (SGP): De Minister heeft dit vanmiddag al gezegd ten aanzien van de verzwaarling van de spoorstaven zelf en de gevolgen die hierdoor veroorzaakt worden.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Hieruit blijkt weer dat er sprake is van vier handen op één buik.

De heer Lauxtermann vroeg aandacht voor het gecombineerde vervoer. Hiervan neem ik notitie. Zoals hij weet, is gepoogd, dit in het contact met staatssecretaris Ruhnau van West-Duitsland in daden om te zetten.

Ik heb al gesproken over de concurrentiepositie. Het uitgangspunt van mijn beleid moet zijn, te pogen zoveel mogelijk en, waar dit verantwoord is, zo snel mogelijk gelijke startvoorwaarden en eerlijke concurrentievoorwaarden in het leven te roepen. Het is echter onverantwoord, als wij nog niet beschikken over bij voorbeeld de studies over de spoorwegen, overijld te werk te gaan. Ik ben het met de heer Lauxtermann eens dat wij op het departement in ieder geval ervoor moeten zorgen dat wij blijvend bij de energieproblemen betrokken zijn, wanneer een noodplan aan de orde is. Men kan zich voorstellen dat nu al van dit soort samenwerkingsverbanden bestaan. Onze invalshoek hierbij is te wijzen op de buitengewoon belangrijke functie van het goederenvervoer.

Het kost mij moeite, volmondig ja te zeggen op de laatste vraag van de heer Lauxtermann. Hij vroeg, het bedrijfsleven de vrijheid te geven, zelf te bepalen in welke sector moet worden gekort. Dit lijkt mij buitengewoon moeilijk. Dit zal afhangen van de nood situatie en datgene wat het bedrijfsleven als unaniem voorstander naar voren kan brengen. Als er een verdeeld standpunt is, zal niet door het bedrijfsleven zelf moeten worden uitgemaakt in welke sector moet worden bespaard, omdat anders de een over de ander zal regeren.

De heer Van Rossum heeft gesproken over de vervoerscentra bij de gemeenten. Hij vroeg wat waardevol is van de gedachte, vanuit overlaadstations de stad te bevrachten met kleine auto's.

Wij moeten ons realiseren dat een dergelijke filosofie sterk kostenverhogend werkt, dat dit bovendien tot gevolg heeft dat de frequentie in steden aanmerkelijk wordt verhoogd, doordat men voor één dieplader vele kleine bestelauto's krijgt, zo de lading zich er al voor leent, en dat het een buitengewoon ingewikkeld proces zou worden omdat de vervoerdocumenten die overgaan op de volgende vervoerder moeten worden meegegeven. Men kan zich voorstellen dat deze gedachte, die op het eerste gezicht heel aantrekkelijk lijkt, niet onmiddellijk moet worden omhelst.

De heer **Van Rossum** (SGP): Ja, maar het is een gedachte van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. U omhelst haar niet, begrijp ik?

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Neen, ik ben bepaald nog niet overtuigd van de alleszalmakendheid van deze gedachte. Zoals ik al zei, is het op het eerste gezicht een aantrekkelijke gedachte. Ik meen dat de drie factoren die ik zojuist aanroerde ons tot grote voorzichtigheid moeten manen. Bovendien – en dit is eigenlijk de belangrijkste opmerking – is het allereerst aan de gemeenten, hiervoor het beleid uit te stippelen. Het is natuurlijk erg gemakkelijk, als gemeente in te stemmen met deze gedachte en vervolgens de hand komen ophouden in Den Haag.

Ik meen dat ook dit zich niet helemaal verhoudt met de huidige situatie van de rijksschatkist. Deze gedachte is dus best het overwegen waard. Men moet zich wel realiseren wat de drie consequenties ervan kunnen zijn. Mochten gemeenten verwachten dat dit grote mogelijkheden geeft, voor subsidie in aanmerking te komen, dan wijs ik erop dat zo'n project niet altijd

Smit-Kroes

zal worden beloofd. Wij hebben daarover in een vorige discussie gesproken. In bepaalde situaties zouden vervoerscentra in aanmerking kunnen komen voor subsidiëring, maar dan wel onder bepaalde voorwaarden.

De heer **Van Rossum** (SGP): Ik zit dan toch wel met een probleem. Met het betoog van de Staatssecretaris ben ik het namelijk graag helemaal eens. Ik heb hier een advies vóór mij, ondertkend door de Ministers Tuijnman en Beelaerts van Blokland, waarin deze gedachte zeer sterk wordt geprononceerd. De Staatssecretaris kan nu wel zeggen dat dit een zaak is van de gemeenten, maar de gemeenten houden nogal eens rekening met datgene wat bewindslieden schrijven. Zij behoeven dat niet, maar kunnen dat toch wel. Het lijkt mij nogal moeilijk dat twee Ministers een verhaal rondsturen waarin deze gedachte duidelijk tot uitdrukking komt, terwijl deze Staatssecretaris zegt, deze gedachte niet te omhelzen. Ik ben het met haar eens, niet met het verhaal.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Zo ziet men hoe realistisch wij proberen, te besturen.

De heer **Castricum** (PvdA): Ik meen niet dat dit een antwoord is op de vraag. Ik meen ook niet dat de Staatssecretaris dat antwoord nu onmiddellijk zou moeten geven. Waarom het wel gaat, is in algemene zin, gegeven het feit dat het hier een algemeen stedelijk probleem betreft, de vraag of het juist is dat de Staatssecretaris de bal terugkaatst naar de gemeente, terwijl men – juist omdat het om een algemeen probleem gaat – toch veel eerder zou mogen verwachten dat ook op rijksoverheidsniveau hieraan iets gebeurt.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Ja, maar wij moeten oppassen. Nederland is dan weliswaar af en toe in onze benadering een erg groot land, maar er zijn toch situaties waarin men niet alle sjablonen op één hoop kan vegen. In zijn algemeenheid kan ik het mij voorstellen dat verkeerscentra oplossingen kunnen betekenen. Daarbij denk ik met name aan het voorbeeld van Gouda, waar ik overigens nadere inlichtingen van het gemeentebestuur heb gevraagd. Ik kan mij voorstellen dat in bepaalde situaties het brengen van een verkeerscentrum uit een binnenstad naar de buitenkant een oplossing kan betekenen.

De heer Van Rossum sprak over een vervoercentrum, van waaruit men met

kleinere eenheden de stad kan bedienen. Dat kan in bepaalde situaties best een oplossing betekenen, maar wij zullen ons moeten realiseren dat het de kosten verhoogt. Overslag is langzamerhand de meest arbeidsintensieve en dus kostbaarste activiteit geworden. Het is een ingewikkeld proces, omdat meestal de documenten aan een andere vervoerder zullen moeten worden overgedragen. Ook daarmee is arbeid gemoeid. Bovendien krijgen wij, als één vrachtwagen het materiaal overlaadt in verschillende kleine wagens, een groter aantal vervoermiddelen in de stad. Het hangt helemaal van de plaatselijke situatie af, of dit de kosten waard is en of het een verbetering betekent.

Indertijd claimde de wetenschap dat zij dé vondst had gedaan om tot een oplossing van de verkeersproblematiek in de steden te komen. In mijn ogen – maar ik spreek nu over een 'vorig leven' – was dat toen erg ivoren-torenachtig. Ook in de Verenigde Staten is men grotendeels van die conceptie teruggekomen, nadat die daar aan het einde van de jaren zestig uitbundig werd toegepast. Ik beseft overigens dat wij de Verenigde Staten niet direct kunnen vergelijken met Nederland, maar het geeft wel aan dat wij heel voorzichtig moeten opereren.

□

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! De Staatssecretaris heeft als een zendeling onder de heidenen geprobeerd het idee, niet tot een meerjarenplan goederenvervoer te komen, te verdedigen. Wij laten haar argumenten graag nog even op ons inwerken. Zij spreken ons weliswaar voor een deel aan, maar hebben ons nog niet overtuigd. Wij komen daar nog wel nader over te spreken.

Ik ben heel blij met wat de Staatssecretaris heeft gezegd over de zakelijke punten die naar voren zijn gebracht. Dat geldt met name voor het gemeentelijk beleid, het parkeerbeleid en de verkeerscirculatieplannen. Een heel wezenlijk punt is de voortrekkersrol die Nederland kennelijk in Westeuropes verband vervult. Ik denk dat die activiteit voor de komende decennia heel belangrijk is. Inderdaad zullen wij moeten proberen het Verdrag van Rome wat het vervoersbeleid betreft nu eindelijk waar te maken. Het is naar mijn mening ook gewoon een eng Nederlands belang, maar het valt samen met een communautair belang. Ik heb daar alle waardering voor.

□

De heer **Lauxtermann** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik begin met een hoofdpunt van de discussie, waarbij ik aanvankelijk de postoor en later de missionaris heb gemist. De Staatssecretaris heeft dat weer goed gemaakt; de heer Mateman niet.

De Staatssecretaris heeft gewezen op het verschil in karakter tussen personenvervoer en goederenvervoer. Naar mijn smaak heeft zij dat volkomen terecht gedaan. Ik heb in eerste termijn gezegd wat wij primair als de taak van de overheid zien, namelijk het scheppen van randvoorwaarden.

De Staatssecretaris heeft in dat kader gesproken over de bevordering van gelijke startvoorwaarden, bevordering van rentabiliteit en verbetering van sociaal beleid. Het behoeft geen betoog dat ik het volstrekt met de Staatssecretaris eens ben dat dit de zaken zijn waarmee de overheid zich bemoeit.

Er wordt nogal wat gevraagd. Er is sprake van grootschalige ertsoverslag in Rotterdam tegenover een bezorgdienst in een provinciestad. Er is sprake van gelijke startvoorwaarden voor het railvervoer tegenover bij voorbeeld gelijke startvoorwaarden voor de binnenscheepvaart. De alomvattende nota waarom de Kamer in grote meerderheid bij motie heeft gevraagd zou buitengewoon mooi zijn maar ik zie de bui al hangen.

Het duurt jaren voor zij er is. Bovendien kan ik mij in gemoede niet voorstellen dat het bedrijfsleven er prijs op stelt dat de overheid bij nota het bedrijfsleven gaat regelen. Uit het antwoord van de Staatssecretaris heb ik wel begrepen, dat het bedrijfsleven dit niet wil en dat het is uitgegaan van premissen die helemaal niet kunnen worden gevonden in het structuurschema. Zoals ik in eerste termijn heb gezegd horen een groot aantal aspecten van het beroepsgoederenvervoer niet thuis in het SVV.

Ik onderken natuurlijk de taak van de overheid. Het goederenvervoer heeft een verschrikkelijk groot aantal facetten en ik meen dat hetgeen de Staatssecretaris, ook al bij de begrotingsbehandeling, heeft gezegd een praktische en zakelijke benadering is van de zaken waarom het hier gaat, zeker tegen de achtergrond van de volstrekte eenstemmigheid bij Kamer en Regering over het belang van het goederenvervoer voor dit land.

Mijn tweede opmerking heeft betrekking op de maatregelen die de

Smit-Kroes

overheid onverhoopt moet nemen bij calamiteiten op het stuk van de energie. Ik heb begrip voor het antwoord van de Staatssecretaris op mijn vraag, of het bedrijfsleven niet de vrijheid kan worden gelaten zelf te bepalen in welke sector wordt gekort en hoeveel. Als x% moet worden gekort zal het de overheid macro gezien 'worst zijn' waar die x% vandaan komt: uit de sector vervoer van een bedrijf of bedrijfstak dan wel uit de sector productie van hetzelfde bedrijf of dezelfde bedrijfstak.

De Staatssecretaris zegt dat het invullen van mijn suggestie vooral afhankelijk is van de bereidheid van het bedrijfsleven daarover te overleggen met de Regering en dat de Regering uiteindelijk zal moeten uitmaken wat er gebeurt en waar het gebeurt, dus niet bij voorbaat behoeft te pikken wat enig bedrijf of enige bedrijfstak zou bedenken. Als het zo ligt, heb ik vrede met het antwoord van de Staatssecretaris.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik sluit mij aan bij wat de heer Mateman heeft gezegd over de discussie over het meerjarenplan goederenvervoer. In eerste termijn heb ik al gezegd niet goed te begrijpen waarom de Staatssecretaris zich bij de begrotingsbehandeling daartegen zo verzette. Zij heeft een en ander nu nader toegelicht. Ik ben nog niet ten volle overtuigd.

Ik heb een hoeveelheid zaken opgesomd die nog in de molen zitten. De Staatssecretaris heeft daaraan nog een aantal zaken toegevoegd. Samen zijn wij dan nog niet uitputtend geweest. Hierdoor ben ik versterkt in mijn opvatting dat de noodzaak steeds groter wordt in dat totaal een samenhang aan te brengen. Ik zeg hiermee niet dat er op allerlei terreinen een hap-snap-beleid wordt gevoerd. Wel meen ik dat de veelheid van zaken op allerlei terreinen het noodzakelijk maakt dat er zicht komt op het totaal. Door de hoeveelheid zaken die er uit de molen gekomen is of die er binnenkort uit zal komen gaat dat zicht totaal ontbreken. Gezien de vele nationale en internationale raakvlakken lijkt het mij dan ook buitengewoon wenselijk dat in een totaalbeeld samen te vatten.

Ik ben wat verbaasd over de opmerking van de Staatssecretaris over de opvattingen van het bedrijfsleven. In stukken van de COG en in het laatste nummer van Evovisie wordt uitdrukkelijk door het vervoerend bedrijfsleven

om een dergelijke samenhang gevraagd. Daarom verbaast het mij dat het bedrijfsleven thans begrip heeft opgebracht voor de uitleg van de Staatssecretaris van het verzoek van de Kamer.

Ik heb in mijn eerste termijn iets gezegd over wat in de p.k.b. 5, onder b staat verwoord: 'Het in internationaal verband te voeren infrastructuurbeleid zal een bijdrage moeten leveren aan de handhaving en zo mogelijk de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse vervoerssector.' Ik heb mij afgevraagd of dat wel in een p.k.b. thuishoort. Ik heb mij ook afgevraagd of dat wel thuishoort in een beleid dat gericht is op het zoveel mogelijk realiseren van een Europese vervoerspolitiek.

Als alle landen, niet alleen op het terrein van verkeer en vervoer, dit soort uitgangstellingen zouden betrekken, zou er dan ooit nog wel sprake kunnen zijn van een communautair beleid? Het Nederlandse belang wordt hier duidelijk primair gesteld. Uiteraard moet het Nederlandse belang voor ons een belangrijke en vooraanstaande rol spelen, daarover zijn wij het eens. Toch zou ik van de Staatssecretaris graag nog wat verhelderende opmerkingen horen over wat ik hierover in eerste termijn te berde heb gebracht.

□

De heer **Van Rossum** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb in eerste instantie gewezen op de verschuiving die in de loop der jaren heeft plaatsgevonden. Heel veel goederen, die vroeger per watertransport gingen – ik denk aan de veilingen in het Westland en aan Broek op Langedijk – zijn langzaam maar zeker naar het wegtransport verschoven. De kleinere schepen gaan eruit en daarom is dat een blijvende zaak en een blijvende belasting voor het wegverkeer. Als er minder grote wegen komen, ontstaat er op de kleine wegen steeds meer hinder. Die wegen onder vinden bovendien steeds meer hinder van het sluipverkeer. Dat geeft bij voorbeeld in het Westland nogal wat moeilijkheden.

Ik zou, omdat dit van groot belang is voor het goederenvervoer naar en van veilingen, ook wat waar betreft die snel aan bederf onderhevig is – groenten en bloemen, denk aan Schiphol – graag zien dat de Staatssecretaris daarop even inging.

Zij heeft gezegd: er staat niet zoveel in het structuurschema, omdat het bij het goederenvervoer toch een wat bijzondere gang van zaken betreft. Ik

merk op dat het goederenvervoer over dezelfde wegen gaat. Op de wegen ondervindt men allerlei moeilijkheden, zoals filevorming. Ik hoor zo nu en dan dat men geldmiddelen, die voor wegen gereserveerd waren, daaraan wil onttrekken. Het is de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris om er bij de Minister op aan te dringen, zoveel mogelijk te doen om de doorstroming van het goederenvervoer zeker te stellen. Het energieverlies als gevolg van filevorming enz. moet zoveel mogelijk worden tegengegaan. Het gaat hierbij om een economisch belang van de eerste orde van Nederland.

□

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil even ingaan op de door de heer Mateman ingediende moties. Hij zal niet verbaasd zijn als ik zeg dat ik de motie op stuk nr. 114 niet omhels.

De motie op stuk nr. 115 vind ik een verrijking voor het structuurschema. Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 116.

Wat de motie op stuk nr. 117 betreft, wijs ik erop dat ten aanzien van de lijn Lelystad–Groningen een studie wordt uitgevoerd, waarbij het aspect goederenvervoer aan de orde komt. Het lijkt mij dan ook dat de conclusie ter zake ietwat voorbarig is. Wat de Schiphol-lijn betreft, is mij door deskundigen te verstaan gegeven, dat dit traject zich niet zal lenen voor goederenvervoer. Wellicht is er dus aanleiding voor de heer Mateman, zich nog eens op deze motie te bezinnen.

De heer Lauxtermann heeft ervoor gepleit, geen directieven uit te vaardigen in een noodsituatie of in een semi-noodsituatie, daar waar het gaat om energieproblemen. Hij heeft gevraagd eerst overleg met het bedrijfsleven te voeren. Ik ben het ermee eens, dat je eerst moet proberen in overleg te komen tot een goede oplossing. Indien dat geen resultaat heeft, omdat partijen tegengestelde belangen hebben, lijkt mij dat niet te ontkomen valt aan het uitvaardigen van richtlijnen door de overheid.

De heer Castricum heeft opnieuw gesproken over de reacties van het bedrijfsleven en hij heeft gevraagd of ik niet erg optimistisch ben, gezien de laatste publikaties. Ik heb mij voorzichtig uitgedrukt, althans voor mijn doen. Ik heb gezegd, dat ik met sommige vertegenwoordigers van de organisaties heb gesproken. Overigens wil ik met nadruk memoreren, dat ik in die gesprekken heb gesteld dat samenhang in het beleid op dit vlak uiteraard

Smit-Kroes

ook mijn streven is. Ik denk, mede met het oog op hetgeen onderhanden wordt genomen, dat wij wat te vroeg zijn met het trekken van conclusies.

De heer Castricum heeft gewezen op een zin in de p.k.b. die slaat op de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse vervoersector. Hij heeft gevraagd wat, als alle leden van de Gemeenschap dit in hun beleid zouden opnemen, daarvan dan het gevolg zou zijn.

In het Verdrag van Rome hebben de lid-staten zich verplicht bepaalde activiteiten daar te verrichten waar dat gezien de kostenfactor en de situatie van het betrokken land het best kan gebeuren; dit alles in het belang van de gehele Gemeenschap. Dat is de achterliggende gedachte van waaruit dit kabinet met kracht streeft naar een versterking van de concurrentiepositie van ons goederenvervoer omdat dit één van pijlers van onze economie is.

Men weet dat wij niet beschikken over erg veel grondstoffen en dat bij veel industriële activiteiten in dit land nogal wat kanttekeningen zijn te maken. Nederland moet zijn sterkste punten uitbuiten. De heer Lauxtermann heeft nog eens gewezen op de betekenis van het goederenvervoer voor de nationale economie, de werkgelegenheid en de betalingsbalans. Het is waarachtig niet niks en dus moeten wij op z'n minst proberen die situatie te handhaven. Het zou mij deugd doen als wij het konden versterken.

De heer Van Rossum heeft gezegd, dat er wat betreft het transport van bloemen en dergelijke sprake is van een verschuiving naar het wegvervoer. Bij bederfelijke waar is snelheid één van de belangrijkste kwaliteitsaspecten van het wegvervoer. Zoiets prevaleert dan boven de wellicht lagere kosten van de binnenvaart. Ik denk dat die ontwikkeling zich zal voortzetten in die zin dat er een verschuiving zal optreden van wegvervoer naar de luchtvaart.

Die verschuiving zal ten aanzien van een aantal produkten opvallend zijn. Overigens moeten wij hierin ook niet al te rigoureuus denken want het containervervoer in de binnenvaart weet zich een aardige plaats te verwerven terwijl ik toch een tijd heb gedacht dat het containervervoer veel meer weggelegd zou zijn voor de spoorwegen en het wegvervoer. In de afgelopen jaren is gebleken dat het kwaliteitsaspect andere vormen kan krijgen.

Tenslotte deed de heer Van Rossum het verzoek aan mij, nogmaals de Minister het essentiële belang van het

goederenvervoer onder ogen te brengen. Ik denk dat het minder aan de orde is dat ik de Minister hierop wijs dan dat de geachte afgevaardigde zijn collega's in dit Huis daarop wijst.

Sluiting 21.44 uur.

2de Vergadering

Voorzitter: G. C. van Dam

Tegenwoordig zijn 14 leden der Kamer te weten:

B. Bakker, Hermsen, Van Dis, G. C. van Dam, Poppe, Hartmeijer, Van der Doef, Weijers, Nijpels, Moor, De Voogd en Toussaint, leden van de vaste commissie;

Wessel-Tuinstra en Jansen;

G. C. van Dam,

en de heer Albeda, Minister van Sociale Zaken, die vergezeld is van enige ambtenaren.

Aan de orde zijn beschouwingen over het wetsontwerp **Bepalingen in het belang van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de Arbeid (Arbeidsomstandighedenwet) (14497)**

De **Voorzitter**: Wij zullen beginnen met algemene beschouwingen, waarvan wij de artikelen van het wetsontwerp zullen behandelen.

□

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Vandaag staan wij voor een belangrijke zaak: Arbeid en arbeidsomstandigheden, meestal een materie in de schaduw van het sociaal-economisch gewoel. Er zal meer belangstelling zijn morgenavond, als het om centjes en procenten gaat, dan heden.

Het is de verdienste van minister Boersma dat hij in die schaduw wat licht heeft gebracht. Het siert deze Minister dat hij die lijn doortrekt en in wetgeving volleindt en begint. Want als de wet in het Staatsblad staat, kan pas langs de nieuwe wegen beleid gevoerd gaan worden.

Wij zijn de Minister en zijn dienaren dankbaar voor hun zorgvuldig handelen tijdens de schriftelijke gedachtenwisseling. Veel is via nota's van wijzigingen verwerkt. Ik neem aan dat de

ontmoeting vandaag in dezelfde bereidwilligheid zal plaatsvinden. Het gaat om arbeid en arbeidsomstandigheden. Sprekend en denkend over arbeid zullen we in eerste instantie moeten bevorderen dat arbeid in de klassieke vorm van werkgever en werknemer met een sociaal opgetuigde ruilovereenkomst van het toneel gaat verdwijnen. Al te veel is het relatiepatroon een rollenspel geworden, met een klassieke zwart-wit tekening die door belanghebbenden gaarne in stand wordt gehouden, een situatie waar we de volgende eeuw niet mee kunnen ingaan.

Terecht heeft de Minister mij toegezegd te zullen nagaan wat nodig is om meer alternatieve arbeidscontracten en ondernemingsvormen te stimuleren, tot en met zelfbestuur. Ook deze wet zal in het begrip welzijn de arbeidsorganisatie, de arbeidsverhoudingen moeten kunnen veranderen en aanpassen aan moderne inzichten en behoeften. Dat gaat langzaam, te langzaam, waardoor verdere vervreemding tussen mens en arbeid kan gaan ontstaan. Het moet een teken aan de wand zijn dat de animo voor industrie-arbeid tanende is. Dat valt met geld niet op te lossen, alleen maar tijdelijk: Voer voor korte-baan-dravende ondernemers.

Bij de huidige problematiek speelt het vraagstuk van onderwijs en arbeidsmarkt in hogen mate, zeker voor vrouwen. Ik doe daar nu het zwijgen toe. Wel wil ik aandacht voor de onderwijzijde van humanisering van arbeid. Wie wat rondkijkt in het onderwijs en zeker in het beroepsvoorbereidend onderwijs, vindt weinig over ergonomie, veiligheid, gezondheid, communicatie, veranderingen in de arbeidsorganisatie. Dit zijn sleutelwoorden voor het begrip 'humanisering van de arbeid'.

Het is uitermate boeiend na te gaan welke van deze door mij genoemde factoren werkelijkheid worden in het

beroepsonderwijs, zowel op het lager, middelbaar en hoger beroepsonderwijs en het hoger technisch onderwijs.

Mijnheer de Voorzitter! Het vak ergonomie komt in het beroepsonderwijs niet voor; het is hoogstens een vrijwillig onderdeel op een technische hogeschool. Veiligheid en gezondheid komen in het beroepsonderwijs nauwelijks aan de orde. Communicatie, een toch belangrijk deel van de humanisering, is afhankelijk van de interesse en de kunde van docenten. Dit vak is niet gestructureerd en zeker in bijvoorbeeld ingenieursopleidingen niet. Het enige terrein waar verschuivingen waar te nemen zijn is het terrein van de organisatie-theorie en de organisatie-techniek. Maar ook dat beperkt zich in feite nog tot de hogere vormen van beroepsonderwijs.

Welnu, mij lijkt het van het grootste gewicht dat de Minister zich nog eens verstaat met zijn ambtgenoot van Onderwijs en Wetenschappen. Anders is de kans groot dat humanisering van arbeid net zo een studeerkamerwoord gaat worden als democratisering en inspraak. Zulke zaken krijgen zonder een bedding in het onderwijs geen handen en voeten en dat blijven toch attributen, zoals ik heb waargenomen, die nodig zijn om in beweging te komen en te blijven.

En om wat dichter bij de Minister zijn huis te blijven, wordt hier ook over gesproken in de cursussen van vakopleiding voor volwassenen? Is er wel eens gedacht over meer voorlichting en informatie op radio en televisie? Zou het niet verstandig zijn, in de cursussen die voor ondernemingsraadsleden worden opgezet aan deze onderdelen meer aandacht te geven?

Over arbeid wijkt de schaduw van de paradijsvloek slechts langzaam. Wie niet werkt, zal niet eten. Die barre zeggwijze zit er ingeheid, hier zowel als elders, want zij bestaat ook in het Frans, Duits en Engels, ze is een gegeven in het Westerse cultuurpatroon. Is het

Weijers

niet merkwaardig dat zo'n bijbelcitaat een soort grondwet voor het denken over arbeid is geworden en dan nog verbasterd ook? Want Paulus zegt het in zijn tweede brief aan de christenen van Thessalonica feitelijk milder: 'Als iemand niet wil werken, zal hij ook niet eten'. Hij zet zich daarbij af tegen sommigen waarover hij heeft gehoord, mensen die werkloos rondhangen, alle moeite schuwen, maar zich wel met alles bemoeien. Hij vermaant hen dat zij regelmatig moeten werken en hun eigen kost moeten verdienen, zoals hijzelf altijd heeft gedaan om niemand tot last te zijn. 'Gaat niet meer met hem om', schrijft Paulus, 'dan zal hij zich schamen. Gij moet hem echter niet behandelen als een vijand, maar terechtwijzen als een broeder'.

De brief heeft het gelukkig niet over mensen die wel werken willen maar niet meer kunnen, maar de strekking is toch duidelijk: werken is vanzelfsprekend, werken moet. En vandaar is het maar een kleine stap naar de diepgewortelde misvatting, dat mensen niet worden beoordeeld naar wat ze zijn, maar naar wat ze presteren. Want zo zijn de zaken ingericht tot op vandaag: de maatschappelijke waardering is voor de actieven. En de passieven? Actief tegenover passief: dat wordt de nieuwe klassetegenstelling.

Het denken over arbeid wordt nog uit andere bijbelse bron gevoed, het boek Genesis. Daarin staat de droom opgetekend van het verloren paradijs, de tuin die Jahwe God in Eden voor de mens had aangelegd, weliswaar niet om er genoeglijk in het gras te liggen: de tuin, de bomen, de dieren, de schepping werden Adam gegeven om te bewerken en te beheren. Maar dat moet een aangename bezigheid zijn geweest, zoals menig werk ook vandaag nog is.

Na de zondeval jaagt Jahwe God de mensen uit het paradijs. 'Zwoegend zult ge voortaan eten van de grond, alle dagen van uw leven; distels en doornen zal hij voortbrengen. En in het zweet zult ge werken voor uw brood, tot ge terugkeert naar de grond waaruit gij zijt opgenomen: gij zijt stof, en tot stof keert ge terug'.

Ook dat zit er diep ingehamerd, arbeid als straf. En daar ligt de stap naar wat een ander misverstand lijkt: dat zwoegen een onvermijdelijkheid is waarin men berusten moet als in een noodlot. Kerkelijk werd die berusting ook wel positief aangeduid. Een christen, zo heette het nog kort geleden, zou de zwaarte van de arbeid moeten dragen uit versterving en als een kruis

en dit opnemend zal hij God verheerlijken in zijn werken en zwoegen. Misschien is dat menigeen ooit een troost geweest en een zingeving voor wat zinloos leek, maar wat kan zo'n denkwijze ook gemakkelijk misbruikt worden om arbeidsomstandigheden meer op slavernij te laten lijken, ook waar dat anders had gekund.

Berusting aan de ene kant, overwaarding van produktiviteit aan de andere, hebben zeker bijgedragen tot de vertroebeling van het zicht op de problemen van werken en werkgelegenheid en van de verdeling van de arbeid en de vruchten daarvan.

Bijna onoplosbaar lijken die problemen, weerbarstig als ze zijn, distels en doornen van de paradijsvloek. Nochtans is juist hier ook elk zwoegen gerechtvaardigd om menswaardige oplossingen te bereiken.

De bisschoppen van Nederland hebben als vaste(n) briefschrijvers dit jaar ook de mens in de arbeid centraal willen stellen. Er staan vele waardevolle opmerkingen in. Of ze doordringen tot de werkplek, in die schaduw van onze samenleving, is de vraag. Deze wet geeft een platform, een ingang om juist via het begrip welzijn, ook aan die gedachten gestalte te geven. Een enkel citaat:

'Om hierin verbetering te brengen, is het noodzakelijk voort te gaan met de vermaatschappelijking van het economisch handelen. Want een grote oorzaak van menselijk ondoelmatige besteding van kennis en produktiemiddelen en daarmee van arbeid ligt hierin, dat veel ondernemingen, bedrijven en instellingen functioneren als nogal gesloten systemen en beheerst worden door beperkte doelstellingen en criteria. Dit heeft voor het beleid van economische organisaties tot gevolg, dat allerlei menselijke waarden vaak slechts als externe factoren of randvoorwaarden in beschouwing worden genomen. Op dit punt is er thans door bezinning en actie sprake van belangrijke veranderingen. Velen zien in dat men niet langer werken kan met de traditionele verantwoordelijkheidsstructuur van het kapitalistische stelsel en met de bepaling daarin van wat 'bedrijfseigen' doelstellingen zijn.'

Mijnheer de Voorzitter! De manier waarop arbeid een uitdaging vormt voor de mens is een uitdrukking van onze cultuur. Fortman zegt hierover het volgende:

'Een cultuur is echt in de mate waarin zij individuen de kans biedt hun eigen persoonlijke mogelijkheden te realiseren en hun voornaamste creatieve en emotionele behoeften te bevredi-

gen. Het individu is in zo'n cultuur doel en niet alleen maar middel.' De vraag is of vanuit die gedachte onze cultuur, zeker in relatie naar arbeid, nog wel een echte cultuur te noemen is.

Nu kom ik op de wet zelve. Vooruitlopend op de discussies over de amendementen, wil ik een aantal aspecten wat algemeen benaderen. In de eerste plaats betreft dit de deskundigheid van de diensten.

Ons is het hanengevecht opgevallen tussen veiligheid en gezondheid en het nog ondergesneeuwd zijn van welzijn en ergonomie. De medische discipline verkeert in een voorrangpositie, wellicht een overblijfsel uit onze 'medicijnmannencultuur'. Ons staat een interdisciplinair samenwerken voor ogen, waarbij de eigenheid en de gemeenschappelijkheid een nieuw weefwerk behoren te zijn. In het vergunningstelsel dient dit tot uitdrukking te komen. Een afzonderlijke dienst dient slechts een tijdelijke vergunning te verkrijgen en gemaand te worden naar integratie te streven.

Bij die deskundigheid speelt ook een rol de gezamenlijke dienstverlening voor verschillende bedrijven en instellingen, inclusief de overheid. Immers, waarom moet er voor ambtenaren een aparte gezondheidszorg zijn? Dit is voor mij een van de vele raadselen. Hoe kijkt de Minister hier tegenaan?

Het Noorse model van verantwoordelijkheid tussen enerzijds arbeidsinspectie en anderzijds werkgevers en werknemers heeft ons zeer aangesproken. Mij is duidelijk dat ik over de rand van ons staatsrecht reik, als ik een zelfde constructie voor ons land zou bepleiten. Wel wil ik het staatsrecht zoveel mogelijk oprekken ten behoeve van het bereiken van die wenselijke situatie. Bij de behandeling van de amendementen komen wij daarop terug. Ik verwacht van de Minister te dezen een positieve opstelling.

Diezelfde positieve opstelling verwacht ik ten aanzien van de regionale invulling. De wijze waarop regeringen en landelijke organisaties ijveren voor eigen regionale verantwoordelijkheden is weinig bemoedigend. Vrome woorden, weinig daden! Wat dit betreft, waait de geest van Thorbecke nog fiks door bestuurlijk Nederland. Ook via de behandeling van dit wetsontwerp zullen wij trachten tegen die geest in te gaan.

Waardering hebben wij voor de, mede op onze wens, verbeterde gelijkwaardige positie van werkgever en werknemer in dit wetsontwerp. Humanisering van arbeid is alleen te bereiken via de weg van samenwerking en overleg, een moeizame weg, een weg

Weijers

met als eindpunt een volwaardig deelgenootschap van de werker in onderneming of instelling. Behalve economische en technische vernieuwing is ook sociale innovatie nodig. Deze wet kan daartoe een hulpmiddel zijn. Een boeiende zaak!

□

De heer **Van Dis** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! In deze algemene beschouwing zou ik willen beginnen met iets over de historie te zeggen. In 1895 kwam de eerste veiligheidswet voor fabrieken en werkplaatsen tot stand. Het kinderwetje van Van Houten van 1874 was volwassen geworden, maar ook in de volwassenheid is er van groei sprake. De huidige Veiligheidswet dateert van 1934. Evenals de thans aan de orde zijnde ontwerp-arbeidsomstandighedenwet werd een inwerkingtreding in fasen voorzien.

Ook de Veiligheidswet was in hoofdzaak een raamwet. De groei in volwassenheid bracht echter met zich dat de wet op den duur uit zijn jasje knapte. Herstelwerkzaamheden braken bij de handen af en het inzicht won veld dat er iets nieuws moest komen, waarin het oude een min of meer ondergeschikte plaats moest innemen. De tijd drong naar een structurele verandering, waarbij de gehele materie een eigentijdse vorm moest worden gegeven. Met het toenemen van de economische welvaart groeide recht evenredig het belang dat wordt gehecht aan het zich wél bevinden van de werkende mens met betrekking tot zijn werk.

Het valt ons niet moeilijk om dat in te leven, zeker niet als dit gepaard gaat met het toekennen van grotere verantwoordelijkheden en verplichtingen voor de werkende mens, die zich mag sieren met de naam: werknemer. Evenzeer geldt echter, dat de werkgever zich in de huidige omstandigheden dankbaar van de geboden mogelijkheden mag en moet bedienen, opdat de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het reilen en zeilen binnen een bedrijf optimaal wordt beleefd.

In onze visie is het gehele ondernemen geen kamp waarin het recht van de sterkste dient te zegevieren en waarin de klassenstrijd de uiteindelijke oplossing dient te bewerkstelligen. Het is echter veeleer een dienstbetoon aan de samenleving waarin het dienen van elkaar dienstbaar wordt gemaakt aan de gehele samenleving.

Als met name beide partijen elkaars belangen op het oog hebben, draagt dat bij tot een optimale werkverhouding, waarin de mens in de samenwerking tot zijn of haar recht kan komen.

Het bijbelse begrip 'draagt elkanders lasten' kan dan in afgeleide zin worden behartigd. Naar die bijbelse opdracht betekent dit ook een woekeren met de geschonken gaven. Wij leven echter in een gebroken wereld. Wij zouden stuurloos ronddobberen, als wij te werk gingen naar de ingeving van ons eigen hart. Juist daarom zijn geboden en regels heilzaam. Zij vormen het hart en de omtuining van een Gode welbehagelijk, stil en gerust leven.

Als wij spreken over de particuliere ondernemingsgewijze produktie en als wij het oog richten op de arbeidsomstandigheden, valt vooreerst op dat de laatste jaren de humanisering van de arbeid grote aandacht heeft gekregen. Terecht!

Het voorstel dat wij nu behandelen, heeft nu wel niet zo'n brede omvang – in de stukken staat 'scope' – maar het kan daarbij wel worden ondergebracht, in het bijzonder als gelet wordt op de introductie van het begrip 'welzijn' dat daarmee toch nauw verband houdt.

Zoals reeds gebleken is, staat mijn fractie daar positief tegenover. Toch wil ik in meer algemene zin een waarschuwing laten horen, en wel in vragende vorm. Wat is de precieze oorzaak, dat de werkende mens in het huidige tijdsgewricht zich er meer dan voorheen van bewust is, dat de werkzaamheden die hij moet verrichten hem meer moeten kunnen bieden dan hetgeen hij voor het levensonderhoud voor zichzelf en de zijnen in materiële zin nodig heeft? Wreekt zich hierbij ook niet het vervlakken van de christelijke opdracht tot het bouwen en bewaren van de aarde?

Ik wil het misbruik van de zijde van de werkgevers niet goed praten. Integendeel! Zij hebben dikwijls hun opdracht verloochend. Toch wil ik vragen, of de gevoelde noodzaak tot humanisering van de arbeid ook niet haar wortel vindt in een gekweekt wantrouwen tussen werkgevers en werknemers onderling. Zowel de werkgevers als de werknemers zijn daar debet aan. Alle werkgevers zijn ten slotte geen boosdoeners en alle werknemers geen heiligen, die uitsluitend vechten voor de goede zaak. Ik stel het bijzonder op prijs, als de Minister hierop wat nader ingaat.

Diepere oorzaken behoeven bepaalde vernieuwingen niet in de weg te staan. Ondanks onze bedenkingen van enigszins principiële aard kan de zaak zelf, waarom het gaat toch een warm hart worden toegedragen. Economisch gerichte activiteiten dienen hun begrenzing en hun complement te vinden in de arbeidsomstandigheden.

Sommige economische activiteiten zouden zelfs nooit ter hand mogen worden genomen. Er is ook een grens voor economische bezigheden op zich zelf. Dat geeft tevens aan, dat economie nooit waardenvrij kan zijn. Kortom, de beoogde doelstellingen in het belang van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid kunnen rekenen op onze instemming.

Ik ben mijn verhaal zeer algemeen begonnen, zo algemeen, dat de Minister het voor kennisgeving kan aanmerken. Desondanks, misschien tegen beter weten in, hoop ik, dat hij de nodige aandacht zal schenken aan mijn meer algemeen getinte opmerkingen.

Minister **Albeda**: Het is dan niet aardig om te zeggen: tegen beter weten in.

De heer **Van Dis** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Nu daal ik af tot een wat meer op dit wetsontwerp toegesonden kwestie. Het zal duidelijk zijn, dat de aanpak, zoals in de nieuwe regeling is voorgesteld, mijn fractie juist lijkt dan het opnemen van absolute normen, hetgeen wij hebben kunnen constateren in de Noorse wetgeving. Het komt ons realistischer voor, uit te gaan van de algemeen menselijke onvolkomenheid en te trachten, al naar gelang de aanwezige mogelijkheden, te komen tot voortdurende aanpassing.

Hier speelt ook de economische situatie een grote rol. Immers, waar het bedrijfsleven toch al zoveel moeite heeft het hoofd boven water te houden, zal een absolute norm kunnen leiden tot maatregelen die het primaire doel van het bedrijf onmogelijk maken. Dan zijn wij nog verder van huis.

Onze fractie vindt ook dat de wetgeving er is om te worden nageleefd. Als de eisen te hoog worden gesteld, leidt dit tot feitelijke strijdigheid met de letter van de wet, als er geen mogelijkheden zijn om aan die eisen te voldoen. Er worden al te veel wettelijke bepalingen gevonden die niet worden nageleefd. Vermeerdering daarvan is geen goede zaak.

□

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! De fractie van D'66 is verheugd dat het wetsontwerp arbeidsomstandighedenwet thans in zo'n vergevorderd stadium is. Mijn fractie heeft aan de voorbereiding met enthousiasme deelgenomen. Wij zijn hier immers bezig met het verbeteren van de kwaliteit van de samenleving. Want wie zich bezighoudt met humanisering van de arbeid, is bezig met een kwalitatief proces in onze samenleving en dat is iets waar D'66 zich in hoge mate voor interesseert.

Wessel-Tuinstra

Nu is het met die kwalitatieve processen in de politiek hoogst merkwaardig. Zij worden in de eerste plaats volstrekt verwaarloosd. Zij worden verwezen naar de zachte sector en die is sowieso politiek oninteressant. Er wordt in de tweede plaats in sterke mate in gedepolitiseerd.

Naar mijn mening zijn deze beide tendensen van 'niet belangrijk' en 'geen harde politiek' ook bij het onderwerp arbeidsomstandigheden duidelijk aantoonbaar. Wie achterin het wetsontwerp het lijstje doorneemt van binnengekomen commentaren, ziet dat dit er nog geen twintig zijn. Milieugroepen, consumentenorganisaties, vrouwengroeperingen; samen vele honderdduizenden leden, ontbreken geheel; en dat bij een wetsontwerp dat zo direct iedere burger en zijn gezin betreft. Blijkbaar wordt toch het belang van een goed arbeidsmilieu onvoldoende ingezien. Ook de vakbeweging heeft het jaren laten liggen.

Dat het politiek oninteressant geacht wordt, blijkt bij voorbeeld uit het feit dat in de langdurige onderhandelingen tussen de Minister van Binnenlandse Zaken en de ambtenarenbonden over de ambtenarensalarissen met geen woord gerept wordt over het arbeidsmilieu van ambtenaren, terwijl uit onderzoek blijkt dat de strakke hiërarchie op bij voorbeeld de departementen het verschijnsel 'stress' onder het middenkader van de ambtenaren sterk heeft bevorderd. De miljoenen aan ziektegeden zijn blijkbaar oninteressant voor de heren Dutman en Wiegel, om van het menselijk leed nog maar te zwijgen.

D'66 wil alleen nog maar eens benadrukken dat het ook bij dit onderwerp om politieke keuzen gaat. Dat betekent niet alleen dat er geld zal moeten zijn voor uitbreiding van de arbeidsinspectie, voor bedrijfsgeneeskundige diensten, veiligheidsdeskundigen enzovoorts. Het betekent vooral dat productieprocessen zo moeten worden gericht dat de output niet alleen een kwalitatief goed produkt is, maar tevens arbeidssatisfactie voor de werknemer. Het economisch beleid van de onderneming is dan tegelijk het sociaal beleid, of moeten wij het omdraaien: bepaalt nu voortaan het sociaal beleid het economisch beleid? Het zou best interessant zijn om hierover nog eens de visie van de Minister te horen.

D'66 spreekt al jaren over technologische innovatie. Wij blijven dit zien als een belangrijk instrument voor industriële vernieuwing. Om onze export te bevorderen zullen wij immers kwaliteitsprodukten moeten leveren.

Goede technologische innovatie blijft een belangrijke doelstelling en D'66 blijft daar enthousiast voor. Zonder sociale innovatie komen wij echter met onze technologische innovatie ook nergens. Wij zullen ons bij iedere technologische vernieuwing wel degelijk de vraag moeten stellen of zij wel bijdraagt tot de verbetering van het arbeidsmilieu. Ook hier kan men wel degelijk denken aan een omkering.

Natuurlijk kan technische innovatie een bijdrage zijn aan sociale innovatie, maar beter is het volgens D'66 om te zeggen: géén technologische innovatie zonder sociale innovatie. De voorbeelden liggen voor het oprapen: nucleaire geneeskunde moet men niet toepassen zolang de isotoopenlaboratoria nog onvoldoende veilig zijn; geen elektrische zaag zolang de geluidshindernormen niet vaststaan; geen bio-industrie zolang de schade voor mens en dier nog zo groot is. De sociale innovatie dient dus de maatschappelijke voorwaarden te scheppen voor de technologische innovatie en niet andersom. Ook hier een politieke keuze.

Mijnheer de Voorzitter! Mijn fractie acht het wetsontwerp in de loop van de voorbereiding aanzienlijk verbeterd. Dat is ook de reden waarom mijn fractie maar een beperkt aantal amendementen heeft ingediend. Aan veel van onze wensen was immers door de Minister reeds tegemoet gekomen. We denken hierbij aan de verduidelijking van het begrip welzijn, de betere relatie met het milieubeleid, de mogelijkheid van werkweigering en de toezending aan gemeenten en brandweer van de arbeidsveiligheidsrapporten.

Wij zien de behandeling dan ook met optimisme tegemoet. Dat optimisme moet ons echter niet blind maken voor de grote weerstanden die ons bij de invoering van de wet ongetwijfeld te wachten staan. Deze week wordt in de Tweede Kamer een debat gevoerd over de uitvoering van de Wet buitenlandse werknemers. Ik zou buiten de orde en buiten mijn spreektijd gaan als ik nu hierop zou ingaan, maar er is bij voorbeeld een notitie van de Stichting van de Arbeid.

Hoe weinig klinkt daarin door van bezorgdheid over de slechte arbeidsomstandigheden van grote groepen buitenlandse werknemers in ons land. Van politieke keuzen gesproken! Het ziet er dus niet naar uit, dat het maatschappelijk klimaat al geheel en al klaar is voor deze arbeidsomstandighedenwet. D'66 hoopt van harte dat de Minister het zijne ertoe zal bijdragen om dat klimaat te helpen scheppen. Wij zijn daartoe zeker bereid.

□

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Het mag verwonderlijk genoemd worden dat het voorliggende wetsontwerp tot op heden, buiten de vakkringen, weinig aandacht heeft gekregen, verwonderlijk omdat de Arbeidsomstandighedenwet eigenlijk een van de belangrijkste stukken sociale wetgeving van na de tweede wereldoorlog genoemd mag worden. Niet alleen voor Nederland praten we hier vandaag over een fundamentele verandering in de arbeidswetgeving. In Europees verband zal ons land, als deze wet de Staten-Generaal is gepasseerd, een koppositie innemen.

Vergelijking van de arbeidswetgeving zoals zij in de andere EEG-landen van kracht is, maakt duidelijk dat met name de introductie van het begrip 'welzijn' in het nu voorliggende wetsontwerp een nieuwe dimensie betekent, die in andere landen niet of niet in die mate voorkomt. Over de EG-grenzen heen kijkend zie ik dat alleen Noorwegen een arbeidswetgeving heeft die met de bij ons te realiseren regels in meerdere en mindere mate te vergelijken is.

Het past hier vandaag, de bewindsman een compliment te maken voor de voortvarendheid die met het wetsontwerp op het departement is betracht. Het is echter niet alleen bij voortvarendheid gebleven. Aan de vele voorstellen tot wijziging die in het voorlopig verslag en het eindverslag door de diverse fracties naar voren zijn gebracht, is door de Minister in ruime mate tegemoet gekomen. Ook al zou de grote hoeveelheid amendementen anders doen vermoeden, in de diverse nota's van wijzigingen heeft de Minister tal van ideeën, aangedragen door kamerleden en werknemers- en werkgeversorganisaties, overgenomen. Ik wens daarover namens mijn fractie onze erkentelijkheid uit te spreken.

Een van de belangrijkste punten van discussie bij de schriftelijke voorbereiding van het wetsontwerp door de Kamer, werd gevormd door de introductie van het begrip 'welzijn' in verband met de arbeid. Het binnenhalen van het 'welzijn' in de arbeidswetgeving heeft onze volledige instemming.

In 1977 bracht het wetenschappelijk bureau van de VVD, de Professor Telders Stichting, een rapport uit over de plaats van de arbeid in de maatschappij van morgen. In dat rapport stonden centraal het welbevinden van de werknemers in de arbeidsverhouding en vooral het meebepalen van dat welzijn door de werknemers zelf. De arbeidsomstandighedenwet ligt feitelijk in

Nijpels

het verlengde van wat in 1977 door een aantal liberale deskundigen als fundament voor een liberale visie op de arbeid en de arbeidsverhoudingen werd gezien. Het zal daarom duidelijk zijn dat de VVD-fractie volledig kan instemmen met de grote lijnen van de Arbeidsomstandighedenwet. Dat neemt niet weg dat ik toch een aantal kanttekeningen wens te plaatsen bij een paar uitgangspunten van het wetsontwerp.

Welzijn – zo heb ik ook in de verslagen namens mijn fractie aangegeven – achten wij primair een zaak van eigen beleving. Wat door de ene werknemer als welzijn wordt ervaren, behoeft niet onverkort te gelden voor de andere werknemer. Vandaar ook dat wij het bepalen van het welzijn zeker in eerste instantie een zaak achten van overleg tussen werknemers en werkgevers. Het is niet de overheid – en het behoort in onze ogen niet de overheid te zijn – die in overwegende mate het welzijn van de werknemer bepaalt.

Dat zou immers inhouden dat de vrijheid die de werknemer zich in zijn arbeidssituatie heeft weten te verwerven, bedreigd zou worden door de overheid, die juist over zijn vrijheid zou dienen te waken. Vandaar ook dat de VVD-fractie in een aantal amendementen heeft voorgesteld de bevoegdheden van de Arbeidsinspectie slechts van kracht te doen zijn indien dit geschiedt op verzoek van de Ondernemingsraad, de Commissie voor veiligheid, gezondheid en welzijn of de vakbeweging.

Als de overheid de emancipatie van de werknemer serieus wenst te nemen, zal dat ook in de wetgeving tot uitdrukking dienen te komen. Ik erken uiteraard dat de overheid in het verleden een belangrijke rol heeft gespeeld op het terrein van de arbeidsbescherming en dat zij ook in de toekomst nog een belangrijke rol kan spelen. Deze wet echter plaatst de overheid in een nieuwe positie en maakt een nadere bezinning van de overheidstaak op dit terrein gewenst.

Kritiek hebben wij in het licht van het vorenstaande ook op de rechtsonzekerheid die het begrip welzijn, zoals het in sommige artikelen in het ontwerp wordt gehanteerd, teweeg brengt. Bij de eerste nota van wijzigingen heeft de Minister gelukkig aan het begrip welzijn wat meer inhoud gegeven en het wat duidelijker afgepaald. Die afpaling was in onze ogen noodzakelijk omdat werknemers en werkgevers in onze ogen er recht op hebben te weten waar ze aan toe zijn. Zeker als het

districtshoofd van de Arbeidsinspectie in die gevallen waarin meningsverschillen kunnen ontstaan over de interpretatie van het welzijn in verband met de arbeid, aanwijzingen kan geven, is een behoedzaam optreden van de overheid gewenst om te voorkomen dat zij niet op de stoel van de vakbeweging of op die van de ondernemer gaat zitten.

Dat over invoering van de wet en de uit de wet voortvloeiende algemene maatregelen van bestuur en ministeriële beschikkingen overleg gepleegd zal worden met de nieuw te vormen arbeidsraad, waarin werkgevers en werknemers zijn vertegenwoordigd, vermindert onze argwaan enigszins, maar neemt die nog steeds niet weg.

Een ander punt van kritiek vormt bij ons nog steeds het in het wetsontwerp gekozen systeem van delegatie en sub-delegatie. De Minister betoogt daarover dat dat systeem ook al in de bestaande veiligheidswetgeving voorkomt, maar dat is op zich natuurlijk nog steeds geen reden om het dan ook maar in nieuwe wetgeving te introduceren. Bovendien is het voorgestelde systeem van sub-delegatie in onze ogen wel degelijk nieuw en wij worden in die mening gesterkt door wat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten ter zake opmerkt.

De VVD-fractie wenst, zoals bekend mag worden verondersteld, een grote mate van terughoudendheid te betrachten bij het creëren van verregaande delegatiebepalingen in wetgeving.

Regelgeving dient primair door de wetgever te geschieden en pas secundair via algemene maatregelen van bestuur. Er wordt niet voor niets de laatste jaren van talloze kanten gewezen op de uitermate gebrekkige controle die het parlement kan uitoefenen op die regelstelling via algemene maatregelen van bestuur. De verzwakking van de positie van beide Kamers, en daardoor de verzwakking van de invloed van de samenleving, baart ons zorgen en wensen wij in ieder geval zoveel mogelijk in te dammen.

In de nota naar aanleiding van het eindverslag merkt de Minister in antwoord op vragen van onze zijde op dat hij overweegt met de Kamer overleg te plegen over ontwerpen van algemene maatregelen van bestuur, die onderwerpen betreffen die niet in artikel 21 voorkomen. Dat overwegen vind ik wat aan de magere kant en ik wil de Kamer dan ook heel uitdrukkelijk over dit punt om een uitspraak vragen.

In aansluiting hierop zou ik bij de bewindsman ook nog eens willen aandringen om in de uitvoeringsregelingen zoveel mogelijk normstellingen te verwerken en bij de uitvoering van de wet de voorkeur te geven aan algemene maatregelen van bestuur boven ministeriële beschikkingen.

De invoering van de Arbeidsomstandighedenwet zal, naar het zich laat aanzien, zo'n vijf à tien jaar in beslag nemen. Uit deze lange termijn blijkt alleen al dat deze wet een diep in de arbeidssfeer ingrijpende regeling vormt. In de verslagen heeft mijn fractie al aandacht geschonken aan de sterke personele belasting die de invoering van de wet zal inhouden voor het apparaat van de Arbeidsinspectie en in het verlengde daarvan voor een aantal afdelingen van het departement.

Het van kracht worden van de Arbeidsomstandighedenwet schept niet alleen verwachtingen van, maar ook een groot aantal verplichtingen voor de overheid. Werknemers en werkgevers mogen van de overheid een zorgvuldige en deskundige invoering verwachten. Ik hoop dat de Minister door zijn nieuwe ambtgenoot van Financiën in staat gesteld zal worden die hooggespannen verwachtingen waar te maken.

□

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Als de tekenen ons niet bedriegen, gaan we vandaag een mooi dagje van gemeen overleg tegemoet. Ik heb de stellige verwachting, dat het overleg dat tot nu toe in de schriftelijke voorbereiding zeer goed is geweest, vandaag ook zal kunnen worden voortgezet.

In een recent nummer van Evangelie en Maatschappij is een artikel te lezen van de heer Looise, die daarin signaleert dat bij voorbeeld het instituut van sociaal-wetenschappelijk onderzoek op grond van onderzoek meent te kunnen stellen dat 9% van de beroepsbevolking op dit moment zijn arbeidsomgeving als onveilig ervaart.

De WRR stelt vast, dat 10 tot 20% van de werknemers werken op een arbeidsplaats, die in feite een uitgeholde arbeidsplaats is met uitgesplitste taken, met korte werkcycli en met monotoon en routineachtig werk. Deze zaken mogen niet voorkomen, wanneer dit wetsontwerp tot wet is verheven. Philips legt de relatie tussen ploegenarbeid en ziekteverzuim en laat zien, dat de produktieorganisatie – ik zeg niet: arbeidsorganisatie – niet zelden participatie in de weg staat. Op dit punt herin-

ner ik nog aan wat ik in het voorlopig verslag heb ingebracht ten aanzien van de invloed van schaal en complexiteit op het welzijnsbeleven van de werknemer.

Mijnheer de Voorzitter! Bij dit wetsontwerp gaat het uiteindelijk om een afweging van belangen. Veiligheid wordt niet als een absoluut gegeven gesteld. Dat blijkt uit verzet tegen het eisen van absolute veiligheid. De vraag is niet of er veiligheidsbelangen worden afgewogen tegen andere belangen, maar welke belangen in het geding zijn, door wie wordt afgewogen en op welke plaats. In dit wetsontwerp vindt duidelijk een verlegging van de situatie plaats. Kan de ondernemingsraad of de commissie veiligheidsmaatregelen afdwingen? Dat is een moeilijke weg. Het kan, als men het aanstuurt op een aanwijzing.

Ik vind dat er een rol voor de overheid is uit een oogpunt van bescherming van de werknemers, maar ook omdat de samenleving wordt geconfronteerd met de gevolgen van onveiligheid, zelfs wanneer die onveiligheid geaccepteerd wordt door werknemers en werkgevers onderling. Het wetsontwerp gaat over de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid. In de voorbeschuwingen is veel gesproken over de vraag, wat de invulling van het begrip 'welzijn' is.

De fractie van de PPR hecht eraan alsnog nu te zeggen, dat veiligheid en gezondheid aspecten zijn van het welzijn. Welzijn is niet nevensgeschikt aan veiligheid en gezondheid. Is het welzijn in de arbeid eigenlijk niet een te breed gegeven, te breed in die zin, dat in tal van andere wettelijke regelingen aspecten worden geregeld, die ook te maken hebben met het welzijn? Ik vind dit een moeilijk probleem.

Men kan zich voorstellen, dat in dit wetsontwerp wel uitgegaan wordt van het brede begrip 'welzijn', maar dat in het wetsontwerp naar die andere wetgeving verwezen wordt. Het niet hanteren van het brede begrip 'welzijn' blijkt bij voorbeeld uit het feit, dat wel de bedrijfsgezondheidsdiensten, de veiligheidsdiensten worden geregeld, maar niet de vormingsdiensten en een dienst, gericht op de arbeidsorganisatie. Overwogen kan worden, te dien aanzien een regeling in het vooruitzicht te stellen, zelfs bij wet.

Mijnheer de Voorzitter! In het gebeuren rondom de veiligheid op de arbeidsplaats zijn twee zaken van belang. In de eerste plaats de positie van de werknemers en in de tweede plaats

het toezicht en de regelgeving door de overheid. Met betrekking tot de positie van de werknemers ligt de nadruk op het aspect samenwerking tussen werkgevers en werknemers.

Die samenwerking zou kunnen voortvloeien uit de doelstelling van de onderneming. De wetgeving op het gebied van de ondernemingsraad gaat uit van het functioneren van de onderneming in al haar doelstellingen. Bij de behandeling van de Wet op de Ondernemingsraden heeft onze fractie daartegen bezwaar gemaakt. Wij vroegen ons af, wie die doelstellingen vastlegt en of niet van een te grote eenzijdigheid sprake is.

Ik zou de Minister nadrukkelijk willen vragen, of het geen aanbeveling verdient om met name de zorg voor de veiligheid op de arbeidsplaats wettelijk verplicht op te nemen in de doelstellingen van een onderneming, zodat daarmee althans op dit punt een basis gelegd wordt voor een gelijkwaardige machtspositie van werknemers ten opzichte van werkgevers. Het wetsontwerp geeft de individuele werknemer bescherming in het treffen van regelingen en het stellen van voorschriften en van de rechtspositie. Ik denk aan het aspect van de werkonderbreking. Ook collectief is dat het geval; de ondernemingsraad en de commissie krijgen een aantal bevoegdheden.

Het wetsontwerp is sinds de indiening aanzienlijk verbeterd. Ik denk hierbij bij voorbeeld aan het lopende bandwerk, aan het tempo van de arbeid, aan de versterking die tijdens de uitwisseling van meningen met de Kamer heeft plaatsgevonden van de positie van de ondernemingsraad of de commissie in het overleg bij de informatieverstrekking, bij het verkrijgen van deskundige bijstand en bij het geven van een aanwijzing. Ik denk aan de positie van jeugdige werknemers, aan de positie van de veiligheidsdienst en van de veiligheidsdeskundigen, met name in de onafhankelijkheid daarvan, aan werktempo en werkorganisatie. De werkonderbrekingspositie is verbeterd en de vakverenigingen kunnen wetstoepassing vragen.

Vandaag zal blijken – vele amendementen geven daartoe al aanleiding – of er nog een aantal verbeteringen mogelijk is. Als wij in deze zin vandaag ons overleg voortzetten, dan kunnen wij wellicht terugzien op een stuk geslaagde wetgeving.

□

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil beginnen, bij de behandeling van dit ontwerp, de

ambtenaren van de Minister hartelijk dank te zeggen voor het vele werk dat zij ten behoeve van ons hebben gedaan. Wanneer wij praten over arbeidsomstandigheden moeten wij erkennen, dat de begrippen gezondheid en welzijn de afgelopen weken niet optimaal voor hen hebben gefunctioneerd. Maar ja, dat zelfde geldt natuurlijk ook voor allen die bij het parlementaire werk zijn betrokken. Ik denk daarbij aan fractiemedewerkers die in te kleine behuizingen moeten verblijven, aan kamerleden die oververmoeid in hun auto moeten stappen en zo kan ik wel doorgaan.

Zelfs de Minister heeft dat de afgelopen weken van zeer nabij moeten meemaken, niet alleen lichamelijk, maar ook geestelijk. Herrie met je collega Andriessen, je niet terug kunnen vinden in je eigen beleid moet je toch wel te denken geven.

Minister **Albeda**: Hoe weet u dat eigenlijk, dat ik mij niet terugvind in mijn beleid?

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Ik zie dat de Minister nu weer kan lachen. Eén troost voor hem, uitstoot naar de AAW of de WAO zal hem wel bespaard blijven. Laten wij daarom, vandaag, onze aandacht maar vestigen op de inhoud van deze wet, de Arbeidsomstandighedenwet, waarvan de Minister op 26 september jl. bij de Regionale Medische Diensten in Almelo stelde, dat de voorspelde gunstige gevolgen van het wetsontwerp op de verlaging van de sociale verzekeringskosten wel op zich zullen laten wachten.

Mijnheer de Voorzitter! Iedereen is wel overtuigd, dat de huidige Veiligheidswet 1934 niet meer voldoet aan de normen van deze tijd. Deze wet gaat nog uit van 'veiligheid in technische zin', terwijl alle aandacht is gericht op de kwaliteit van de arbeid. Jammer genoeg blijft het bij aandacht hebben voor. De Partij van de Arbeid moet nog steeds concluderen, dat het werk niet aangepast is aan de mens. Bij de behandeling 'knelpunten op de arbeidsmarkt' hebben wij al aange-toond, dat juist de mens aangepast wordt aan het werk.

Via subsidies moet de overheid de werkgever nog steeds activeren om daar verandering in aan te brengen. Jammer genoeg geeft ook dat nog weinig soelaas, ondanks de positieve uitlatingen hierover van de werkgevers. Denk maar eens aan de mensen die ouder worden of iets mankeren. Zij zijn nog steeds het haasje. Ondanks mooie woorden – Van Veen is daar werkelijk uitzonderlijk in – zijn zij de

Hartmeijer

eersten die de laan uitgaan in het arbeidsgebeuren en de laatsten die daar in komen en dat geldt dan nog maar voor een enkeling.

Hetzelfde gaat op voor de minderheidsgroepen. Ook zij zijn afhankelijk van de goodwill van de werkgever. Hij selecteert. Hij bepaalt of de mens wel past bij het aangeboden werk. Hij heeft het recht om kwalitatief te overvragen. Daar doet ook deze Arbeidsomstandighedenwet niets aan.

Zolang de werkgever genoemde rechten blijft behouden, zal het aantal oudere werklozen en het beeld van groeiende arbeidsongeschiktheid blijven bestaan. Het resultaat van onvoldoende afstemming van de arbeid op menselijke mogelijkheden en beperkingen zal blijven.

Met verbeteringen op het gebied van lichamelijke veiligheid en gezondheid zijn wij er niet. Het gaat veelal om de geestelijke druk die uitgeoefend wordt op mensen bij hun werk. Ondanks het begrip 'welzijn in verband met de arbeid' zal hierin weinig verandering komen. Het bevat niet het totale sociale beleid in de onderneming. Werknemersrechten worden overschaduwed door werknemersplichten.

Wij moeten er nog steeds van uit gaan dat de gelijkwaardigheid tussen werknemer en werkgever ontbreekt. De werkende mens wordt nog steeds als een instrument beschouwd met als doel 'rendement op geïnvesteerd vermogen'. Zelfs deze wet geeft dat aan. Begrippen als 'redelijkerwijs' bieden de wetgever de mogelijkheid veiligheids- en gezondheidsbelangen af te wegen tegen economische belangen van de werkgever. Tegenover deze uitvlucht-mogelijkheden voor de werkgever staan tal van strikte verplichtingen voor de werknemer: hij moet de machines op de juiste wijze gebruiken; hij moet zijn persoonlijke beschermingsmiddelen op de juiste manier gebruiken; hij moet overleg plegen met de werkgever en met hem samenwerken.

De Partij van de Arbeid heeft nog andere argumenten om aan die gelijkwaardigheid te twijfelen. Verbeteringen in de arbeidsomstandigheden, zoals het beschermen van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, beperking van saai werk, meer mogelijkheden voor contact tussen collega's, een grotere verantwoordelijkheid ten opzichte van het eigen werk, om daarmee ziekteverzuim en uitstoot-WAO tegen te gaan, zijn natuurlijk wel wat anders dan het praten over gelijkwaardigheid.

Invloed op arbeidsfactoren betekent niet dat je ook invloed hebt op persoonsfactoren, zoals gezondheidstoestand, leeftijd, sociale klasse, aanpassingsvermogen, opleiding, ervaring enz. Deze laatste zaken blijven het eigendom van de werkgever. Hij alleen en niemand anders bepaalt het personeelsbeleid. Hij bepaalt het aantal arbeidsplaatsen; hij bepaalt wie daarvoor aangenomen worden.

Zal door de invoering van het begrip 'welzijn in verband met de arbeid' daarin nu werkelijk iets veranderen? Zullen hierdoor mensen werkelijk niet meer in de WAO terechtkomen? Zullen de selectienormen van de werkgever hierdoor veranderd worden? Zullen de werknemers of de overheid echt invloed krijgen op het personeelsbeleid van de onderneming? Zal het tegengaan van ziekteverzuim niet eerder geënt zijn op financiële overwegingen dan op het welzijn van de werknemer? Zal het sociaal beleid in de onderneming werkelijk anders worden? Hoeveel ouderen en mindervaliden zullen vallen onder de toewijzing van taken, waarbij rekening gehouden moet worden met de persoonlijke eigenschappen van de werknemer?

Mijnheer de Voorzitter! De Minister heeft nogal wat wijzigingen aangebracht in het ontwerp. We zijn daarover verheugd, omdat dit is gebeurd naar aanleiding van vragen van onze kant. Ik denk daarbij aan de uitbreiding van de grondslagen, verruiming faciliteiten commissies, betere aansluiting bij de Wet ondernemingsraden, werkopschorting bij acuut gevaar, toezending arbeidsveiligheidsrapport naar gemeenten enz. Het zijn verbeteringen in de randvoorwaarden van deze wet. Jammer genoeg is het daarbij gebleven. Op vele andere punten is de Minister niet tegemoetgekomen aan onze wensen, zoals instemmingsrecht op het totale gebeuren van de onderneming via het jaarplan; het wegnemen van de uitvlucht-mogelijkheden voor de werkgever waar het de afweging betreft van verschillende belangen; het ontkoppelen van de bedrijfsgezondheidszorg van de bedrijven waardoor iedere werknemer via een regionale dienst hiervan gebruik kan maken; een directe doorbraak in de structuur van de Arbeidsinspectie; het betrekken van het externe milieu (milieuwetgeving) bij deze wet.

De Partij van de Arbeid vreest dan ook, dat er in de praktijk heel weinig zal veranderen. We hebben het gevoel, dat de Minister, door de grote vrijheid bij het invullen van deze wet, tegemoet gekomen is aan de voornaamste

werkgevers: 'Aan de bedrijfsgenoten moet voldoende ruimte worden gegeven om, rekening houdend met de situatie in de eigen onderneming, vorm te geven aan het beleid op het terrein van de arbeidsomstandigheden in de eigen onderneming.'. Management en de organisatiedeskundigen kunnen zich hiermee beperken tot het managen van de gevolgen. Levert dit een echte verschuiving op in de zeggenschap voor de werknemers?

Mijnheer de Voorzitter! De Partij van de Arbeid kiest voor een andere benadering. Wij wensen gelijkwaardigheid van de werknemer aan die van de werkgever. Wij gaan uit van redelijke werknemers, die ook zèlf een afweging kunnen maken wanneer het gaat om een keuze tussen arbeidsomstandigheden en andere factoren.

Wij vinden het onjuist, dat mensen al doorgestoten zijn naar de WAO, alvorens er een soort jurisprudentie is ontstaan over vage formuleringen, zoals 'algemeen erkende regelingen der techniek', zelfs zonder wettelijke normen. Hetzelfde geldt voor de begrippen 'zo groot mogelijk' en 'zo veel mogelijk', met daaraan nog gekoppeld de terminologie 'indien dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd'.

Samenwerken op het gebied van gezondheid, veiligheid en welzijn betekent ook, dat men inspraak moet hebben, via het instemmingsrecht, op andere onderdelen dan alleen maar concrete maatregelen. Arbeidsorganisatie en arbeidsinhoud zijn van wezenlijk belang voor het meedoen in het arbeidsproces van ouderen en mindervaliden. Dit kan misschien dan ook een doorbraak betekenen in de selectieprocedures van werkgevers.

De Partij van de Arbeid ziet de Arbeidsinspectie als een onmisbare schakel in het geheel, een arbeidsinspectie die qua mentaliteit, organisatie en personeelsformatie een algehele wijziging zal moeten ondergaan. Wil deze wet een kans van slagen hebben, dan zal dat een directe vereiste zijn. We vinden het dan ook onjuist, dat de Minister hierover niet concreter is geweest bij de beantwoording van de vragen uit de Kamer. De invoering van alle onderdelen van deze wet zal daaraan opgehangen worden.

Mijn laatste opmerkingen, mijnheer de Voorzitter, bij deze korte algemene beschouwingen, betreffen de deskundige diensten. Wij zijn van mening, dat iedere werknemer verzekerd moet zijn van de zorg voor zijn gezondheid, veiligheid en welzijn. Dit geldt voor werknemers bij grote alsook kleine ondernemingen. Die deskundige diensten

Hartmeijer

zullen dan ook op een breed terrein de werknemersbelangen moeten behartigen. De mogelijkheid hiervoor ligt in ons denken bij regionale Arbeidsomstandighedendiensten. Dit betekent loskoppeling van de bedrijven.

Naast het voordeel dat iedere werknemer daarin ondergebracht wordt, speelt nog een ander belangrijk element mee. Bij deze regionale diensten zal de deskundigheid verbreed worden omdat hier uitgegaan wordt van multidisciplinaire teams waarin ook andere disciplines vertegenwoordigd zijn. Deze dienst-n zullen hiermee vermoedelijk ook beter aansluiten bij de inhoudelijke reorganisatie van de arbeidsinspectie, waarbij ook uitgegaan zal moeten worden van multidisciplinaire teams.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb in het kort geprobeerd onze zienswijze op dit wetsontwerp te geven. We zullen bij de behandeling van de artikelen uitvoeriger ingaan op de verschillende onderdelen.

De vergadering wordt van 12.07 uur tot 12.15 uur geschorst.

□

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Sommige sprekers hebben de verleiding niet kunnen weerstaan om in historische beschouwingen te vervallen. Dat maakt het voor mij wat moeilijk om te beslissen op welke wijze ik hierop precies kan ingaan. Wanneer ik de beschouwingen helemaal recht wil doen, zal dat een zeer brede beantwoording vergen. Ik voel hiervoor wel veel, gegeven mijn eigen interesse in dit verband. Dit past echter toch niet in het bestek van deze openbare commissievergadering.

Het lijkt mij goed met een aantal sprekers te stellen dat er twee lijnen zijn. Je kunt spreken over de lange golf, de ontwikkeling van de samenleving. Mijn persoonlijke opvatting ten aanzien van wat daaromtrent in de bijbel staat is deze. Toen de industriële revolutie kwam, en daarmee het kapitalisme, is men eigenlijk de termen, zoals die stonden in Genesis en in de katholieke kerk en de reformatie waren uitgewerkt, gaan inplanten, zonder zich daarvan rekenschap te geven in de verhoudingen van de industriële samenleving en de geweldige verschillen die er zijn tussen de arbeid in een agrarische economie en een industriële economie.

De arbeid vroeger was ingebed in het maatschappelijk leven in het algemeen. Veel arbeid bij voorbeeld vond plaats in familie- en gezinsverband.

Arbeid stond niet los van religie of andere aspecten van het leven. Arbeid is eigenlijk onder het kapitalisme gesegregeerd van andere sferen van het leven

Dat was een segregatie niet alleen naar plaats, maar ook naar bijvoorbeeld ethiek, waardoor andere normen golden in het arbeidsleven dan in het leven in het algemeen. Dat kon in die samenhang tussen kapitalisme en industrialisme ertoe leiden dat daar een veel hardere moraal ging functioneren dan in het leven in het algemeen. Het zonder meer toepassen van beginselen van 'wie niet werkt, zal ook niet eten' moest onder die omstandigheden – in die vermagerde, gesegregeerde ethiek – leiden tot de verhoudingen die wij zo goed kennen uit de negentiende eeuw.

Ik meen dat de lange golf ons gebracht heeft tot een soort herbezinning op de arbeidsmoraal nu wij gewend zijn aan de industriële revolutie en zelfs bezig zijn met de nieuwe na-industriële revolutie. Plotseling realiseren wij ons dat het overplanten van een arbeidsmoraal uit een agrarische samenleving naar een industriële samenleving een nogal gevaarlijke stap was. Bovendien maakt het wat uit of normen worden geformuleerd in een samenleving, gekenmerkt door een absolute schaarste waardoor productie inderdaad dicht komt bij een van de hoogste noodzakelijkheden in die samenleving of in een samenleving die wordt gekenmerkt door een zekere overvloed, waardoor de noodzaak van productie kan worden afgewogen tegenover andere belangrijke zaken en waardoor niet langer absoluut geldt het 'wie niet werkt zal ook niet eten'.

Ik denk dat de overgang van een maatschappij met een nogal absolute schaarste naar een maatschappij waarop een schaarste een veel relatieve invloed heeft, met zich kan brengen een andere moraal ten opzichte van de arbeid. In die zin waren wij toe aan een herbezinning op de arbeidsmoraal.

Daar komt bij (en dit zou ik dan de korte golf willen noemen) de ontwikkeling na de Tweede Wereldoorlog, die gemarkeerd wordt door twee fasen. De eerste fase is die van herstel van de economieën en een ongekend snelle economische groei. De tweede fase is die van herbezinning, zoals wij die hebben gezien in de loop van de jaren '60, gemarkeerd door incidenten als de mei-revolutie van Parijs en de 'hete herfst' van Rome in 1969.

Ik denk dat beide incidenten er een indicatie voor waren dat mensen,

waarschijnlijk ook ten gevolge van de stijgende welvaart, zich gingen herbezinnen op de vraag of nu werkelijk productie en nog meer productie, geld en nog meer geld, voldoende vulling geven aan het leven. Men ziet dit in de gehele Westelijke wereld, bijvoorbeeld in maatschappelijke organisaties. Men denke aan de interessante rol die de Italiaanse vakverenigingen hebben gespeeld in die hete herfst van 1969, toen zij, bij mijn weten voor het eerst, in c.a.o.'s heel duidelijk eisen gingen stellen aan de kwaliteit van de arbeid.

Ook denk ik aan het verschil in optreden van de Franse vakbeweging vóór en na 1968. Ook de Franse vakbeweging ging in c.a.o.-onderhandelingen nadien kwalitatieve eisen aan de orde stellen. Hierover zijn interessante studies verschenen (ik val bijna weer terug in mijn oude rol!) waarin men stakingsoorzaken vóór en na 1968 met elkaar heeft vergeleken en tot de conclusie is gekomen dat er sprake is van een duidelijke verschuiving na 1968; veel meer stakingen handelden niet om geld maar om de kwaliteit van de arbeid, het arbeidstempo enz.

Er is een duidelijke verschuiving waarneembaar in de gehele Westelijke wereld. Het gaat er niet zozeer om dat men niet meer is geïnteresseerd in geld of lonen. Wij zullen vermoedelijk morgen wel merken dat dit wel anders ligt. Wel is er sprake van een relatieve verschuiving, in die zin dat men toch bereid is meer onder ogen te zien de andere betekenis van de arbeid. Het verschijnsel is trouwens breder; men ziet in de gehele samenleving dat men tegen elkaar gaat afwegen kwaliteit en kwantiteit.

Ik denk dat niet voor niets een groot aantal Westelijke landen is overgegaan tot een andere wetgeving ten aanzien van veiligheid en gezondheid. Dit is op zich zelf erg interessant. Men vindt er iets over in de stukken. Overal zijn diezelfde wetten op de helling gezet, waarbij een aantal elementen betreffende de regelgeving ten aanzien van de kwaliteit en het betrekken van de sociale partners, ook van de werknemers zelf bij dit beleid, terugkomt in een aantal Europese landen. Daarin past de ontwikkeling van de arbeidsomstandighedenwet zeer zeker. Enerzijds vindt men hierin terug een onbetaalde rekening ten aanzien van wat er vroeger is gebeurd in de geschiedenis van de industriële samenleving en anderzijds toch ook een rijpingsproces, mede ten gevolge van de gestegen welvaart.

Albeda

De heer Weijers heeft gewezen op het onderwijsaspect. Hij ziet in onderwijsprogramma's eigenlijk weinig over humanisering van de arbeid. Ik moet zeggen, gebaseerd op enige onderzoekervaring op dit terrein, dat men soms voorzichtig moet zijn, omdat dit soort zaken zich dan verschuilt achter andere naamgeving dan men zou verwachten. Men kan het niet zonder meer halen uit de onderwijsprogramma's. Feit is dat de heer Weijers gelijk heeft dat er te weinig aan gedaan wordt in de verschillende lagen van het beroeps onderwijs. Wij hebben op dit punt overleg geopend met het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen. Hierover wordt dus verder gesproken.

Hetzelfde geldt voor de noodzaak van voorlichting via radio en televisie en het inbrengen van deze problematiek in de opleidingen voor de ondernemingsraad.

Ik had de bijbelse citaten van de heer Weijers iets anders geselecteerd.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik heb begrepen dat zij uit verschillende 'bloedgroepen' komen.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Het Oude en het Nieuwe Testament!

Minister **Albeda**: Ik weet niet, of dat waar is.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb echter de neiging om uit te gaan van arbeid als onderdeel van de scheppingsopdracht. In die zin beschouw ik arbeid als bijzonder wezenlijk voor het menselijk leven. Alleen die arbeid zal ik aanvaardbaar achten die op de een of andere wijze kan worden gezien in het verlengde van de scheppingsopdracht. Voor zover dat niet het geval is, is er toch sprake van een duidelijke perversering.

Ook de heer Van Dis heeft op grond van een dergelijke gezindheid gesproken. Hij heeft ook gevraagd wat de oorzaak is, dat de werkende mens zich ervan bewust is, dat werk meer moet bieden. Hij vraagt zich af, of wantrouwen ten opzichte van elkaar ook geen oorzaak is. Ik sluit niet uit, dat sommige mensen naar aanleiding van een sfeer van wantrouwen geneigd zijn, te protesteren tegen de wijze van organisatie van de arbeid. Mijns inziens staat daar tegenover, dat men niet met wantrouwen bezield behoeft te zijn om zich ten aanzien van sommige vormen van de arbeid met enige verontwaardiging af te vragen hoe het kan dat deze nog steeds bestaan in ons land. Het is duidelijk, dat het wegnemen van dat wan-

trouwen wel eens heel wezenlijk kan zijn voor het verbeteren van het arbeidsklimaat.

De heer Weijers heeft ook gesproken over de deskundigheid van de diensten. Daarbij heeft hij terecht gewezen op de bevoorrechte positie van de medische specialist. De medicus heeft nu eenmaal een gevestigde professie. Die heeft het proces van professionalisering eerder gehad dan de meeste andere groeperingen. Die heeft zich met name in Nederland ontwikkeld. Er zal enig voordeel zijn gelegen in het zelfstandig ontwikkelen van de veiligheidsdiensten, omdat de veiligheidsdeskundigen die professionalisering, die mede ten gevolge van deze wet zal worden versneld, nog moeten doormaken.

De geachte afgevaardigde heeft ook gesproken over het Noorse model met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de arbeidsraad voor het functioneren van de arbeidsinspectie. Die gedachte boeit mij met hem bijzonder. Die gedachte speelt ook een rol bij de nieuwe vormgeving aan arbeidsvoorzieningen. Daarbij wordt eigenlijk onmiddellijk opgemerkt, dat het eigenlijk niet past in het Nederlandse staatsrecht. Anders dan het Scandinavische staatsrecht kennen wij niet zo'n vergaande delegatie van bevoegdheden aan instellingen, waardoor bij voorbeeld de Minister met betrekking tot de arbeidsinspectie niet meer ter verantwoording kan worden geroepen door de Kamer. Immers, dat zou dan gedelegeerd zijn aan een instantie die onder leiding staat van werkgevers en werknemers.

Ik ben het wel eens met de heer Weijers, dat wij binnen de beperkingen van ons staatsrecht zo veel mogelijk kansen moeten geven aan het mede dragen van de verantwoordelijkheid voor deze ontwikkeling door de werkgevers- en werknemersorganisatie.

Ik ben het dus niet helemaal eens met mevrouw Wessel, als zij wijst op het totale gebrek aan belangstelling van de zijde van de vakbeweging voor deze zaak.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Vooral voorheen was dit wel het geval. De laatste tijd is het echter beter geworden.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Ook in Nederlandse collectieve arbeidsovereenkomsten kan men na het midden van de jaren '60 het element van de kwaliteit van de arbeid zien binnensluipen. Daaruit kan toch een groeiende belangstelling voor deze ontwikkeling worden opgemaakt.

De heer Van Dis en ik meen de heer Hartmeijer hebben gewezen op de problematiek van de normstelling: absolute normen of relatieve normen. De heer Van Dis heeft mijn opvatting ter zake onderschreven. De heer Hartmeijer heeft die eigenlijk eerder bestreden. Misschien kan deze problematiek nog beter worden uitgediept bij de bespreking van de amendementen. Het is de vraag, of men zo absoluut een norm kan stellen, dat de economie zich maar moet aanpassen aan de normen, of dat er een afweging blijft tussen het motief van het rendement en het motief van veiligheid, gezondheid en welzijn.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Dat laatsten ben ik met u eens. Het ging mij echter om de gelijkwaardigheid. Wie moet afwegen, de werkgever?

Minister **Albeda**: Dat is een tweede punt. De heer Hartmeijer heeft toch ook de kwestie van de absolute norm aan de orde gesteld. Wij hebben geprobeerd de afweging niet alleen door de werkgever te laten plaatsvinden, maar ook het element van inspraak, van samenwerking duidelijk tot uitdrukking te laten komen. Er zullen hier bepaalde nuances zijn. Er is ook de mogelijkheid voor de werknemer tot het inroepen van hulp door de vraag om wettoepassing. Daardoor legt men bij hem ook verantwoordelijkheid. Er is ook de mogelijkheid van werkonderbreking in het geval van nood. De eigen verantwoordelijkheid van de werknemer wordt dus duidelijk ook erkend.

De heer **Jansen** (PPR): Ik ben het ermee eens dat het vragen van wettoepassing een middel is om een stapje verder te komen in de hele belangenafweging. Echter, bij wettoepassing zal ook degene die een aanwijzing geeft, moeten uitgaan van de wet zoals deze luidt.

Minister **Albeda**: Dat is juist. Het enkele feit dat hij het kan vragen, bewijst dat hij op het hanteren van de wet, op de wijze waarop de wet functioneert, toch invloed heeft. Verder heeft de Arbeidsraad invloed op de wijze waarop de wet functioneert in de samenleving.

Mevrouw Wessel-Tuinstra heeft gesproken over de relatie tussen het sociale beleid en het economische beleid. Het is waar dat de tijd voorbij is dat wij het economische als het enige belangrijke zagen, en het sociale beleid als een soort van Rode Kruis, niet betrokken bij het economische strijd-gewoel, dat alleen maar noodzakelijk was om de slachtoffers van het veld te halen. Die tijd ligt achter ons.

Albeda

Toch is er naar mijn mening ruimte voor een verdere evolutie, waarbij het sociale beleid de plaats krijgt die het eigenlijk zou moeten toekomen, namelijk die van strategische factor in de sociaal-economische ontwikkeling. Ik ben het wel eens met de stelling van mevrouw Wessel dat er zonder sociale innovatie geen technologische innovatie moet zijn. Steeds duidelijker blijkt, ook bij introductie van nieuwe technologie, dat de technologie alleen niet de doorslag kan geven.

Het sociale beleid zou in mijn ideale visie de strategische factor moeten zijn, die uitmaakt wat er gebeurt en in welk tempo één en ander gebeurt. Hier zijn wij echter nog betrokken bij verandering. De economische werkelijkheid is op dit punt weerbarstiger dan men wel eens denkt. Men is wel eens geneigd te laat de calculatie te maken in de zin dat men onvoldoende voor ogen heeft hoe groot de inverdien-effecten kunnen zijn van een goed sociaal beleid. Ik moet er echter wel direct bij zeggen dat elk sociaal beleid dat zich laat leiden door de behoefte aan rendementsverbetering of dat is ingegeven door de behoefte tot produktiviteitsverbetering en daardoor minder ziekteverzuim, zou falen. Het doel behoort te zijn het streven naar welzijn, veeleer dan het streven naar verbetering van rendementen. Het interessante is dat de verbetering van de rendementen dan als een soort toegift naar voren zal komen.

Mevrouw Wessel wijst erop dat het maatschappelijk klimaat nog niet klaar is. Iedereen zal dit graag onderschrijven. Ik vrees dat er nog steeds een verschil is tussen de officieel gepredikte voorkeur voor de kwaliteit en de in de praktijk tot uiting komende overdevende aandacht voor de kwantitatieve aspecten, met name zaken als hoogte van beloning en dergelijke.

Het zal duidelijk zijn, dat ook hierbij sprake is van een verschuiving – van absolute hoogte naar relatieve hoogte c.q. rechtvaardigheid – in de verdeling.

Mijnheer de Voorzitter! Ik ben het graag eens met de heer Nijpels, dat wij te maken hebben met een van de belangrijkste stukken wetgeving op dit terrein van na de oorlog. Ik zeg dit met iets meer vrijmoedigheid dan anders omdat ik ten slotte alleen maar doorvoer wat mijn voorganger in gang heeft gezet. Ik ben het met de heer Nijpels eens, dat er eigenlijk onvoldoende belangstelling voor is geweest, ook in de kring van de wetenschap, al is daar een duidelijke ontwikkeling gaande. Ik wijs op het toenemend onder-

zoek dat op dit terrein plaatsvindt. Dit onderzoek is voor een belangrijk deel geïnitieerd door het Departement van Sociale Zaken, als is de vertaling van onderzoek naar praktisch nog niet zo'n eenvoudige zaak.

Mijnheer de Voorzitter! De heer Jansen heeft gesproken over de problematiek van de relatie tussen de drie factoren veiligheid, gezondheid en welzijn. Hij heeft gezegd, dat de veiligheid en de gezondheid duidelijker zijn geprofileerd en een duidelijk aanhechtingspunt in diensten hebben dan het geval is bij het welzijn.

Ten aanzien van het welzijn ligt de zaak iets anders. Men kan wel zeggen, dat – in ieder geval qua definitie – de drie elementen naast elkaar staan: de veiligheid en de gezondheid en het welzijn zoals het in dit verband uiteenvalt in kwaliteit van de arbeid – als eigenschap van de arbeid – en de ontplooiing van de mens. Deze brede aanpak vindt men in artikel 3, waarin de grondbeginselen aan de orde worden gesteld, en in artikel 4, waar het in overleg te voeren beleid aan de orde komt.

Mijnheer de Voorzitter! Op een enkel terrein is er de problematiek van de verplichte deskundigheid om een goed beleid te kunnen voeren ten aanzien van de veiligheid en ten aanzien van de gezondheid. Op het terrein van het welzijn gaat het om andere deskundigheid, zij het, dat zij op dit punt niet in de wet zijn vermeld als instanties die verplicht zijn, een bijdrage te leveren, zoals bij voorbeeld de personeelsdiensten in de bedrijven.

Mijnheer de Voorzitter! De heer Jansen heeft gevraagd of eigenlijk niet moet worden voorgeschreven, dat in de doelstelling van de onderneming deze zaken aan de orde dienen te komen. Laat men de artikelen 3 en 4 goed op zich inwerken, dan zal het duidelijk zijn dat dit niet noodzakelijk is, omdat het als eis aan de werkgevers wordt gesteld. Men zou kunnen zeggen, dat wij hiermee zeer ver gaan, misschien zelfs verder dan het voorstel van de heer Jansen, want het ligt hier als een wettelijk voorschrift reeds voor ons.

Mijnheer de Voorzitter! De heer Nijpels sprak over de problematiek van de delegatie en de sub-delegatie en wees op het gevaar van verzwakking van de positie van de Kamers. Hij geeft de voorkeur aan normstelling via een algemene maatregel van bestuur in plaats van via ministeriële beschikking. Ik ben het hiermee eens. Ik denk ook dat de nadruk zal moeten liggen bij de algemene maatregel van bestuur

Mijnheer de Voorzitter! De heer Jansen wees erop, dat het niet alleen een zaak van de sociale partners kan zijn. Als ik hetgeen hij heeft gezegd goed vertaal – een beetje materialistisch – dan draait de overheid in veel gevallen in laatste instantie voor de rekening op. De samenleving, gerepresenteerd door de overheid, vangt de gevolgen op van ziekteverzuim, van WAO, van....

De heer Jansen (PPR): Als u de term 'rekening' in dit verband niet alleen materieel opvat, ben ik het met u eens.

Minister Albeda: Laten wij dat dan doen!

Mijnheer de Voorzitter! Ik ben blij over hetgeen de heer Hartmeijer heeft gezegd over de inzet van de ambtenaren. Ik vind dat deze in de afgelopen twee jaar, waarin ik dit ontwerp verder heb mogen volgen, bewonderenswaardig is geweest.

Ik wil hem nog wijzen op een te weinig vermeld feit. De belangstelling voor de kwaliteit van de arbeid en de humanisering ervan zijn eerder in de westelijke wereld naar voren gekomen dan in Oost-Europa. Initiatieven zijn verder in de westelijke wereld eerder genomen van de zijde van werkgevers dan van de zijde van de vakverenigingen. Interessant is het vast te stellen dat juist van de zijde van ondernemers en wel meer speciaal van personeelsdiensten en dergelijke het denken over de kwaliteit van de arbeid, de ergonomie en dergelijke naar voren is gekomen.

Het zou eenzijdig zijn te doen alsof dit denken vreemd is aan de wereld van de werkgevers. Dat is bepaald niet het geval. Een visie die op dit punt uitgaat van een fundamentele tegenstelling tussen werkgever en werknemer is te eenzijdig. Zowel van de ene als van de andere kant en wellicht meer van de zijde van de werkgever zijn initiatieven genomen met betrekking tot de kwaliteit, gezondheid, veiligheid en welzijn.

De heer Hartmeijer heeft volstrekt gelijk met te zeggen dat niet van één kant eenzijdig mag worden bepaald wat er wel en wat er niet gebeurt op dit terrein. Een kanttekening daarbij is dat wij hebben getracht in de constructie van de wet voortdurend een parallel te zien met de ontwikkeling in de sfeer van de ondernemingsraden en niet in deze wet stappen te nemen, die niet genomen zijn in de sfeer van de ondernemingsraden. Daarom is het niet uitgesloten, dat op enkele punten bij enkele amendementen dezelfde tegenstelling zal blijken te bestaan, zoals die er was bij de behandeling van de Wet op de ondernemingsraden.

Albeda

Ik vind dat de heer Hartmeijer wat te somber is als hij zegt dat er weinig zal veranderen. Ik ben er optimistischer over. Ik meen trouwens dat ook uit deze algemene beschouwingen al is gebleken dat ik niet de enige ben. Er komt een grotere deskundigheid in de bedrijven. Er komt een uitbreiding van de rol en van de mogelijkheden van de arbeidsinspectie. Wij streven naar een uitbreiding van de arbeidsinspectie.

Er komt ook een arbeidsinspectie nieuwe stijl naar analogie van een arbeidsbureau nieuwe stijl. Al mag men dan niet alles verwachten van de invoering van een nieuwe wet, stellen echter dat er maar heel weinig zal veranderen, zoals hij deed, is verkeerd. Het is ook een onvoorzichtige uitspraak omdat weinig verwachtingen scheppen ten aanzien van een wet die mogelijkheden van die wet niet vergroot. Voordat hij het weet zou hij een zelf fulfillend prophecy in werking kunnen stellen. Ik neem aan dat hij dat niet heeft bedoeld.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijn verhaal ging verder. Natuurlijk is deze wet een verbetering, maar ik heb ook gewezen op het personeelsbeleid waardoor het mogelijk is dat als iemand niet past op een arbeidsplaats, hij in de WAO terecht komt of werkloos wordt, terwijl de werkgever de kans heeft iemand die wat vitaler is ervoor in de plaats te zetten. Dat betekent dan dat die man zal kunnen passen bij die arbeidsplaats terwijl een ander mens er niet bij past.

Minister **Albeda**: Op een aantal onderdelen zullen wij elkaars opvattingen nog wel nader kunnen testen.

Ook de gemeenschappelijke diensten, waarop werd gewezen, komen bij de amendementen nog aan de orde.

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Het is altijd een weldaad met deze Minister van gedachten te wisselen. Wellicht kunnen wij bij de plenaire behandeling met hem verder praten over arbeid in onze cultuur maar bovenal over arbeid nieuwe stijl. Daarin zullen we het moeten zoeken.

Ik wil nog een kanttekening maken over de deskundige diensten. De opmerking van de Minister over het 'boven liggen' van de medische discipline acht ik juist. Ik mis, dat de Minister op termijn – via het vergunningstelsel – dat 'boven liggen' wil terugdraaien naar het 'ernaast liggen'.

De Minister heeft niets gezegd over de regionale inkleuring. Medeverantwoordelijkheid zal ook regionaal gestalte moeten krijgen. De districtscommissies zullen er toch moeten komen. De Minister zal toch eens zijn gedachten moeten laten gaan over de vraag, hoe de integratie ter zake van de arbeidsomstandigheden kan worden bevorderd. Ik denk in dit verband ook aan de integratie op regionaal niveau van andere disciplines rondom de arbeid. Gedacht kan worden aan de arbeidsmarkt, de sociale zekerheid. In de toekomst zullen op die vlakken relaties moeten worden gelegd.

Ik stem in met de gedachte van de Minister het staatsrecht, wat betreft de medeverantwoordelijkheid van de partners, zoveel mogelijk op te rekken. Straks kunnen wij hierover nog verder met de Minister van gedachten wisselen.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb met veel genoegen geluisterd naar de Minister.

Wat de belangstelling voor dit onderwerp betreft, heeft de Minister gezegd, dat het gelukkig nogal meevalt. De vakbeweging heeft veel aandacht besteed aan de kwaliteit. Ook de werkgevers hebben er zich meer voor geïnteresseerd dan wij algemeen dachten.

Kort geleden heeft D'66 alle universiteiten aangeschreven met het verzoek alle publikaties over de arbeidsomstandigheden van winkelpersoneel op te sturen. Het resultaat was onthullend. Er kwam praktisch niets te voorschijn. Groningen had iets over de PTT, Eindhoven over cassières en de bibliotheek van Sociale Zaken beschikte over enkele brochures, die overigens verouderd waren. Bovendien moest ik die brochures binnen 14 dagen terugsturen, omdat anderen ook waren geïnteresseerd. Dat is wel tekenend. Wij zullen de wetenschap extra moeten aanmoedigen op dit punt. Onder het winkelpersoneel bevinden zich vele vrouwelijke werknemers, die niet goed georganiseerd zijn. Zij vormen niet zo'n grote pressiegroep als in andere sectoren het geval is. Er is hier sprake van een verwaarloosd terrein. Wellicht zijn er ook nog andere, waaraan iets gedaan moet worden. Ik hoop te dezen op de medewerking van de Minister.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! De Minister is niet erg diep ingegaan op mijn opmerkingen over welzijn in verband met de mogelijk-

heid van het geven van aanwijzingen of eisen tot naleving. Verder heeft de Minister niets gezegd over de bereidheid tot het publiceren van een algemene maatregel van bestuur in het kader van de uitbreiding van artikel 21. Bij de behandeling van de artikelen kom ik daarop terug. Als de Minister die bereidheid niet toont, zal ik hierover een uitspraak aan de Kamer vragen.

Ik wil nog een opmerking maken over het oprekken van het staatsrecht. Ik vind dit een buitengewoon griezelige zaak.

Ik voel volstrekt niets voor corporatistische verhoudingen, zoals die voor de Tweede Wereldoorlog door een aantal christen-democratische grootheden zijn gedebiteerd. Mijn fractie is daarvan een tegenstander. Ik wil dat nu alvast meedelen.

Minister **Albeda**: Waar wij het over hebben, is natuurlijk het soort verzelfstandiging, zoals in Zweden met de arbeidsmarktnedstuzelsen en in Duitsland met de Arbeitsanstalt, waarbij een taak wordt gedelegeerd aan een instelling die wordt gedreven door werkgevers en werknemers. Of men dit zonder meer corporatisme mag noemen, gaat mij wat ver.

De heer **Nijpels** (VVD): In Noorwegen is de arbeidsinspectie voor een groot gedeelte onttrokken aan de politieke controle. Ik vindt die politieke controle door een volksvertegenwoordiging altijd nog een gewenste zaak.

De heer **Weijers** (CDA): Daartussen kunnen ook nog heel verstandige constructies worden bedacht, kennelijk niet met behulp van de fractie van de VVD, wat jammer is. Ik wijs de heer Nijpels erop, dat er al gedurende vele jaren in ons land bepaalde vormen zijn van medeverantwoordelijkheid ten aanzien van het terrein van de sociale zekerheid. Ik begrijp nu dat de fractie van de VVD de kant van de PvdA opgaat en ook dat uit de handen van werkgevers en werknemers zou willen halen en het absoluut leggen bij de overheid. Ik vind dat, politiek gesproken, een merkwaardige ontwikkeling.

De heer **Nijpels** (VVD): De heer Weijers keek buitengewoon angstig, maar daar behoeft hij niet zo bang voor te zijn.

De heer **Weijers** (CDA): Dat is uit het stemgedrag bij de moties niet gebleken, mijnheer Nijpels.

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil nog twee opmerkin-

Jansen

gen makenn; de eerste gaat over het welzijn. De Minister had mij kennelijk zo begrepen, dat ik welzijn, gezondheid en veiligheid naast elkaar zet, terwijl mijn opvatting is dat het welzijn, de gezondheid en de veiligheid omvat en dat er dus naast gezondheid en veiligheid ook nog andere aspecten zijn die tot het welzijn behoren. Ik begrijp overigens zeer goed dat in dit wetsontwerp – dat is een gevolg van de historische ontwikkeling – expliciet zaken aan de orde worden gesteld, en met name de veiligheid en de gezondheid een veel zwaarder accent krijgen. Dat neemt niet weg dat er eigenlijk een inhaal zou moeten plaatsvinden en dat het mogelijk maken van die inhaal in het wetsontwerp misschien wat te mager aan de oppervlakte komt.

Mijn tweede opmerking betreft de afweging van belangen. Ik heb reeds gezegd dat het juist en onvermijdelijk is dat er een afweging plaatsvindt, maar de vraag is, op welke plaats en ten aanzien van welke andere belangen het belang van veiligheid, gezondheid en welzijn in de arbeid wordt afgewogen. Dan komt inderdaad de vraag aan de orde, of wij dat hier bij wet moeten regelen, of dat wij dat op de werkplek moeten laten gebeuren. Men kan ook stellen, dat er een mogelijkheid is om wetstoepassing te vragen, maar die wet bevat ook dan termen als 'redelijkerwijs' enzovoort.

□

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik kan mij in de laatste opmerking van de heer Jansen vinden.

Een ander punt, dat een beetje voortkomt uit de discussie tussen de heren Nijpels en Weijers, betreft de rol van de arbeidsinspectie in het totale gebeuren tussen werkgevers en werknemers. De Arbeidsraad wordt geïnstalleerd en de vraag is, hoe de Minister nu de taak van de arbeidsinspectie naar de Arbeidsraad toe ziet. Ik zou mij kunnen voorstellen dat daarin een stuk beleid komt dat enigszins gelijk is aan dat in Noorwegen ter zake, waarbij de arbeidsinspectie een duidelijke rol heeft ten opzichte van de Arbeidsraad, waarna deze raad advies aan de Minister kan geven. De heer Weijers heeft een amendement ingediend, dat hierbij een beetje aansluit.

Ten aanzien van de regionale opstelling heeft de heer Weijers gezegd, dat men zal moeten kijken naar de mogelijkheden van de districtscommissies. Men zal in dit verband niet alleen moeten kijken naar de districtscommissies,

maar ook naar de vraag, hoe het geheel van de Arbeidsomstandighedenwet zal zijn ten opzichte van de discipline milieu. Het is duidelijk dat, waar wordt aangegeven selectieve groei – ik denk daarbij aan de Club van Rome – ook juist het buitenmilieu een belangrijke taak heeft in verband met het welzijn van de mensheid in haar algemeenheid.

Ik denk dat daar problemen kunnen ontstaan, omdat de interne belangen van een bedrijf wel eens tegenover het externe belang zouden kunnen staan. Om deze reden meen ik dat coördinatie moet plaatsvinden, waarbij de belangen moeten worden afgewogen. Wellicht kan de Minister hierop nader ingaan.

□

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! De heer Weijers spreekt over 'arbeid-nieuwe stijl'. Hij heeft gelijk met zijn opmerkingen hierover. Wij moeten naar een nieuwe ontwikkeling op het terrein van de arbeid en ik geloof, dat die ontwikkeling al in gang is gezet, zij het dat zij best wat nieuwe stimulansen mag hebben.

Overigens merk ik in antwoord op zijn opmerking over de prerogatieven van de medische dienst op, dat in de wet beide diensten al naast elkaar moeten worden geplaatst. Het is echter duidelijk dat een bijtrekking van de veiligheidssector noodzakelijk is, óók wat betreft de professionalisering van de veiligheidsdeskundigen.

Met betrekking tot de regionale inkleuring zij vermeld dat wij districtscommissies zeker willen bevorderen. Het enthousiasme hiervoor van de sociale partners is tot nu toe echter niet groot. Het betreft hier een blijvende problematiek van onvoldoende regionale bewerktuiging van de maatschappelijke organisaties. Wellicht dat juist de opening van mogelijkheden op dit terrein de sociale partners een stimulans geeft. Verder is er de bevordering van de regionale diensten, óók met betrekking tot de bedrijfsgezondheid.

Voorts is er gesproken over samenwerking met andere medische disciplines. Ik kan wat dit betreft verwijzen naar de nota inzake het volumebeleid en naar wat er is gesteld over de samenwerking tussen de verzekerings-, de behandelend en de bedrijfsarts.

Tot de heer Nijpels zou ik willen zeggen, dat ik wat andere opvattingen over het corporatisme heb dan hij. Ik vind dit systeem niet zo slecht voorzover het gaat om het regelen van zaken door werkgevers en werknemers. Het

systeem wordt pas slecht wanneer corporaties de basis vormen voor het staatsbestel en wanneer sociale partners uitmaken wat de overheid moet doen. Dat op zichzelf de maatschappij is doorgeven van organisaties en dat deze bepaalde zaken in zelfbestuur beheren, kan men corporatisme noemen maar ik vind dit niet verwerpelijk.

De heer **Nijpels** (VVD): Zoals u het nu formuleert, is het wel wat genuanceerder dan wat ik van collega Weijers mocht ervaren. Die had het over het oprekken van het staatsrecht. De vorm, waarop u doelt, komt gedeeltelijk al in de praktijk voor. Daartegen heb ik ook geen bezwaar. Ik maak er bezwaar tegen als op een bepaald moment politieke verantwoordelijkheden worden weggehaald, waardoor Ministers niet langer aanspreekbaar zijn. In Noorwegen komen dergelijke situaties voor.

Minister **Albeda**: Toch vallen die situaties niet onder mijn definitie van het corporatisme, zoals u het, overigens niet geheel ten onrechte, sommige christen-democraten in de schoenen schoof. Voor mij heeft het corporatisme twee kanten. Eén kant is zeer aantrekkelijk, de andere is de vertaling in de richting van het parlement, die zeer bedenkelijk en zelfs gevaarlijk is. Overigens behoeft het laatste aspect niet altijd de vorm aan te nemen van een institutioneel corporatisme. Als het parlement zich in laatste instantie laat dwingen door sociale partners, is er al sprake van dat corporatisme. Ik zal u daar morgen nog wel aan herinneren.

De heer **Nijpels** (VVD): Wij zijn het eens

Minister **Albeda**: Mevrouw Wessel sprak nogmaals over het aspect van de geringe belangstelling voor deze zaken. Haar voorbeeld vond ik zeer specifiek. Als zij nog eens nagaat, wat er aan onderzoek is verricht, moet zij concluderen dat er op dit terrein veel is gedaan in de laatste tien tot vijftien jaar. Er is veel internationaal vergelijkend onderzoek verricht. Wij kunnen niet zeggen dat er een geringe belangstelling is. The Council for the improvement of working life heeft een 'body' van kennis en inzicht verzameld, wat men niet mag wegpoetsen.

Nederland heeft daarbij overigens zijn partij zeer redelijk meegeblazen. Ik denk aan de drie scholen: de school rond Van Zuthem, de school rond mijn vroegere collega Proximus van Deinum en hetgeen zich bij voorbeeld heeft afgespeeld binnen het Philipsconcern. Ik kan ook nog wijzen op de Groningse universiteit, Van Strien enz.

Albeda

Men kan niet zeggen dat wij in Nederland op dit punt achter hebben gelopen. Ik ga dan nog voorbij aan hetgeen in Leiden is gebeurd. Wij moeten niet somber doen.

Mevrouw Wessel heeft wel gelijk, dat veel onderzoek naar de kwaliteit van de arbeid zich nogal eenzijdig op industriearbeid richt. Men richt zich te weinig op de problematiek van de groep die zij noemt: het winkelpersoneel en met name het vrouwelijk personeel. Op dit punt kan ik nog verwijzen naar een studie van de OECD van een aantal jaren geleden, waar men onderzoek op dit terrein bij elkaar heeft geveegd. Ik wil de naam van die studie wel voor haar opzoeken.

De heer Nijpels sprak over de mogelijkheid van het geven van aanwijzingen met betrekking tot het welzijn. Ik zal daarop terugkomen bij de desbetreffende amendementen.

Ik ben een beetje bang dat het verschil van inzicht dat ik had met de heer Jansen ten aanzien van het welzijn voor een deel semantiek is. Toen men de schaduwkanten van de fabrieksarbeid zag, was het eerste waaraan men dacht de veiligheid. Daarna zag men in dat het om meer ging, namelijk om gezondheid. Vandaag gaan wij weer verder en spreken over het welzijn. Die ontwikkelingen liggen in elkaars verlengde. Je kunt je best een ontwikkeling voorstellen waarbij een begrip 'welzijn' gehanteerd wordt dat beide andere begrippen omvat. Dat zou ook geen zonde tegen de taalregels zijn.

In de opzet van het wetsontwerp staan de drie begrippen naast elkaar. De rest lijkt mij semantiek, tenzij de heer Jansen er een andere conclusie uit zou willen trekken. Ik kan mij voorstellen, dat op een goed moment de ontwikkeling in de regelgeving ten aanzien van het welzijn zich zou gaan verdichten, zodat wij op dit punt institutionele vormen zouden kunnen vinden. Ik sluit dat bepaald niet uit.

De heer Hartmeijer sprak over de taak van de arbeidsinspectie ten opzichte van de arbeidsraad. De voorlopige arbeidsraad wordt op 21 april geïnstalleerd. De arbeidsraad krijgt gelegenheid tot advisering van de Minister over de uitvoering van het beleid en zal daarmee op de ontwikkeling van taak en werkwijze van de arbeidsinspectie een sterke invloed kunnen hebben.

De functie van jaarplan en jaarverslag lijkt mij een aparte discussie waard wanneer wij daaraan toe zijn.

De heer Hartmeijer sprak nog over de relatie naar het externe milieu. Ik heb mij laten uitleggen dat die kwestie

niet zo eenvoudig is, doordat de relatie tweezijdig is. In dit wetsontwerp wordt een en ander geregeld, maar ook in verschillende wetten waarmee Volksgezondheid en Milieuhygiëne te maken heeft. Op dit moment vindt nog ambtelijk overleg plaats.

De vergadering wordt van 13.00 uur tot 13.50 uur geschorst.

De **Voorzitter**: Aan de orde is de behandeling van de artikelen en de daarop voorgestelde amendementen. Het is de bedoeling om vanmiddag zoveel mogelijk het 'kleine goed' weg te werken. Wanneer er enkele belangrijke artikelen met de daarop betrekking hebbende amendementen overblijven voor de plenaire vergadering, dan denk ik dat dit niet in strijd is met de bedoeling die wij met deze openbare commissievergadering hebben.

Over lid 1 van artikel 1 wordt geen beraadslaging gevoerd.

Over lid 2 wordt geen beraadslaging gevoerd.

Door de heer Hartmeijer is een amendement ingediend, voorkomend op stuk nr. 25 en ertoe strekkend een nieuw derde lid in te voegen.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Dit voorstel komt voort vanuit de emancipatiegedachte. In de richtlijnen van de EG wordt steeds meer onderkend dat de vrouw op zich zelf gelijkwaardig is aan de man. Ik meen, nu wij spreken over arbeidsomstandigheden, dat het niet zo'n gekke gedachte is hier een voorbeeld te geven. Misschien komt op dit stuk later nog wetgeving.

De heer **Bakker** (CDA): Ik denk juist dat het niet goed is om steeds de vrouwelijke vorm te vermelden. Het past juist in de emancipatie wanneer met één benaming deze ontwikkeling wordt bevorderd. Ik meen dat de wijziging in die zin niet wenselijk is.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): U mag het woord 'werknemer' ook in 'werkneemster' veranderen.

De heer **Van Dis** (SGP): Ik wil mij aansluiten bij wat de heer Bakker zei. Ik merk hierbij nog op dat in artikel 3, lid 1 onder G, wordt gesproken over 'de werknemer en zijn geslacht'. In wezen zou zo'n toevoeging dan ook geen zin meer hebben.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb de indruk dat de heer Hartmeijer een speelse gedachte op tafel heeft willen leggen. Het gevaar bestaat dat, wanneer men in deze wet zo'n wijziging aanbrengt en in andere niet,

men kan veronderstellen dat in een andere wet alleen de man is bedoeld. Gegeven het feit dat dit niet zo is, lijkt het mij niet verstandig één wet plotseling met deze toevoeging aan te vullen.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Je moet wel eens een begin maken. Deze wet kan hiertoe dienen. Ik sluit niet uit dat bij volgende wijzigingen van wetten of nieuwe wetten daarover hetzelfde wordt gedacht.

De **Voorzitter**: Ik meen dat dit amendement voldoende is besproken.

Wij gaan over naar het derde lid van artikel 1 waarop is voorgesteld een amendement van de heren Weijers en Bakker op stuk nr. 16.

De heer **Bakker** (CDA): In dit derde lid wordt gesproken over '18 jaar'. In artikel 22, leden 2 en 3, wordt gesproken over '18 jaren'.

Wij zullen dus moeten kiezen. Het lijkt mij niet juist de ene keer van '18 jaar' en de andere keer van 'jaren' te spreken. Die aanpassing kan langs twee wegen geschieden. Ofwel wij kiezen in de hele wet voor 'jaren' ofwel wij kiezen in de gehele wet voor 'jaar'.

Minister **Albeda**: Voorzitter! Wij zullen even nagaan hoe het in andere wetten is gebeurd en, zo nodig, een nota van verbeteringen uitbrengen.

De **Voorzitter**: Aan de orde is lid 4 van artikel 1, waarop de volgende amendementen zijn voorgesteld:

- een van het lid Jansen (stuk nr. 60, l);
- een van het lid Nijpels c.s. (stuk nr. 97);
- een van het lid Nijpels c.s. (stuk nr. 98).

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Het amendement op stuk nr. 98 houdt een verbetering van het wetsontwerp in. Het amendement op stuk nr. 97 is nodig, als het amendement op stuk nr. 107 wordt aangenomen.

Minister **Albeda**: Voorzitter! De omzetting waarover de heer Nijpels sprak in verband met zijn amendement op stuk nr. 98 zal bij nota van wijzigingen worden hersteld. Naar ik meen geldt hetzelfde voor amendement nr. 97.

De heer **Nijpels** (VVD): Het amendement op nr. 97 kan pas worden overgenomen als het amendement op nr. 107 is aangenomen. Tenzij u het amendement op stuk nr. 107 nu al wenst over te nemen. Dit zou mij welkom zijn.

De **Voorzitter**: Dat laten wij nog even rusten.

Albeda

Minister **Albeda**: Men wijst mij erop dat de toelichting niet juist is, omdat het woord 'bedrijfscommissie' nu al voorkomt in het wetsontwerp (art. 12, lid 7).

De heer **Weijers** (CDA): De toevoeging van dit woord is in dit artikel op haar plaats.

De heer **Nijpels** (VVD): Dat klopt! Het amendement is ook niet aan mijn juridisch brein ontsproten. Ik heb slechts de opdracht gegeven.

De **Voorzitter**: Welke consequentie trekt u daaruit?

De heer **Nijpels** (VVD): Dat ik nog even afwacht wat er met amendement nr. 107 gebeurt.

De heer **Jansen** (PPR): De Minister zou er een consequentie uit moeten trekken.

Minister **Albeda**: Dat doe ik ook. Ik sprak daarom over een nota van wijzigingen.

De **Voorzitter**: Aan de orde is artikel 2, waarop de volgende amendementen zijn voorgesteld:

- een van de leden Weijers en B. Bakker (stuk nr. 69)
- een van het lid Hartmeijer c.s. (stuk nr. 26);
- een van het lid Jansen (stuk nr. 55);
- twee van de leden Nijpels en Wessel-Tuinstra (stuk 99, I en II).

Ik merk nog op dat amendement nr. 69 betrekking heeft op het gehele artikel, terwijl de andere amendementen uitsluitend betrekking hebben op het eerste lid. De heer Bakker zal een toelichting geven op amendement nr. 69.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Volgens de tekst van het wetsontwerp begint art. 2 met een opsomming van datgene waarop de wet niet van toepassing is. Gegeven het grote goed van de Arbeidsomstandighedenwet op zichzelf, meen ik dat begonnen zou moeten worden met te vermelden dat dit wetsontwerp wél van toepassing is op de verschillende onderdelen. Dat betekent dat men daarop later eventueel uitzonderingen kan maken. Men moet dus niet met de uitzonderingen beginnen, maar met de positieve stelling, dat het algemeen geldig is.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Wij hebben een amendement ingediend over het personeel van het gevangeniswezen. Niet alleen in het gevangeniswezen, maar ook in de kinderbescherming wordt de laatste jaren nogal negatief gedacht over

de arbeidsomstandigheden. Wij vinden het onjuist, dat juist dit personeel buiten deze wet wordt gesloten. Wij kunnen ons wel voorstellen, dat er maatregelen moeten worden genomen voor mensen die ingesloten zijn, dikwijls ten opzichte van hun eigen arbeidsomstandigheden en hun eigen veiligheid. Men ontkomt er misschien niet aan, daarvoor andere bepalingen aan het geheel toe te voegen. Wij zien er echter de noodzaak niet van in om het personeel dat daar moet werken buiten deze wet te houden. Om die reden willen wij dit dan ook in deze wet terugbrengen.

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Ik begin mij aan te sluiten bij het betoog van de heer Hartmeijer. Voor de fractie van de PPR is het geen reële zaak dat, wanneer mensen in één organisatie gezamenlijk en gelijktijdig in dezelfde ruimte werkzaam zijn, voor de ene categorie van werkenden veiligheids- of gezondheidsmaatregelen gelden en niet voor de andere categorie.

De Minister heeft als verweer tegen suggesties om onderdeel c te schrappen, gezegd, dat hij al te maken heeft met de Minister van Justitie, die vindt dat de toepassing van de Arbeidsomstandighedenwet zich in dit geval niet verdraagt met de maatregelen die nodig zijn in een penitentiaire inrichting.

Daarbij is met name gewezen op de vluchtwegen. In die redenering schuilt een groot gevaar. Het betreft natuurlijk een afweging van belangen. Op een zeker moment moeten in een penitentiaire inrichting maatregelen worden genomen. Dit moet op een zodanige wijze gebeuren, dat daarbij de arbeidsomstandigheden niet in het geding zijn.

Wanneer het nemen van die maatregelen die voortvloeien uit het penitentiaire karakter, betekent, dat daardoor op de veiligheid of op de gezondheid van gevangenen inbreuk wordt gemaakt, zijn wij met een heel slechte zaak bezig. Daarom moet deze Arbeidsomstandighedenwet ook volledig, maar dan ook volledig op deze mensen van toepassing zijn.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik ben het eens met de heren Jansen en Hartmeijer betreffende de gelijke toepassing van regels inzake de arbeidsbescherming voor het personeel dat werkt in inrichtingen en de mensen die daarin gedetineerd zijn. Vandaar dat ik samen met mevrouw Wessel een amendement in die richting heb ingediend.

Ik begrijp heel goed, dat de wet nooit in haar geheel toepasbaar zal zijn op dit soort inrichtingen. Wij wensen echter gewoon een 'ja, mits'-situatie te creëren, terwijl de bewindsman in feite kiest voor een 'neen, tenzij'-situatie. Dat de Minister van Justitie – ik denk dat de Staatssecretaris van Justitie wordt bedoeld – geen warme voorstander is van deze gedachte kan ik heel goed begrijpen. Dit is voor ons echter geen enkele reden om het amendement niet in te dienen.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb hieraan weinig toe te voegen, aangezien ik het erg eens ben met de vorige sprekers. Als lid van de vaste Commissie voor Justitie heb ik talloze inrichtingen bezocht. Mijn indruk is, dat, als het ergens ontzettend dringend nodig is dat de arbeidsomstandigheden verbeteren, het juist daar is waar de mensen geen mogelijkheden hebben om naar buiten te gaan. Bovendien zijn de arbeidsomstandigheden in de meeste van onze penitentiaire inrichtingen helaas erbarmelijk slecht.

De heer **Van Dis** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Het amendement dat door de heren Weijers en B. Bakker is ingediend, geeft wel een enigszins positievere benadering van de bestaande wettekst. In onderdeel 4 wordt een uitbreiding gegeven aan de wettekst ten opzichte van het wetsontwerp.

Ik wil daarop graag een nadere toelichting hebben. Het gaat om de woorden 'of strekken ter aanvulling daarvan'. Ik vind die woorden niet terug in artikel 2, lid 1c.

Ik hoor ook nog graag een nadere toelichting op de gronden, die de Minister in de nota naar aanleiding van het eindverslag heeft genoemd, zowel principiële als praktische, die ervoor pleiten om voor het personeel van de gestichten of rijksinrichtingen een uitzonderingsbepaling op te nemen.

Is het onderscheid tussen vrijwillig en verplicht werkzame personen in de gestichten of rijksinrichtingen inderdaad noodzakelijk. Ik dacht van wel. De Minister van Justitie kan zijn werknemers niet uitzoeken en de gedetineerde kan zijn werkgever niet kiezen.

Betekenen uitzonderingen op de regel altijd een harder regime of moeten wij dan meer denken aan een aan de bijzondere omstandigheden aangepaste toepassing van de gestelde bepalingen, zodanig dat er geen verzwaring maar een zo goed mogelijke aanpassing aan de bepalingen plaatsvindt?

Jansen

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Ik wilde nog reageren op een amendement van de heren Weijers en Bakker. De gedachte die zij ons voorleggen kan ik delen. Die gedachte is namelijk dat de wet van toepassing is en dat als dit niet zo is, dan daarover expliciet iets gesteld zou moeten worden.

Ik ben echter in verwarring geraakt toen ik lid 2 uit hun amendement vergeleek met lid 4 uit het bestaande wetsontwerp. Naar mijn gevoelen gaat de omkering precies de andere richting op. In het wetsontwerp staat in artikel 2, lid 4, 'Onverminderd het in het eerste lid en tweede lid bepaalde is het bij of krachtens deze wet bepaalde van toepassing'. In lid 2 van het amendement wordt gezegd 'Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen met betrekking regelen worden gesteld welke afwijken'. Dat is dus precies het omgekeerde van hetgeen in de andere leden van het amendement staat.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Het gevaar is aanwezig dat ik bij beantwoording zou komen tot een herhaling van zetten, omdat dit in de schriftelijke behandeling allemaal uitvoerig aan de orde is geweest. In wenzen gaat het om een, bijna principiële, keuze, welke weg men kiest. Kiest men de principiële weg dat het voor iedereen geldt, maar dat uitzonderingen mogelijk zijn, of kiest men principieel een weg waarbij men algemene regels stelt en dan van geval tot geval zegt of er een algemene maatregel van bestuur moet komen in overleg met de betrokken bewindsman. Dit geldt dan onderwijs, gevangeniswezen, vervoer en dergelijke.

Ons leek het vanuit een oogpunt van regelgeving logischer en consistent dit toe te spitsen voor die sectoren in overleg met de betrokken bewindslieden. Wat ons betreft is dit een eindpunt geworden van uitvoerig overleg tussen de betrokkenen. De Kamer heeft natuurlijk volkomen gelijk als zij zegt dat dit overleg voor haar niet beslissend is. Men kan echter de vraag stellen wat, vanuit een oogpunt van efficiency, de beste gang van zaken is. Moet men hier het principe voorop stellen dat de Arbeidsomstandighedenwet hoe dan ook voor iedereen geldt of moet men een ander principe voorop stellen? Gaat men zeggen dat in principe dergelijke regelingen voor iedereen moeten gelden, maar dat in een aantal gevallen de omstandigheden zo specifiek zijn dat men daarvoor

een daarop speciaal toegespitste algemene maatregel van bestuur moet maken, in overleg met de betrokken bewindsman?

Ik vind dit toch wel een belangrijk verschil, waarbij ik erop wijs, dat rekening moet kunnen worden gehouden met een specifieke situatie, bijvoorbeeld in het onderwijs, welke bepaald anders is dan het geval is onder andere arbeidsomstandigheden. Om een nog sterker voorbeeld te noemen: ten aanzien van gedetineerden zal rekening moeten worden gehouden met zaken zoals vluchtwegen en dergelijke. Ik weet niet, of de voorgestelde manier van wetgeven wellicht beter is.

De heer **Bakker** (CDA): Ik denk toch dat de weg van de toepassing van het algemeen geldende principe de betere weg is, want anders krijgen de andere categorieën alleen maar een positieve lijst, waarna er stukje voor stukje wat bij wordt gebouwd, terwijl andere velden, die zeer wel zouden kunnen worden ingevuld, blijven liggen.

Ik denk dat, wanneer met het algemene principe wordt begonnen, het overleg waarop de Minister doelt er ook zal zijn, namelijk voor die sectoren, waarvoor nadere regels nodig zijn, hetzij dat het in verminderde mate geldt, hetzij dat het op een andere wijze geldt.

De heer **Nijpels** (VVD): De Minister geeft het afwegingsproces heel goed weer. Bij ons heeft dit proces ertoe geleid, dat wij alleen maar amendementen hebben ingediend ten aanzien van het gevangeniswezen en ten aanzien van de rijksinrichtingen voor kindbescherming. In het licht van de discussie over de rechten van gedetineerden en over de rechten van minderjarigen vinden wij, dat het afwegingsproces precies moet uitvallen, maar het principiële verschil is er natuurlijk nauwelijks als u de constructie ziet die de Minister heeft gekozen en de constructie die onze fractie voorstaat.

Minister **Albeda**: Ik denk dat de heer Nijpels het heel goed weergeeft. Voor een deel is het een kwestie van smaak. Wat er gebeuren moet, gaat natuurlijk toch gebeuren. Er komt toch een regelgeving, toegespitst op specifieke sectoren. Voor de rest zou ik alleen maar kunnen herhalen wat in de schriftelijke stukken is gezegd.

De **Voorzitter**: Ik denk dat wij artikel 2 nu voldoende hebben besproken. Wij kunnen overstappen op artikel 3. Daar zijn amendementen van de heren Hartmeijer c.s. op stuk 27, van de heren Weijers en B. Bakker op stuk 75, en op

stuk 88, van de heer Hartmeijer en de zijnen op stuk 28, ook op stuk 29, I en II, en op nr. 30, op nr. 31, het amendement van de heren Weijers en B. Bakker op 47, een van de heer Nijpels en de zijnen op stuk nr. 100, een van de heer Hartmeijer c.s. op nr. 32 en een van de heren Weijers en B. Bakker op nr. 119.

Mag ik eerst de heer Hartmeijer vragen, zijn amendementen toe te lichten?

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Artikel 3 is een belangrijk artikel in dit ontwerp. Het gaat uit van de algemene zorg voor veiligheid, gezondheid en welzijn in verband met de arbeid. Hiervoor zijn verplichtingen gesteld aan de werkgever. Via grondbeginselen wordt de grootst mogelijke en bereikbare bescherming geïntroduceerd.

Op basis van deze grondbeginselen worden van zijn minimumvoorschriften gemaakt, die als uitvoeringsbepalingen, bij algemene maatregelen van bestuur of bij ministeriële beschikkingen, wettelijk zullen worden vastgelegd. Dit zou kunnen betekenen, dat bij voorbeeld een werkgever voldaan heeft aan zijn verplichtingen indien hij bij een voorschrift, gebaseerd op de wettelijke norm – men denke maar aan de MAC-waarde met betrekking tot een gevaarlijke stof – maatregelen heeft genomen waardoor deze norm niet wordt overschreden.

In de memorie van toelichting is dit ook onderkend. Om deze reden is de wettekst zo aangepast, dat de werkgever verplicht wordt, verder te gaan met zijn maatregelen. Hij moet namelijk maatregelen nemen waardoor de grootst mogelijke veiligheid en de grootst mogelijke bescherming van de gezondheid van de werknemer wordt verkregen.

Jammer genoeg wordt dit weer verkracht door invulling van de begrippen algemeen erkende regelen der techniek en de stand van de bedrijfsgezondheidszorg. De verplichtingen van de werkgever zijn daardoor niet absoluut gesteld. Het is namelijk een voor de werknemer negatieve normstelling.

Eenzelfde negatieve afweging van belangen voor de werknemers vindt plaats door de redelijkerwijs-clausule. De werkgever moet maatregelen nemen, tenzij zulks redelijkerwijze niet kan worden gevergd. Op zich zelf zou het een verbetering kunnen zijn ten opzichte van de doelstelling van de huidige Veiligheidswet, indien men ervan uitgaat, dat ook deze wet is geschreven vanuit een oude filosofie, namelijk werkgeverszeggenschap.

Hartmeijer

Wanneer wij dit ontwerp willen zien als onderdeel van humanisering van arbeid en medezeggenschap van de werknemers op basis van gelijkwaardigheid, dan zal het daaraan moeten worden aangepast.

Natuurlijk geloven ook wij dat er zaken kunnen meespelen die afgewogen moeten worden, maar dan moet die afweging plaatsvinden vanuit de werknemers. Het gaat om hun gezondheid, veiligheid en welzijn in verband met de arbeid. Het is onredelijk tegenover de werknemers, via de wet uitvlucht-mogelijkheden aan de werkgever te geven; ook werknemers zijn redelijke mensen. Ook tegen andere uitdrukkingen in dit artikel tekenen wij bezwaar aan. Begrippen als 'zodanig' en 'waar nodig' worden oneigenlijk toegevoegd. Doeltreffende maatregelen moeten namelijk altijd worden genomen.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Aan de toewijzing van taken gaat een proces vooraf, taken niet opgevat in de enge, organisatorische zin maar zoals het begrip in de normale omgangstaal wordt gebruikt. Het belang betreft ook het proces dat eraan vooraf gaat, namelijk de vorming, de samenstelling van de taak. Vandaar mijn amendement op stuk nr. 47.

In het kader van dit ontwerp spreekt het amendement op stuk nr. 75 voor zich zelf.

Het belang van de ergonomie in dit ontwerp kan moeilijk worden onderschat. Wij hebben er dus behoefte aan dat uitdrukkelijk naar voren te brengen, wat wij hebben gedaan met behulp van het amendement op stuk nr. 88. ;

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! het amendement op stuk nr. 100 wordt beoogd onbedoelde discriminatie van vrouwen tegen te gaan. De vermelding van het geslacht heeft immers alleen maar de bedoeling de vrouw en trouwens ook de man te beschermen als de werkomstandigheden van invloed kunnen zijn op het vermogen zich voort te planten. Als dat wordt bedoeld – op een vraag van onze zijde wordt in de memorie van antwoord in die richting geantwoord – dan is er niets op tegen de voortplanting als zodanig in het wetsontwerp te vermelden. Vandaar ons amendement.

De **Voorzitter**: Er is thans gelegenheid op de ingediende amendementen in te gaan.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil ingaan op het amendement van de heer Nijpels, waarmee hij een toevoeging aan het woord 'geslacht' wil doen, dit met het oog op de voortplanting. Afgezien van een wat gevoelsmatig bezwaar, namelijk tegen reducering van de onderscheiding tussen geslachten naar de voortplanting, wat een gevoeligheid van mij zou kunnen zijn, meen ik dat als we op die manier met emancipatie en discriminatie omgaan, we principieel op een verkeerde weg zijn. Dit is een amendement dat plus royaliste que le roi wil zijn en wil aantonen dat mannen en vrouwen onder alle omstandigheden gelijk zijn.

Met emancipatie en discriminatie heeft dit absoluut niets te maken. De heer Nijpels is vrijgezel, maar iedereen en dus ook hij kan met het blote oog waarnemen, dat vrouwen anders zijn dan mannen. Gelukkig hebben wij nog het wetenschappelijk onderzoek dat dit in ruime mate bevestigt. In het voorlopig verslag hebben wij hieraan aandacht besteed. Ik geef toe, dat sterk de nadruk is gevallen op de voortplanting, maar er wordt tevens verwezen naar ander onderzoek.

Wanneer men rekening houdt met de leeftijd van iemand, dan betekent dat toch niet, dat ouderen ten opzichte van jongeren – of omgekeerd – worden gediscrimineerd. Belangrijk is gewoon hoe oud iemand is voor een bepaalde taak. Zo kan de fysionomie belangrijk zijn voor het toewijzen van een taak.

Mijnheer de Voorzitter! Ik zal mijn fractie voorstellen dit amendement niet te aanvaarden.

Wat de stand van de wetenschap betreft – dit aan het adres van de heren Weijers en Bakker – merkt ik op dat ik hoop, dat wij niet iedere keer, als wij met het betrokken artikel te maken hebben bliksemsnel de stand van de wetenschap moeten opnemen. Als de bedoeling is, dat niet wordt achter gelopen bij de stand van de wetenschap, dan kan ik mij hiermee akkoord verklaren. Hoe denkt men de stand van de wetenschap te peilen?

De heer **Van Dis** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Tijdens de algemene beschouwingen heb ik al mijn voorkeur uitgesproken voor de systematiek in het wetsontwerp. Het laten vervallen van de woorden 'waar nodig' en 'redelijkerwijs' – vier maal zelfs – is naar mijn mening in strijd met de redelijkheid. Het gaat om een ingrijpende en omvattende materie. Het inbouwen van enkele onschuldige zekeringen – wil de stop niet doorslaan – lijkt mij ze-

ker op zijn plaats. Of vrezen de indieners van het amendement, dat hiervan misbruik zal worden gemaakt? Of moet ik uit de toelichting afleiden, dat de benadering in wezen meer gebaseerd is op de tegenstellingen tussen werknemers en werkgevers dan op een con amore samenwerking?

De heer **Hartmeijer** (PvdA): In het amendement nr. 75 vragen de indieners aandacht voor het welzijn. Wat doet men alleen met 'aandacht voor'?

In het amendement nr. 88 wordt gesproken over de stand van de wetenschap op het gebied van de ergonomie. Ik zou aan de Minister willen vragen, hoe men de deskundigheid op het gebied van de ergonomie vergroot. Hoe zal de kwalitatieve invulling plaatsvinden in opleidingsprogramma's op het gebied van de ergonomie, dit alles in het kader van de Arbeidsomstandighedenwet? Ik heb begrepen, dat vanwege het departement al contacten zijn gelegd. Wil de Minister de Kamer hierover wat meer gegevens verstrekken?

Ik kom nu tot het amendement-Nijpels c.s. op stuk nr. 100. Toen ik dat zag, snapte ik er helemaal niets meer van. Ik heb de woorden 'in verband met de voortplanting' na 'geslacht' gezet. Ik dacht eerst dat hij geslachtsdaad bedoelde. Het wordt dan nog moeilijker, want er staat ook nog bij: Bij toewijzing door de werkgever van de onderscheiden taken moet hij rekening houden met de voortplanting en moet daar zelf speciale toezicht op uitoefenen dan wel andere doelmatige voorzieningen treffen. Misschien weet de Minister, wat hij daaraan moet doen.

De heer **Weijers** (CDA): Dat zijn kennelijk arbeidsomstandigheden.

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Woorden van andere leden van de commissie hebben mij ertoe gebracht nog een opmerking over de afweging te maken. Wat de heer Hartmeijer zegt betekent in feite niet meer en niet minder dan dat wij het punt waar de afweging plaatsvindt over het stellen van het ene belang ten opzichte van het andere verleggen. Zoals het nu in het wetsontwerp staat, begint de afweging bij de werkgever door middel van 'redelijkerwijs'. De werkgever zal moeten invullen wat hij redelijkerwijs vindt. Is daartegen bezwaar, dan treedt in de plaats van de werkgever een ander op, die gaat uitmaken of dat 'redelijkerwijs' van de werkgever wel juist werd opgevat. Ik heb begrepen van de heer Hartmeijer, dat hij bedoelt dat wij op deze plek die afweging maken; ik

Jansen

onderschrijf die doelstelling. Ik denk dat men de amendementen van de heer Hartmeijer op deze wijze zal moeten lezen.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! In de eerste nota van wijzigingen is aan dit artikel behoorlijk gesleuteld. Het oude artikel 4 is nu artikel 3 geworden en het oude artikel 3 is min of meer verwerkt in artikel 3, lid 2. Bij ons rijst de vraag, of de afpaling van het welzijn, die in het eerste lid van artikel 3 wordt gegeven, niet voor een groot gedeelte teniet wordt gedaan in het tweede lid van dit artikel. Zeker als conform artikel 32 om een aanwijzing kan worden verzocht, dreigt er toch weer een grote mate van rechtsongelijkheid en rechtsonzekerheid. Wij blijven nog steeds voorstanders van een limitatieve opsomming, zodat er voor werkgever en werknemer zekerheid bestaat. De uitwerking van deze artikelen zal in ieder geval in nauw overleg met de Arbeidsraad moeten geschieden.

Bezwaar heb ik ook tegen de uitleg, die in de nota naar aanleiding van het verslag wordt gegeven aan artikel 3, lid 1, onder a. Daarin wordt namelijk gesteld dat objectieve normen, waaraan de werkgever zijn organisatie en de produktie- en werkmethode moet aanpassen, geen zaak zijn van onderhandelingen tussen de sociale partners, maar afhankelijk zijn van het inzicht van deskundigen. De Minister stelt dan wel dat hierbij uiteraard ook het inzicht van deskundigen in werkgevers- en werknemerskring van belang is maar over die uitleg ben ik weinig tevreden. Als in het artikel wordt geëpt over 'algemeen erkende regelen der techniek', dan dient daaronder naar onze mening het geheel aan kennis en ervaring dat in de vakwereld aanwezig is te worden verstaan. Overleg met de sociale partners over wat dient te worden verstaan onder 'algemeen erkende regelen der techniek' en de stand van de bedrijfsgezondheidszorg is voor ons zonder meer een vereiste. Bij de behandeling van artikel 32 zal ik op de aanwijzingsbevoegdheid terugkomen.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Wij kunnen ons wel vinden in de amendementen-Hartmeijer c.s., voorkomende op stuk 27, I en II. Ten aanzien van de amendementen 27 III en IV, 29, I en II, 30 en 31 deel ik mede, dat wij ons daar niet achter kunnen scharen. Wij denken dat men geen absolute normen kan vastleggen, abso-

luut in de zin van, dat er totaal geen risico of gevaar voor de gezondheid meer zou zijn te duchten.

'Redelijkerwijs' veronderstelt, dat het redelijk gaat en moet gaan. Ook kan men geen absolute normen vastleggen, omdat het om een levende zaak gaat. Met andere woorden, wat vandaag niet kan, kan morgen misschien wel. Ergo, men zal zich dus moeten baseren op datgene wat op dit ogenblik mogelijk en aanwezig is qua denkbare maatregelen. Vanuit deze gezichtspunten lijkt het ons niet juist om absolute normen te stellen.

Het werkelijk stellen van absolute normen zou kunnen inhouden dat, als men wil voorkomen dat ruiten breken, de muren moeten worden dichtgemetseld. Als men het uitglijden in fabrieken zou willen voorkomen, zou men de trappen moeten verwijderen. Misschien zijn dit overdreven voorbeelden maar men kan nu eenmaal niet met absolute normen rekenen. Er blijft altijd een veld, waarvoor geldt dat het menselijk denkbare en het technische denkbare is gedaan. Men kan niet verder gaan dan dat niveau. Ook in het buitenland is het een aanvaarde zaak om het op deze manier te regelen.

Wat betreft mijn amendement nr. 119 wijs ik erop dat in de reactie van de Minister wordt verwezen naar de wet op de gevaarlijke werktuigen, waarmee voorschriften gegeven zouden kunnen worden. Dit houdt echter alleen verband met het gevaar. Ik denk dat ook andere aspecten een rol spelen, ten aanzien van de gezondheid in het algemeen en het welzijn. Wil men dit goed regelen dan zal men moeten beginnen met de verplichting te laten beginnen bij de bron, bij de mensen zelf, nog afgezien van de mogelijkheid, in de genoemde wet een uitbreiding te realiseren.

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb het gevoel, dat de heer Hartmeijer wat betreft het begrip 'redelijkerwijs' niet helemaal consequent is. In een amendement, dat nog in discussie moet komen, wordt gesteld dat de werknemer naar zijn redelijk oordeel mag aannemen enz. Daarmee wordt tot uitdrukking gebracht, dat de werknemer wèl een redelijk hanteerbaar oordeel mag hebben. In het onderhavige artikel mag de werkgever dit niet doen, aldus de heer Hartmeijer.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): In het onderhavige geval slaat het op de gelijkwaardigheid; dat is een andere zaak. Overigens, waarom zou de Minister nu het onderdeel f hebben ingevoerd?

Zou hij dat gedaan hebben omdat hij dacht dat de werkgever niet altijd redelijk zou zijn of waren er andere redenen? Duidelijk is het naar mijn oordeel, dat de afweging bij de werkgever plaatsvindt. De werknemer kan wel in beroep gaan, een aanwijzing vragen enz., maar dit kan weer worden afgewezen door de arbeidsinspectie omdat de wet de werkgever garanties biedt. Er zal hierover jurisprudentie moeten ontstaan, hetgeen jaren kan gaan duren. Hierdoor zal de werknemer voorlopig altijd in het nadeel zijn.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! In de amendementen van de heer Hartmeijer wordt gesproken over doelstellingen met een absoluut karakter, althans dat was mijn eerste indruk. Later gaf de heer Hartmeijer aan, dat het zeer belangrijk was, wie de afweging deed geschieden. Ik denk dat het meest wezenlijk van zijn amendementen is, dat zij trachten, uit de wetstxt het element van de afweging weg te halen. Ik ben van oordeel, dat dit niet wenselijk is.

Wanneer men de normstellingen een absoluut karakter geeft, is een situatie denkbaar, waarin de eisen zo absoluut gelden dat de werkgever, als het erop aankomt, de wet maar naast zich neerlegt. Men kan in geen enkele situatie uitsluiten dat een afweging plaatsvindt. Men denke in dit verband niet alleen aan het rendement maar ook aan de aan het rendement gekoppelde werkgelegenheid.

Er zijn situaties denkbaar, waarin men absolute veiligheid zou kunnen scheppen, maar dit gebeurt niet omdat het tot absurde situaties zou leiden. Die absolute regelstelling is in het algemeen gesteld ongewenst. Dit wil niet zeggen dat bij voorbeeld amendement nr. 27, niet over te nemen zou zijn. Ik zou dit amendement best willen overnemen door middel van het formuleren van een nota van wijziging.

Ik meen echter dat de woorden waarvan in amendement 27 onder III wordt voorgesteld ze te schrappen juist stimuleren tot objectivering. Dat leidt mijns inziens tot een verscherping en tot verbetering van slechte situaties. In die zin kan ik het amendement ook maar moeilijk begrijpen.

In amendement 27 IV wordt voorgesteld 'tenzij zulks redelijkerwijs niet kan worden gevegd' te laten vervallen. Ik vind dat je dit soort kwalificaties niet kunt missen.

De heer Jansen zou de afweging niet ter plaatse willen laten gebeuren. Hij meent dat wij die hier bij wet moeten regelen. Dat zou dan specifiek hier

Albeda

moeten plaatsvinden. Ik zie eigenlijk niet hoe dat zou moeten worden gedaan. Hoe moet je de wet formuleren om te voorkomen dat ter plaatse – door de structuur van het wetsontwerp in de eerste plaats door de werkgever, maar daarnaast.....

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil een misverstand voorkomen. Door de amendementen van de heer Hartmeijer aan te nemen genoemd onder IV te schrappen, maken wij op deze plaats een afweging. In onderdeel f gaat het om het beheersen van het tempo van de machine. Vermeden zou moeten worden dat de werknemer verhinderd wordt, het tempo van de machine te beïnvloeden. Daarbij kun je het woord 'redelijkerwijs' gebruiken. Deze afweging gaat hoogstwaarschijnlijk volstrekt ten koste van economische belangen. Wij kunnen ook gewoon zeggen dat het moet. De werknemer moet het tempo van de machine kunnen beïnvloeden.

Minister **Albeda**: Ik vind dat toch een te gemakkelijke redenering. Mijns inziens wordt daarin onvoldoende rekening gehouden met de verschillende situaties en met de gevallen waarin je aan een dergelijke afweging niet ontkomt. Eigenlijk vind ik dat de heer Jansen met zijn toelichting een beetje de noodzaak onderstreept relativerend te werk te gaan.

Over de woorden 'waar nodig', genoemd in amendement 28, wil ik geen messen trekken. Toch meen ik dat die woordjes de werkgever kunnen stimuleren, situaties te analyseren. Weglating zal niet leiden tot het nalaten van een verplichting.

Dan is er het amendement van de heren Weijers en Bakker met betrekking tot het woord 'vorming'. Mevrouw Wessel noemde het woord 'samenstelling', dat vermoedelijk nog beter weergeeft wat zij bedoelen. Ook de invulling van de taakhoud is van betekenis. Ik zou die term daarom graag bij nota van wijziging willen overnemen.

De heren Weijers en Bakker willen met amendement 88 'en de stand van de bedrijfsgezondheidszorg' vervangen door 'de stand van de bedrijfsgezondheidszorg en de stand van de wetenschap op het gebied van de ergonomie.'

Het is de vraag of er zoiets bestaat als de wetenschap van de ergonomie. Er zijn zowel ergonomische medici als technici en ergonomische arbeids- en bedrijfskundigen. Wat ligt dan nog meer voor de hand dan te spreken

over de wetenschap van de arbeids- en bedrijfskunde? Toch heb ik het gevoel dat het vervangen van de terminologie voor het functioneren van de wet nauwelijks betekenis heeft. Er is dus weinig behoefte aan het voorstel.

De heer Hartmeijer heeft een paar vragen gesteld over de ergonomie. Er zijn contacten met de wetenschappelijke wereld en pogingen worden ondernomen tot stimulering van onderzoek. Ik ben bereid te komen met nadere informatie indien aanwezig. De stand van de wetenschap wordt neergelegd in publikatiebladen. Ook wordt gebruik gemaakt van informatie uit het buitenland. Ik ben het eens met de opmerkingen van de heer Nijpels. Alle deskundigheid moet worden ingeschakeld bij het vaststellen van de normen. Beoemd was dat door het inschakelen van de arbeidsraad, werknemers en werkgevers zich mede over de resultaten van dit onderzoek een oordeel kunnen vormen.

Er is een amendement ingediend door de heren Weijers en Bakker op stuk nr. 75. Voorgesteld wordt in te voegen de woorden 'alsmede bevordering van en de grootst mogelijke aandacht voor het welzijn'. Het voorstel doet mij denken aan de oorspronkelijke tekst van het wetsontwerp, waar het woord 'welzijn' op dezelfde plaats was gebruikt als in dit amendement, zodat de overheid bindende voorschriften zou kunnen geven over de wijze waarop het welzijn gestalte zou kunnen krijgen. Er rezen nogal wat bezwaren tegen. Sommigen vonden het begrip te ruim en anderen het te vaag.

Van veel kanten kwam de kritiek dat een dergelijk vaag en ruim begrip niet gehanteerd kan worden, gelet op de gevolgen van rechtsonzekerheid. In antwoord op die kritiek heb ik het gewraakte artikel uit de wet verwijderd en artikel 3 aangevuld met de woorden 'welke betrekking hebben op de kwaliteit van de arbeid en ontplooiing van de mens in zijn arbeid'. Het lijkt mij niet verstandig dat weer ongedaan te maken. Wij halen dan alle problemen weer binnen. Ik heb de neiging aanvaarding van dit amendement sterk te ontraden.

De heer Nijpels heeft op stuk nr. 100 een amendement ingediend. Het betoog van mevrouw Wessel kwam mij wel overtuigend voor. Het onderscheid wordt sterk gereduceerd. Het is inderdaad 'plus royaliste que la reine' om de terminologie nog wat te verbeteren.

De heer Nijpels stelde vragen met betrekking tot lid 2 van het artikel. Dit

artikel vraagt het treffen van voorzieningen ter verzekering van de veiligheid en de bescherming van de gezondheid, de bevordering van het welzijn van de werknemer voor zover de behoefte daaraan wordt opgeroepen door de deelneming aan de werkzaamheden. Het gaat daarbij niet om voorzieningen bij het organiseren van de arbeid' het inrichten van arbeidsplaatsen, produktie- en werkmethode. Dat is de inhoud van artikel 3, lid 1. Het gaat om de andere voorzieningen die niet direct samenhangen met de arbeid, zoals toiletvoorzieningen, kantines, en dergelijke. Wij hebben daarbij gekozen voor een algemene formulering en niet voor een limitatieve opsomming. Bij dat laatste kom je altijd terecht bij beperkingen. Je kunt de neiging krijgen de limitatieve opsomming wat verder uit te breiden. In deze terminologie kan de wet langer mee.

Ik kom tot amendement nr. 119, artikel 3, derde lid. Hier is sprake van een goede gedachte.

Het is alleen de vraag of dit thuishoort in dit artikel en of het niet veel eerder thuis zou horen in artikel 21. Ik zou er op zichzelf geen bezwaar tegen hebben dit amendement over te nemen, maar dan in art. 21, als u begrijpt wat ik bedoel.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De Minister heeft een boeiend betoog gehouden over de 'redelijkerwijs-clausule'. Hij heeft daarbij gezegd, dat het mogelijk is dat er afwijkingen moeten plaatsvinden, bij voorbeeld op grond van werkgelegenheidsmotieven. Dit is natuurlijk juist. Ik wil hem echter herinneren aan zijn toespraak in Almelo, waarbij hij zei dat deze wet natuurlijk mede als uitgangspunt heeft te voorkomen dat mensen in de WAO of Ziektewet zouden komen te vallen.

Anderzijds kan dit betekenen dat mensen uitgestoten worden en een beroep moeten doen op sociale uitkeringen, bij voorbeeld omdat zij het arbeidstempo niet kunnen bijhouden of door andere omstandigheden dit werk niet meer aan kunnen. Hier moet dus een afweging plaatsvinden, waarbij de werknemers zelf direct zijn betrokken.

Zou het dan niet van belang zijn dat die werknemers zelf tot een afweging komen? Zoals ik in eerste termijn al heb gezegd, wordt die afweging nu bij de werkgevers gelegd. Natuurlijk hebben werknemers ook invloed; men kan aan de arbeidsinspectie (en zelfs nog bij een hogere instantie) vragen om wetstoepassing waardoor die gelijkwaardigheid wat beter tot haar recht komt.

Hartmeijer

Maar dit is het natuurlijk niet. Duidelijk is dat de arbeidsinspectie en de Minister zich zullen moeten baseren op een wet, waar die gelijkwaardigheid uitgehaald is, namelijk door de 'redelijkerwijs-clausule'. Dit betekent ook dat men wetstoepassing zal moeten vragen, waar de afweging in het voordeel van de werkgever heeft plaatsgevonden. Hierdoor zal de werkgever het altijd winnen.

Ik heb er in eerste termijn aan toegevoegd, dat de mogelijkheden voor de werknemer ook gebaseerd zullen zijn op een stuk jurisprudentie. Nu, wij weten allen hoe dit zal verlopen, namelijk dat de werknemer op den duur altijd de nadelen van de 'redelijkerwijs-clausule' zal ondervinden.

Minister **Albeda**: Hoe weet u dit nu? U gaat ervan uit dat er jurisprudentie zal ontstaan en dan zegt u: dat zal wel betekenen dat altijd de werknemers de nadelige gevolgen zal ondervinden. Hoe weet u dat nu zo zeker?

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Omdat de werkgever zich kan beroepen op de wetstekst. En de wetstekst geeft de afweging naar de werkgever. Daar ontkomt men gewoon niet aan. Anders zou die wetstekst veranderd moeten worden. En dat willen wij juist. Als wij spreken over een nieuwe wet ter vervanging van de veiligheidswet, spreken wij over arbeidsomstandigheden ten aanzien waarvan werkgevers en werknemers een gezamenlijk beleid moeten bepalen. Dit geeft die gelijkwaardigheid aan. Zoals al bij de algemene beschouwingen is gezegd, vinden wij dat de afweging moet gebeuren naar de werknemer toe, door de werknemer zelf. Immers, ook de werknemers zullen de factor werkgelegenheid en andere factoren mede in overwegingen betrekken.

De heer **Weijers** (CDA): Is nu voor de werkgever in het begrip 'redelijkerwijs' niet mede het belang van de werknemer begrepen? Immers, de wet gaat toch ook uit van de clausule: zoals een goed werkgever betaamt.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Dit zit natuurlijk niet alleen in die 'redelijkerwijs-clausule'; dat zou altijd zo moeten zijn. In de praktijk gebeurt dit echter niet, zoals u weet. Juist uit het feit dat u die vraag stelt, leid ik af, dat u daaraan zelf ook twijfelt.

De heer **Nijpels** (VVD): Met betrekking tot art. 3, lid 2, wil ik nog het volgende zeggen. De Minister zei geen voorstander te zijn van een limitatieve opsomming, omdat de wet dan wat langer

mee kan. Ik begrijp dat dit argument van belang is voor de afdeling wetgeving van het departement, maar als kammerlid kom ik daar niet zo ver mee. Ik vind het juist wel noodzakelijk dat de wet aangepast wordt, wanneer iets gewijzigd moet worden aan die opsomming, omdat hierdoor een aantal bepalingen in het leven kan worden geroepen die door werkgevers en werknemers te hulp kunnen worden geroepen. Duidelijkheid over dit soort bepalingen komt mij in het algemeen als gewenst voor.

De Minister heeft gezegd, dat de deskundigen in de arbeidsraad uit werkgevers- en werknemerskringen straks natuurlijk worden geraadpleegd. Dit heeft hij ook al gezegd in de nota naar aanleiding van het eindverslag.

Mijn fractie vindt, dat het primaat van die deskundigheid moet liggen bij de deskundigen uit werkgevers- en werknemerskringen en niet zozeer bij de 'algemene' deskundigen, zoals nu een beetje wordt gesuggereerd in de nota naar aanleiding van het eindverslag.

Ik ben eigenlijk door de vrouwen van D'66 op het spoor van amendement nummer 100 gezet. Ik heb nu de indruk, dat ik daarvan echter even snel weer ben afgeslagen. In het voorlopig verslag heeft D'66 door het aangeven van een aantal artikelen duidelijk gemaakt, dat in feite de bepaling ten aanzien van het geslacht betrekking heeft op de zaken aangaande de voortplanting. Immers, de artikelen die D'66 heeft aangehaald, hebben daarop ook allemaal betrekking.

In principe was ik een voorstander van de gedachte van de FNV om de bepaling 'geslacht' en die van 'leeftijd' weg te laten en die te vervatten in de bepalingen 'lichamelijke of geestelijke gesteldheid', die er nu al in staan. Daaronder kunnen namelijk ook leeftijd en geslacht worden gebracht. De Minister kon in de memorie van antwoord niet met de stelling van de FNV en van ons meegaan. Vandaar dat wij via D'66 op dit amendement zijn gekomen. Ik begrijp echter, dat wij hierin gans alleen staan. Ik betreue dat.

De heer **Bakker** (CDA): Bij 'redelijkerwijs' moet men niet alleen kijken naar de mening van de werkgever, maar ook naar die van de werknemer. Men kan vragen om wetstoepassing als er een verschil van mening is. Dat is eigenlijk ook de juiste weg. Laten wij wel zijn, er zijn een paar honderdduizend bedrijven in Nederland! Het aantal bedrijven dat qua werkinrichting en dergelijke identiek is aan de andere, is, in totaliteit gezien, slechts beperkt.

Men komt inderdaad op een 'redelijkerwijs'-oordeel, gegeven de situatie. Dat is een zinnige zaak. Het kan ook positief werken, in die zin dat 'redelijkerwijs' in een bepaalde situatie uitgaat boven wat de minimumnorm kan zijn. Ik denk namelijk dat de stand der techniek toch een zekere ruimte zal geven, respectievelijk ook tijd nodig heeft voor aanpassing, getuige ook de Noorse wet die termijnen geeft voor de aanpassing. Die zijn natuurlijk in deze wet besloten.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Ik vrees dat de heer Hartmeijer en ik het niet eens worden over dat 'redelijkerwijs'. Hij heeft een verkeerde — ik zou haast zeggen: verouderde visie — visie op de situatie binnen de onderneming, als hij ervan uitgaat, dat, wanneer in de wet 'redelijkerwijs' staat, dit altijd uitgelegd zal worden in de richting van de werkgever. Dit is toch een enigszins vreemde visie op de moderne onderneming. Hier en daar zal het best gebeuren, maar ik denk niet dat dit de regel is. Bovendien heeft iedere werkgever bij deze wet de plicht tot overleg; de werknemers hebben recht op overleg. Ik vind het dus te somber om ervan uit te gaan, dat de formule 'redelijkerwijs' er wel op neer zal komen, dat de werkgever wel en de werknemer niet aan zijn trekken zal komen.

De heer **Nijpels** ziet toch liever de limitatieve opsomming in artikel 3, lid 2. Ik zal er op zich geen messen over trekken. Als er meer zijn, die hiervoor voelen, wil ik best 'om' gaan. Ik wil dan ook wel eens een limitatieve opsomming zien. Indertijd hebben wij er een gezien van de FNV. Ik vraag mij echter af, of deze formule uit een oogpunt van wetgevefficiëntie niet beter is. Op zich zal ik daarmee echter niet zo vreselijk veel problemen hebben.

Ik meen niet dat het nodig is, verder in te gaan op de problematiek van de wijze van het weergeven van het emancipatoirische aspect.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik zal het samen met mevrouw Wessel wel even regelen.

De **Voorzitter**: Artikel 3 is voldoende besproken.

Nu komt artikel 4 aan de orde. Daarop zijn amendementen ingediend van de heren Weijers en B. Bakker op stuk nrs. 17, 48 en 73, I, II en III, van de heer Hartmeijer c.s. op stuk nr. 33, van de heer Jansen op stuk nr. 56 en van de heer Nijpels c.s. op stuk nr. 101.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Het amendement op nr. 17

Bakker

spreekt voor zich. Ook op het amendement op nr. 48 behoef ik geen toelichting te geven.

In het amendement op nr. 73 hebben wij onder II een volgorde gekozen waarbij eerst de ondernemingsraad en daarna de commissie wordt genoemd. Dit zou door de hele wet veranderd moeten worden. Het normale beeld zou zijn, zeker als wij kijken naar de ontwikkeling met betrekking tot de wetgeving op de ondernemingsraad, het als regel invoeren van de ondernemingsraad in de bedrijven die nu meer dan 100 werknemers hebben. Men weet dat 15% van de bedrijven hieraan nog niet voldoet. Als ook dit gat wordt gedicht, betekent het dat de ondernemingsraad als eerste in deze wetgeving moet worden genoemd. De tekst zou dan ook terecht moeten worden aangepast.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Volgens lid 4 moeten de bedrijven en inrichtingen, aangewezen bij algemene maatregel van bestuur, een jaarplan opstellen. Wij vinden echter dat deze verplichting moet gelden voor alle bedrijven waar een commissie of een ondernemingsraad is ingesteld. Om daarvoor zoveel mogelijk bedrijven in aanmerking te laten komen, hebben wij een amendement ingediend waardoor ieder bedrijf met meer dan 25 werknemers wordt verplicht een dergelijke commissie in het leven te roepen. Dit betekent ook dat men dan in bedrijven met meer dan 25 werknemers een jaarplan moet opstellen. In bedrijven met minder dan 25 werknemers kunnen die omstandigheden zich natuurlijk ook voordoen. Wij vinden echter dat wat dit betreft de Minister de kans moet hebben per categorie de bedrijven aan te wijzen.

Wij hebben er nog over gedacht op dit artikel een ander amendement in te dienen over het instemmingsrecht. Wij hebben gezien dat hierover door het CDA een amendement is ingediend. Wij hebben het niet gedaan omdat wij vonden dat wij hierop moesten terugkomen in de plenaire vergadering. Juist ook daar waar men organisatie en arbeid inhoud mee wil geven, is een wijziging van de Wet op de ondernemingsraden ook op zijn plaats. De Minister kan in de plenaire vergadering daarover dan ook een motie van ons verwachten.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Onze fractie heeft op dit artikel twee amendementen ingediend. Het eerste amendement heeft als oogmerk het weidse karakter van het in het

vierde lid regelde te beperken. Zoals het nu luidt heeft het betrekking op het gehele ondernemingsbeleid. Uit de toelichting van de bewindsman blijkt dat dit niet de bedoeling is. Dat is reden te meer om via ons amendement de bedoeling wat duidelijker naar voren te brengen.

Het tweede amendement beoogt de onduidelijkheid over het al dan niet betrekken van de ondernemingsraad weg te nemen. Door dit amendement ontstaat de rechtstreekse verplichting om de ondernemingsraad wél bij het in het vierde lid regelde te betrekken. De verwijzing naar de Wet op de ondernemingsraden die nu in het wetsontwerp in het vierde lid staat, scheidt die verplichting niet, althans niet voldoende duidelijk.

De heer **Jansen** (PPR): De kwestie van instemming met het jaarplan heeft in de schriftelijke discussie een belangrijke rol gespeeld. Wij zijn onder de indruk geraakt van de argumentatie van de Minister dat er toch een instemming is met maatregelen die op het gebied van de veiligheid zouden moeten worden genomen.

Wij hebben bij de overwegingen omtrent het al dan niet instemming vragen met het jaarplan twee nadere argumenten overwogen. Ik zou graag een reactie hierop horen.

De ondernemingsraad heeft geen mogelijkheid van het geven van instemming met jaarplannen wanneer het om andere maatregelen van de onderneming gaat (investeringsplannen en andere plannen). In dit opzicht zou een soort van incongruentie ontstaan.

Op zich zelf behoeft dat niet erg te zijn, maar – dit is een tweede vraag die ik in dit verband wil stellen – als een ondernemingsraad of de commissie instemt met een jaarplan, worden zij dan niet in hun flexibiliteit geblokkeerd, in deze zin, dat zij later niet kunnen terugkomen op maatregelen die men zou wensen en die niet in het jaarplan zijn vervat, respectievelijk wanneer zich in de loop van een jaar ontwikkelingen voordoen waardoor men moet zeggen: Het jaarplan was op dat moment aardig bedacht, maar nu zouden wij iets anders willen.

Krijgen zij ook niet – ik vraag dit tegen de achtergrond van de huidige verhoudingen in de Wet op de ondernemingsraden – een verantwoordelijkheid toegeschoven die men op dit moment eigenlijk niet kan dragen?

Nogmaals: gegeven de op dit moment vastgelegde verhoudingen tussen werkgevers en werknemers.

De heer **van Dis** (SGP): Artikel 4 houdt zich bezig met het probleem van de overleginstemming met en van ondernemingsraad onderscheidenlijk de ter zake bevoegde commissie met betrekking tot het jaarplan. Ik moet zeggen, dat de argumentatie van de Minister die hij op blz. 16 van de nota naar aanleiding van het eindverslag geeft mij toch wel van belang toeschijnt. Verkregen instemming is immers duidelijk in strijd met de algemene zeggenschapsregeling van de Wet op de ondernemingsraden. Hierin wordt het instemmingsrecht uitsluitend toegekend ten aanzien van voorgenomen regelingen op het gebied van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn in verband met de arbeid.

Ik zou de indieners van het amendement op stuk nr. 73 willen vragen, hoe zij de argumentatie van de Minister in dezen beoordelen. Zijn zij niet van oordeel, dat een dergelijk grote inbreuk op het onlangs ten aanzien van de Wet op de ondernemingsraden aanvaarde systeem alleen kan geschieden na nadere studie, en zeker niet eerder dan nadat hierover het advies van de SER is gevraagd?

Dient in het verlengde van dit voorstel geen regeling te worden getroffen voor het geval de vereiste instemming niet wordt verkregen? Zo ja, is dat dan niet praktisch onuitvoerbaar? Het lijkt mij dat deze vragen, die reeds in de nota naar aanleiding van het eindverslag werden opgeworpen, op dit moment zeker een antwoord behoeven.

Waarom wordt over de veronderstelling, dat de categorie van bedrijven en inrichtingen ten aanzien waaraan een jaarplan zal worden voorgeschreven, samenvalt met de categorie van bedrijven en inrichtingen ten aanzien waarvan een jaarverslag zal worden voorgeschreven, thans geen uitspraak gedaan? Wat is de reden waarom hierover eerst het advies van de Arbeidsraad moet worden ingewonnen?

Het is duidelijk, dat de laatste vraag moet worden gericht aan het adres van de Minister van Sociale Zaken.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Wij hebben geen amendement ingediend ten aanzien van de eenzijdige koppeling van jaarplan aan jaarverslag. Ik wil wel nadere argumenten van de bewindsman hierover horen, want wij overwegen om – afhankelijk van het antwoord van de Minister – ter zake alsnog met een amendement te komen.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil iets zeggen over het amendement op stuk nr. 33.

Bakker

Als ik de strekking ervan goed bekijk, dan zal vervallen: behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorie. De verplichting inzake een jaarplan zou ineens gaan gelden voor elk bedrijf of voor elke arbeidsorganisatie waarvoor een ondernemingsraad respectievelijk commissie – in dit verband is de ondernemingsraad belangrijk – is ingesteld. Mede gelet op de wetgeving op het gebied van de ondernemingsraad voor de kleine ondernemingen zou het betekenen, dat ineens alle bedrijven met meer dan 25 werknemers tot overlegging van een jaarplan worden verplicht.

Ik kan mij vele bedrijven of arbeidsorganisaties voorstellen, ten aanzien waarvan ja je kan afvragen of een jaarplan daar nu wel zo noodzakelijk is. Neem bij voorbeeld een boekhoudkantoor waar 25 of 20 mensen werken. Ik denk dat de weg die de Minister heeft gekozen, waarbij het inderdaad van belang moet worden geacht een jaarplan te maken omdat daar misschien van een zekere omvang kan worden gesproken of, los van de omvang, van een zeker gevaar, een betere is. Dat betekent ook, als ik even op de opmerkingen van de heer Van Dis mag ingaan, dat juist de bepaling van de algemene maatregel van bestuur bedrijven betreft, waarvan men kan zeggen dat het jaarplan, maar ook de instemming ermee, op zijn plaats is. Verderop wordt de mogelijkheid gegeven aan de werkgever daartegen bezwaren aan te tekenen. Het komt mij voor dat wij deze procedure moeten hebben.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Ik wil hierop kort ingaan omdat de vraag tot mij gericht is. Het is natuurlijk duidelijk dat in ieder bedrijf wordt gesproken over veiligheid, gezondheid en welzijn. Gebeurt dat niet via een commissie of de ondernemingsraad, dan kan het individueel gebeuren. De jaarplannen kunnen voor bedrijven verschillend zijn. Een groot bedrijf zal daarin misschien meer moeten opnemen dan een klein bedrijf, maar ook een klein bedrijf kan ten aanzien van de gezondheid en veiligheid een behoorlijk jaarplan maken.

Het betekent wel, dat als de verplichting van een jaarplan wordt ingesteld ten opzichte van ieder bedrijf met bij voorbeeld meer dan 25 werknemers, daar over de gezondheid en de veiligheid wordt gesproken. Het kan dus ook gebeuren op een boekhoudkantoor waar 25 mensen werken. Er is contact ten aanzien van deze problematiek.

Uiteraard kan in een jaarplan van een bepaald bedrijf niet zoveel staan

omdat de noodzaak daarvoor niet aanwezig is, maar het blijft een belangrijk middel bij de besprekingen die daarover moeten plaatsvinden. Hetzelfde vindt men bij het jaarverslag terug. Wij vinden dat er tussen het jaarplan en het jaarverslag een koppeling moet bestaan. In het jaarplan worden maatregelen voorgesteld, terwijl bij het jaarverslag een stuk controle kan worden uitgeoefend of deze maatregelen ook inderdaad zijn uitgevoerd. Wij vinden dat om die reden dat contact tussen het jaarplan en het jaarverslag er moet zijn. Daarom zullen de bedrijven ook een jaarplan moeten maken.

Minister **Albeda**: In amendement op stuk nr. 17 gaat het om het al of niet verplicht opnemen van het jaarplan in de mededelingen die de ondernemer jaarlijks moet doen aan de ondernemingsraad over het door hem te voeren sociale beleid. De Wet op de ondernemingsraden laat de ondernemer vrij die mededelingen schriftelijk of mondeling te doen, terwijl het mogelijk is dat de ondernemingsraad het overleg ten aanzien van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn delegeert aan een commissie van de ondernemingsraad. Het woord 'mag' speelt hierop wat soepeler in dan het woord 'moet'. In principe kan men zeggen, dat de mededelingen, die volgens de wet schriftelijk of mondeling gedaan kunnen worden, nu vrijwel altijd schriftelijk moeten worden gedaan. In die zin lijkt het amendement mij niet zo logisch.

De heer **Van Dis** (SGP): Wat bedoelt de Minister met deze uitspraak?

Minister **Albeda**: Dingen die niet logisch zijn, ontraad ik meestal.

De heer **Van Dis** (SGP): Wat is dan het advies van de Minister?

Minister **Albeda**: Ik ontraad overneming van dit amendement.

De heer **Weijers** (CDA): De Minister denkt dat politiek en logica gelijk oplopen.

Minister **Albeda**: Het amendement op stuk nr. 48 beoogt naar mij voorkomt een tekstverduidelijking. Ik zal nog laten bekijken of dat juridisch nuttig is. Als de juristen dat inderdaad van mening zijn, zal ik het amendement graag overnemen.

Het amendement op stuk nr. 73 heeft tot doel te bereiken dat een jaarplan wordt onderworpen aan de instemming van de ondernemingsraad of de commissie. Het jaarplan behoort een volledig beeld te geven van het door de werkgever te voeren beleid.

Het zal niet alleen de niet wettelijke verplichtingen en regelingen bevatten die onderworpen zijn aan het instemmingsrecht van de ondernemingsraad of commissie, maar ook zal het jaarplan de wel wettelijk verplichte maatregelen bevatten. Instemmingsrecht voor het jaarplan zal dan ook gelden voor de wettelijk verplichte maatregelen en spoort daarom niet met het wetsontwerp. In die zin moet het amendement worden ontraden.

Het amendement op stuk nr. 33 van de heer Hartmeijer vraagt in plaats van 'behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorie' te lezen: waarvoor een ondernemingsraad onderscheidenlijk een Commissie is ingesteld. Men wil op voorhand de zaak regelen door het koppelen aan de aanwezigheid van een commissie of ondernemingsraad. Afgezien van het feit dat ik hierover gaarne de mening wil horen van de Arbeidsraad en eventueel van de SER vraag ik mij af, of de heer Hartmeijer niet te veel denkt aan de wat grotere organisatie.

Ik kan mij voorstellen dat in een kleine onderneming een mondeling overleg eerder tot de mogelijkheden behoort dan het maken van een schriftelijk plan. De koppeling tussen jaarplan en commissie zou zelfs een tegenwerkende factor kunnen opleveren bij het aanwijzen van commissies in kleinere ondernemingen. Ik ben wel benieuwd naar de reactie van andere fracties op dit punt.

De heer Nijpels stelt in amendement 101 voor artikel 4, lid 4, zo te wijzigen, dat er komt te staan: de werkgever moet omtrent het ondernemingsbeleid voor zover het van aanwijsbare invloed kan zijn op de veiligheid, gezondheid en welzijn van de werknemers, overleg plegen met de ondernemingsraad, commissie enz. Een dergelijke wijziging richt de aandacht specifiek op de veiligheid, de gezondheid en het welzijn. Een gevolg daarvan is dat een investeringsbeslissing die arbeidsplaatsen creëert, wordt besproken in relatie tot veiligheid, gezondheid en welzijn van de werknemers. Dat moet geen vage, algemene discussie zijn maar een specifieke. Dat wordt door het woord aanwijsbaar aangescherpt. Ik neem het dan ook graag bij nota van wijziging over.

Het tweede amendement onder dit nummer betreft hetzelfde punt waarover ik bij het amendement op stuk nr. 49 heb gesproken. Wij zullen nog bekijken of het wenselijk is.

De heer Jansen heeft een opmerking gemaakt met betrekking tot de instem-

Albeda

ming met het jaarplan. De heer Jansen steunde ongewild mijn redenering. Hij zei, dat die instemming met zich zou brengen, dat de ondernemingsraad dan mede verantwoordelijk is en daarop later niet terugkomt. Daarmee is geïllustreerd, dat het beter is die instemming niet te vragen. Er is dan altijd de mogelijkheid een verzoek tot wettoepassing te doen. Het lijkt mij verstandig zich niet te binden.

De heer Nijpels heeft nog gesproken over de koppeling van jaarplan en jaarverslag. Loskoppeling is mogelijk: Een plan plus een verslag voor de grotere en alleen een verslag voor de kleinere. Het is voor een onderneming eerder mogelijk een verslag te maken – het betreft gegevens uit het verleden – dan een plan, waarin naar de toekomst toe wordt gewerkt. In die zin lijkt mij de koppeling niet noodzakelijk.

De heer Nijpels (VVD): Ik sprak ook over een eenzijdige koppeling; het verplicht stellen van een jaarverslag voor die ondernemingen, waarvoor een jaarplan geldt.

Minister Albeda: Dat lijkt mij wel een logische koppeling.

De heer Hartmeijer (PvdA): De Minister heeft het amendement nr. 101 van de heer Nijpels wel erg gemakkelijk overgenomen. Daarin staat, dat er een aanwijsbare invloed moet zijn op de veiligheid, gezondheid en welzijn.

Het woord 'aanwijsbaar' wordt in de wettekst opgenomen. Ik vind dat vreemd. Het kan lange termijnwerk worden; invloed heeft al plaatsgevonden, voordat men dit merkt. Als er sprake is van invloed, dan moet de werkgever maatregelen nemen. Er moet niet worden gewacht, totdat die invloed aanwijsbaar is. Ik vind het ongrijpelijk, dat de Minister dat amendement heeft overgenomen. Tijdens de plenaire behandeling zullen wij een amendement indienen, dat het tegenovergestelde beoogt.

De Voorzitter: Het overnemen door de Minister heeft niet die technische betekenis, die het heeft in een plenaire vergadering. Het overnemen houdt in, dat de Minister van plan is een nota van wijzigingen in te dienen. Voordat de Minister dit doet, wordt natuurlijk nagedacht over de opmerkingen van de heer Hartmeijer.

De heer Hartmeijer (PvdA): Ik kom thans te spreken over het amendement-Weijers/Bakker over de instemmingsbevoegdheid. Ik ben blij, dat het is ingediend. Het betekent gewoon, dat wordt aangegeven, dat ook de Wet

op de Ondernemingsraden veranderd moet worden. Een en ander houdt in, dat onze motie de steun van het CDA zal krijgen. Het gaat ter zake van dat jaarplan niet alleen maar om concrete maatregelen, maar ook om investeringsplannen, enz. In plaats van aanneming van dit amendement kan wellicht beter onze motie worden gesteund. Het is immers bekend, dat de Wet op de Ondernemingsraden veranderd zal worden.

De Minister heeft erop gewezen, dat een jaarplan voor bedrijven met meer dan 25 werknemers rompslomp met zich brengt. Overleg vond hij beter. De Minister zal toch weten, dat een en ander schriftelijk kan worden vastgelegd.

De heer Jansen (PPR): Wat het woord 'aanwijsbare' betreft: Van tweeën een. Ofwel elke invloed is aanwijsbaar – en dan behoeft het woord niet te worden opgenomen – ofwel het woord heeft een concrete betekenis. In dat laatste geval ben ik het volledig eens met de heer Hartmeijer. Het door hem aangekondigde nieuwe amendement zal dan ook wel door mij mede worden ondersteund.

Wat de instemmingsbevoegdheid betreft heb ik in eerste termijn gezegd: In het kader van de huidige verdeling van bevoegdheden tussen de ondernemingsraad en de werkgever zie ik dat instemmingsrecht met een jaarplan alleen op dit gebied niet zitten. Dat zou dan inderdaad moeten zijn ingebed in een veel bredere instemmingsbevoegdheid van de ondernemingsraad. Ik begrijp nu dat de heren Weijers en Bakker erop uit zijn om dat nu te bereiken.

De heer Bakker (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil eerst iets naar voren brengen, waar de Minister niet op is ingegaan. Dat is eigenlijk wat per ongeluk vervallen is verklaard, namelijk ons oorspronkelijk amendement op stuk nr. 50. Dat geeft heel duidelijk weer dat de volgorde in de wettekst zou moeten worden gewijzigd, in die zin dat eerst zou moeten worden gesproken van de ondernemingsraad en daarna van de Commissie of Commissies dan wel de werknemers. Bij aanvaarding van deze gedachte zou die wijziging het hele wetsontwerp door moeten worden aangebracht.

Ik denk dat de heer Jansen de zaken betreffende de instemming niet juist ziet. Als men instemming verplicht stelt, houdt dat in dat men eigenlijk ook de nodige inhoud en gewicht geeft aan het jaarplan. Als langs die weg wordt bevorderd dat er gezamenlijk en door elk afzonderlijk beter nagedacht

wordt en beter besproken wordt ten aanzien van datgene wat kan worden verbeterd, dan moet men niet na bij voorbeeld een half jaar zeggen: Ik ga maar terugtrekken, het is maar een jaarplan. Ik vind dat een zeer inconsequente gedachtengang van de heer Jansen.

De heer Jansen (PPR): Dat vind ik niet. Ik zou inconsequent zijn, als ik met de overwegingen die ik heb vóór het amendement van de heer Bakker zou stemmen.

De heer Bakker (CDA): Men kan toch niet aan de ene kant het jaarplan als zodanig begroeten en aan de andere kant zeggen: Als ik overeenstemming heb bereikt, dan wil ik daarop later nog eens gezellig terugkomen. Op die manier kan men toch niet werken.

De heer Jansen (PPR): Ik geloof dat de opvatting van de de heer Bakker, dat men op een zeker ogenblik daarover overeenstemming bereikt, onjuist is. Ik denk dat een ondernemingsraad op een gegeven ogenblik kan zeggen: Er ligt een jaarplan; dat ziet er best aardig uit, geachte heer werkgever of mevrouw werkgeefster. Daarmee neemt de ondernemingsraad de verantwoordelijkheid daarvoor nog niet over. De ondernemingsraad behoudt de vrijheid om te zeggen: Na verloop van een half jaar is er iets voorgevallen, wat wij bij ons overleg over het jaarplan niet hadden kunnen voorzien, of toestanden die wij wel hadden voorzien, zijn verergerd; wij gaan nu wets-toepassing vragen met betrekking tot deze of gene maatregel.

Ik zou bereid zijn het instemmingsrecht en de medeverantwoordelijkheid te aanvaarden, als het jaarplan inzake veiligheid en bedrijfsgezondheid niet op zich zelf zou staan, maar zou zijn ingebed in een ondernemingsplan. Dan mag men pas spreken, zoals de heer Bakker doet.

De heer Bakker (CDA): Ik vind dat dan het kader van deze wetgeving zeer sterk wordt vergroot. Ik dacht dat dit wetsontwerp veiligheid, gezondheid en welzijn betrof. Ik meen dat het dan te ver gaat om alle andere mogelijke jaarplannen daarin te betrekken.

De heer Hartmeijer (PvdA): Men heeft in Noorwegen kunnen zien, hoe gemakkelijk en fijn dat is.

De heer Van Dis (SGP): Ik moet nog even terugkomen op mijn vragen over het instemmingsrecht, die ik in eerste termijn heb gesteld. Ik dacht dat dit in de Wet op de ondernemingsraden uitsluitend was toegekend ten aanzien

Van Dis

van voorgenomen regelingen op het gebied van veiligheid, gezondheid en welzijn in verband met de arbeid. Ik heb aan de beide indieners van het amendement, voorkomende op stuk nr. 73 wat gevraagd, maar ik heb maar een gedeeltelijk antwoord gehad. Misschien is het verstandig, dezelfde vraag nu aan de Minister te stellen; dan kan ik wellicht het juiste antwoord krijgen.

Is de Minister niet van oordeel dat een dergelijke grote inbreuk op het onlangs ten aanzien van de Wet op de Ondernemingsraden aanvaarde systeem alleen kan geschieden na het verrichten van nadere studie? Moet hierover niet eerst het advies van de SER worden gevraagd? Dient er in het verlengde van dit voorstel geen regeling te worden getroffen voor het geval de vereiste instemming niet wordt verkregen? Zo ja, is dit dan niet praktisch onuitvoerbaar? Het komt mij voor, dat deze vragen, die ook al in de nota naar aanleiding van het eindverslag werden opgeworpen, een antwoord behoeven. Ik zou graag dit antwoord vernemen vóór ik mijn standpunt bepaal ten aanzien van het amendement van de heren Weijers en Bakker.

De heer **Jansen** (PPR): Is mijn conclusie juist, dat de Minister geen bezwaren heeft tegen het amendement nr. 56, dat ik heb ingediend?

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Die conclusie van de heer Jansen is juist.

Met betrekking tot het amendement-Bakker, nr. 50, betreffende de volgorde van het noemen van de ondernemingsraden en de commissie, meen ik dat de heer Bakker gelijk heeft met zijn opmerkingen. Het geeft nogal wat werk maar het kan bij nota van wijziging worden overgenomen.

De vraag van de heer Van Dis over het instemmingsrecht komt erop neer dat hij het volgende stelt: Als men hier aanvaardt wat men bij de Wet op de Ondernemingsraden niet heeft aanvaard, vraagt dit nadere studie en advies van de SER. Bovendien moet een procedure worden geformuleerd voor het geval de instemming niet wordt verkregen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik meen dat de heer Van Dis met die opmerkingen gelijk heeft. Ik ben overigens blij met het vertrouwen, dat hij in het oordeel van de Minister uitspreekt.

De heer **Van Dis** (SGP): Wij moeten dit aspect betrekken bij de beoordeling van het amendement.

Minister **Albeda**: Het is inderdaad goed, te bedenken dat, als die amendering wordt aanvaard, er in feite veel meer wordt gevraagd.

De **Voorzitter**: Thans is aan de orde artikel 5, waarop drie amendementen zijn voorgesteld: één van de heer Jansen, voorkomend op stuk nr. 114; één van de heer Hartmeijer c.s., voorkomend op stuk nr. 34; één van mevrouw Wessel-Tuinstra, voorkomend op stuk nr. 76.

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Het gaat om de vraag wanneer er een veiligheidsrapport moet zijn en wat daar in moet staan. Wie ziet wat de Minister in dit artikel heeft opgenomen – een beschrijving van het bedrijf, van het proces, van wat er fout kan gaan door storingen of foutieve handelingen, van wat redelijkerwijs aan gevaren kan optreden en van de getroffen voorzieningen om de gevolgen van storingen of ongevallen op te vangen – moet wel concluderen dat de Minister volledig is geweest.

Ik heb niettemin een amendement ingediend omdat ik meen dat de opsomming sterk intern is gericht, op het bedrijf zelf. Ik kan mij voorstellen, dat er zaken zijn, die men niet heeft kunnen voorzien, en dat er zaken zijn, die te maken hebben met externe aangelegenheden. Wat betreft het laatste denke men bij voorbeeld aan een blendend bedrijf met een LPG-installatie. Buiten de toepassing van de Hinderwet heeft men hiermee weinig te maken.

Er kunnen ook andere gebeurtenissen zijn zoals het neerstorten van vliegtuigen, dijkdoorbraken enz. De laatste zaken zullen weinig voorkomen maar de kwestie van het belendende bedrijf is zeer reëel. Ik denk dat er situaties kunnen ontstaan waarvoor, behalve de opsomming, die de Minister heeft gegeven, nadere voorschriften gegeven moeten worden.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Overleg plegen over de gegevens genoemd in ons amendement nr. 34 is natuurlijk gewoon noodzakelijk.

Ik heb bij onze inbreng gewezen op het arbeidsveiligheidsrapport en andere regelingen. Wij hebben gesteld dat dit arbeidsveiligheidsrapport nogal wat raakpunten heeft met milieuwetgeving. De Minister heeft dat ook zo gezien. In de schriftelijke voorbereiding is gewezen op de milieu-effectrapportage. Wanneer je dat concludeert, moet je daarvoor ook een wettelijke basis scheppen, zodat de coördinatie van de grond kan komen. Er mag

niet alleen een eenrichting-verkeer vanuit Sociale Zaken zijn. Het heeft ook betrekking op Volksgezondheid en Milieuhygiëne. Daarom hoor ik graag de mening van de Minister. Daarnaast lijkt het mij verstandig, in de plenaire vergadering een uitspraak over de coördinatie aan de Kamer voor te leggen, waardoor de Minister en zijn collega de kans hebben, daaraan uitwerking te geven.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! De Minister kon waarschijnlijk niet weten, dat de fractie van D'66 al jarenlang een vergeefse strijd voert om de arbeidsinspectie, de milieu-inspectie en de gezondheidsinspectie een beetje te laten samenwerken, als onderdeel van een betere samenwerking tussen de betrokken departementen. In 1978 hebben wij bij de behandeling van de begroting van Volksgezondheid en Milieuhygiëne gevraagd of daaraan een apart hoofdstuk kon worden gewijd. Er is inderdaad een minihoofdstukje verschenen, waaruit bleek dat van de samenwerking nog maar weinig was geïnstitutionaliseerd. In werkelijkheid kwam er onvoldoende van terecht om een gezamenlijk beleid te kunnen voeren.

Wat het Ministerie van Sociale Zaken betreft, is deze kwestie in de schriftelijke voorbereiding gelukkig beter uit de verf gekomen op het punt van de milieuhygiëne en van het toezenden van rapporten van gemeenten, hinderwetvergunningen, brandweer, districtshoofden enz. Over de geneeskundige aspecten heeft de Minister een paar vriendelijke opmerkingen gemaakt, maar het is mij te doen om een duidelijke, geïnstitutionaliseerde samenwerking, die in de wet tot uitdrukking komt. Wij vinden dat het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en de gezondheidszorg in Nederland nog erg geïsoleerd zijn.

Zo heb ik eindeloze debatten meegeemaakt hoever de neurochirurgie moest worden uitgebreid, terwijl een eenvoudige maatregel, de verplichtstelling van de bromfietshelm, veel spectaculairder resultaten met zich bracht. Het aantal sterftegevallen onder jeugdige bromfietzers daalde aanzienlijk. Dit is maar één klein voorbeeld hoe kan worden geprobeerd, via wetgeving het isolement van de gezondheidszorg mede te doorbreken.

Hetzelfde geldt mijns inziens voor de relatie tussen Sociale Zaken en de volksgezondheid. Ik zal niet meer voorbeelden geven. Eigenlijk zijn de amendementen een te beperkt instrument om een betere samenwerking tot

Wessel-Tuinstra

stand te brengen. In plaats van over een geneeskundige inspectie spreken wij over inspecties, want de geestelijke volksgezondheid moet ook in het oog worden gehouden. Vandaar het woord 'inspecties'. Het lijkt mij dat eenzelfde betoog moet worden gehouden inzake artikel 8. Er moet samenwerking plaatsvinden met de sector volksgezondheid sec.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil iets zeggen over amendement 114 van het lid Jansen. Het punt f is in zekere zin overbodig gelet op het bedrijf zelf. Onder d daaraan voorafgaand wordt eigenlijk een ruime mogelijkheid geschapen.

De heer Jansen brengt naar voren, dat de bepaling voornamelijk is bedoeld voor buiten het bedrijf. Dat lees ik echter niet in de tekst die hij heeft voorgesteld. Die tekst brengt automatisch met zich, dat het amendement betrekking heeft op het bedrijf zelf.

De heer **Jansen** (PPR): Ik heb gedoeld op zaken die in het karakter van de beschrijving niet te voorzien zijn. Ik wees daarbij vooral op externe situaties.

De heer **Bakker** (CDA): Ik vind dat niet terug in uw tekst. U moet daarin duidelijker het belang voor de omgeving, het milieu zelf en de omwonenden naar voren brengen.

De heer **Jansen** (PPR): Ik wil het daartoe niet volstrekt beperken. Het zou juist gegeven voorbeeld is het beste om te illustreren dat het nodig is dat er een aanvullende mogelijkheid tot regelgeving is.

De heer **Bakker** (CDA): In punt d echter worden alle mogelijkheden gegeven.

De heer **Jansen** (PPR): Ik geef de Minister een bevoegdheid. Die kan hij gebruiken op een wijze die hem goed voorkomt. Ik wil de reactie van de Minister even afwachten.

De heer **Bakker** (CDA): Voorts is er een amendement ingediend op stuk nr. 76. Mevrouw Wessel bracht naar voren het belang van het samenwerken van de drie inspecties. Dat dient niet in eerste instantie vanuit de verplichting te komen om elk arbeidsveiligheidsrapport aan de gezondheidsinspectie te overhandigen. Anders moet je overal zo'n rapport heen sturen. Het komt erop aan dat de diensten zelf meer contact met elkaar hebben. Dit voorstel zal daartoe nauwelijks bijdragen.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Zo'n vrijblijvende samenwerking is nu aan de gang. Daar komt vrij weinig van terecht. Daarom wil ik dit punt in de wet vastleggen.

Minister **Albeda**: Doet u dat door van het woord 'inspecteur', 'inspecteurs' te maken? Legt u daarmee die samenwerking vast?

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): In mijn oorspronkelijk ingediende amendement was wel degelijk sprake van de 'inspecteur'. Toen ik het amendement van het departement terugkreeg was het woord 'inspecteur' in het meervoud gezet. Ik dacht dat dit de visie was van het departement wanneer het werd overgenomen. Ik begrijp echter nu dat dit door een ander redactioneel is gewijzigd. Daarbij is het wel interessant te weten wie dat heeft gedaan.

Ik meen echter dat mijn toelichting voldoende duidelijk is geweest. Wanneer er technisch iets veranderd moet worden, dan doe ik dat graag in overleg met het departement. Die geïnstitutionaliseerde samenwerking en het element van het toesturen moeten duidelijk uit de verf komen.

De heer **Bakker** (CDA): Ik merk nog op dat wij ons kunnen vinden in de tekst van amendement nr. 34.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Ter zake van het amendement van de heer Jansen merk ik op dat wij aan een dergelijke aanvulling, gegeven de opgedane ervaringen, geen behoefte hebben. Er is al een zeer uitvoerige inhoudsopgave van het arbeidsveiligheidsrapport. Externe gevolgen horen niet thuis in dit rapport, maar in de rapportage met betrekking tot de milieuwetgeving. Wel is ervoor gezorgd dat alle autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de externe veiligheid worden geïnformeerd.

Wij spraken al over het amendement van mevrouw Wessel. Ik begrijp niet wat de ratio kan zijn van die -s achter het woord 'inspecteur'. Er is toch maar één inspecteur per regio die belast is met het toezicht op de hygiëne van het milieu? Dat is de inspecteur in wiens ambtsgebied dat bedrijf ligt.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Er is een inspecteur voor de milieuhygiëne. Er zijn echter ook inspecteurs voor de volksgezondheid. Ik heb in het voorlopig verslag en in het eindverslag die samenwerking met Volksgezondheid benadrukt. In mijn oorspronkelijk amendement stond de toevoeging 'zowel inspecteur van de volksgezondheid, als de inspecteur voor het milieu'. Ik spreek over drie inspecteurs: die van de arbeidsinspectie, van milieu-inspectie en van de volksgezondheidsinspectie. Die drie – en vandaar mijn voorbeeld bij de begroting voor volksgezondheid – wil ik zien samen-

werken. Daarom wil ik specifiek de inspecteur voor de volksgezondheid genoemd zien. Dat element brengt mijn amendement in.

Minister **Albeda**: Ik heb begrepen dat er ambtelijk overleg in gang is gezet naar aanleiding van uw opmerking. Wij kunnen dus nog wel terugkomen op het amendement.

Het amendement van de heer Hartmeijer verplicht de werkgever tot overleg met de ondernemingsraad, met de commissie of met de belanghebbende werknemers. Er is een probleem wat betreft de laatste groep, omdat die groep als zodanig niet onderworpen is aan de noodzakelijke geheimhouding. Het voorstel met betrekking tot overleg met de ondernemingsraad en de commissie past helemaal in het wetsontwerp. Dit zullen wij dan ook graag bij nota van wijzigingen over nemen.

De **Voorzitter**: Aan de orde is artikel 6, waarop zijn voorgestelde de volgende amendementen:

- een van de leden Weijers en B. Bakker (stuk nr. 18, I en II);
- een van het lid Nijpels c.s. (stuk nr. 102, I en II);
- een van de leden Weijers en B. Bakker (stuk nr. 51);
- een van de leden Weijers en B. Bakker (stuk nr. 89).

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! De amendementen spreken eigenlijk voor zich zelf. Als men voorlichting en onderricht in het kader van deze wet bedrijft, zal men er ook het welzijn bij moeten betrekken. Ook lijkt het ons logisch dat in het kader van lid 2 de ergonomische aspecten worden genoemd.

De toevoeging 'en opnieuw verstrekt' is naar onze overtuiging een logische consequentie uit onze opstelling.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Mijn amendementen spreken voor zich.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik zou een vraag willen stellen naar aanleiding van het amendement-Nijpels c.s. op stuk nr. 102. Is de toevoeging 'doch ten minste eenmaal per jaar' eigenlijk geen verzwakking van de tekst van lid 1 van art. 6? Dit biedt toch de mogelijkheid de zaak op de lange baan te schuiven?

De heer **Nijpels** (VVD): Neen, het gaat er niet alleen om dat het onderwijs wordt aangepast aan de eisen die de veranderende samenleving stelt. Als men dit onderwijs niet opnieuw verstrekt aan de mensen waarop het betrekking heeft, schiet men natuurlijk nog geen fluit op. Wij menen dan ook dat het aangepaste onderwijs weer op-

Nijpels

nieuw aan de betrokkenen moet worden verstrekt. Daarom is het geen verzwakking.

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter. Ik zou ook een vraag aan collega Nijpels willen stellen; ook ik heb het niet goed begrepen. Aan het eerste lid wil hij toevoegen: doch ten minste eenmaal per jaar. Het gaat hier om het inlichten en niet om onderwijs. Ik heb het gevoel dat men hiermee een bepaling opneemt, waaraan men zich zou kunnen overeten. Bij 'zo dikwijls als dit in verband met de veiligheid en de bescherming van de gezondheid noodzakelijk is,' ligt het in de dingen besloten. Als men de werkgevers verplicht het elk jaar opnieuw te doen, terwijl men in een arbeidssituatie verkeert, waarin die aspecten een minder zware rol spelen, denk ik dat die bepaling ten dele een dode letter blijft. Het wil mij voorkomen dat 'zo dikwijls' logischer is dan 'ten minste eenmaal per jaar'.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil in de eerste plaats iets zeggen over amendement nr. 18, dat voorstelt de werkgever te verplichten voorlichting te geven aan zijn werknemers met betrekking tot het welzijn naast de reeds opgenomen verplichting met betrekking tot veiligheid en gezondheid. Het woord 'welzijn' is wat ruimer dan het kader van de arbeidsomstandighedenwet in de grondbeginselen aangeeft. Daarmee zou de naar ik hoopte afgesloten discussie over het ruime en onduidelijke begrip 'welzijn' en het verband hiervan met concrete maatregelen opnieuw van stal worden gehaald. De vraag rijst of men hieraan behoefte heeft. Ik zou echter graag de mening van de Kamer vernemen over de wenselijkheid van dit amendement.

In amendement nummer 51 wordt gevraagd om onderricht dat wordt aangepast aan de hand van ervaringen en nieuwe ontwikkelingen. De desbetreffende toevoeging is op zich niet noodzakelijk, omdat op grond van artikel 6, lid 1, de werkgever verplicht is om zo dikwijls als dit nodig is onderricht te verrichten. Als men werkelijk behoefte heeft aan de voorgestelde verduidelijking, heb ik er persoonlijk geen bezwaar tegen, die toevoeging bij nota van wijziging over te nemen.

Uit amendement nummer 89 kan men concluderen, dat het CDA met het in amendement nummer 18 genoemde welzijnsaspect uitsluitend het ergonomische aspect heeft bedoeld. Dit is mij niet helemaal duidelijk.

De heer **Weijers** (CDA): Neen, neen.

Minister **Albeda**: Een goede aan de mens aangepaste vormgeving van machines, dus ergonomisch verantwoord, kan zowel de veiligheid, de gezondheid als het welzijn, alsook een van de drie bevorderen. Het begrip 'ergonomisch', geplaatst naast gezondheid en veiligheid, doet mijns inziens geen recht aan dat begrip en schept daardoor eigenlijk alleen maar verwarring.

Mijnheer de Voorzitter! Het grappige is, dat ik mij aanvankelijk afvroeg, of het niet te overdadig was om het op één keer per jaar te stellen. Ik merk dit op naar aanleiding van het amendement van de heer Nijpels. Hier is echter opgemerkt, dat dit misschien te weinig is. Misschien illustreert dit de overbodigheid van dit amendement. Immers, het gaat om zo veel als noodzakelijk is.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik begin nu wat meer te begrijpen van wat de heer Hartmeijer bedoelde ten aanzien van het probleem dat wij hebben met de huidige tekst. Er wordt gesproken over 'zo dikwijls' in de huidige tekst. Dat vind ik een enigszins vage term. Als nu echter blijkt, dat de Kamer niet staat te trappelen om het amendement nummer 102, I, over te nemen, ben ik bereid, dat in het kader van de harmoniegedachte in te trekken.

De **Voorzitter**: Aangezien amendement nummer 102, I is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van de raadslaging meer uit.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! De Minister heeft gevraagd wat het oordeel van de Kamer is over het amendement dat voorkomt op stuk nr. 18 van de heer Weijers. Mijn fractie zal met het eerste gedeelte van dat amendement, gaarne instemmen.

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! De redenering van de Minister vind ik niet helemaal sluitend. Als men spreekt over voorlichting en onderricht in het kader van een wet die bedoelt, de veiligheid, de gezondheid en het welzijn te bevorderen, zal men in de voorlichting en het onderricht ook dat aspect moeten betrekken. Anders zet men ook niets nieuws op de rails. Ik begrijp drommels goed, dat het begrip 'welzijn' nog een nadere inkleuring, ook in de tijd, behoeft. Juist in het onderricht binnen de onderneming en het daarmee samenhangende onderricht daarbuiten zal men echter aan dat begrip inhoud moeten geven. Ik wil dat amendement dan ook met liefde handhaven.

Ik vind het juist, dat in lid 2, waarin met name over onder andere werkmethode en werkomstandigheden wordt gesproken, het begrip 'ergonomie' een nadere dimensie krijgt. Immers, dat aspect kan ook een weldadige invloed hebben op de ontwikkeling der dingen. Ik zal het dan ook jammer vinden, als dat niet bij het geheel wordt betrokken. Overigens is het de vraag, of het precies op dat plaatsje moet komen te staan. Ik zal het een jammerlijke zaak vinden, als het begrip 'ergonomie' niet kan worden betrokken bij de begrippen 'onderricht', 'scholing' en 'voorlichting'.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Bij het begrip 'welzijn' staat duidelijk: in verband met de arbeid. Het gehele wetsontwerp is daarmee doorspekt. Wanneer men voorlichting geeft over gezondheid en veiligheid, is het niet zo gek om het begrip 'welzijn' in verband met de arbeid daarbij te betrekken.

Dat houdt direct verband met de arbeidsplaats waar men werkt.

Wat de andere gedachte met betrekking tot de ergonomie betreft had ik het gevoelen dat daarmee hetzelfde wordt bedoeld als het begrip 'welzijn in verband met de arbeid'. Het betekent gewoon dat technische aanpassingen van machines en dergelijke misschien noodzakelijk zijn. Dit heeft directe betekenis voor welzijn in verband met de arbeid. Ik snap niet waarom dit aan de ene kant 'welzijn in verband met de arbeid' wordt genoemd en aan de andere kant ergonomie.

Minister **Albeda**: Heb ik goed begrepen dat het amendement nr. 18 een brede steun van de Kamer heeft? Als dit zo is, wil ik het amendement gaarne overnemen. Dan komt er een nota van wijziging.

Die kwestie van de ergonomie is voor een deel een semantisch probleem. Ik heb zojuist al gezegd dat naar mijn mening die ergonomie onder elk van de drie hoofdjes kan worden gebracht en dat men het niet naast twee ervan mag zetten. Het amendement zal voor de wetstoepassing niet zo bar veel opleveren. Waarom zouden wij ons eigenlijk in dit soort semantische problemen storten?

De heer **Bakker** (CDA): Strikt theoretisch kan men verdedigen dat welzijn een onderdeel van gezondheid is. Men kan ook zeggen dat gezondheid een onderdeel van het welzijn is. Men komt daar waarschijnlijk niet helemaal uit, tenzij men naar de praktijk kijkt. Dan zijn er duidelijk afgebakende gebieden van hetgeen onder gezondheid

Bakker

en van hetgeen onder veiligheid thuis-hoort, hoewel er een overlapping is. Dan is er hetgeen onder welzijn valt, wat een veel ruimer kader heeft, waar-bij de ergonomie in de praktijk en ook in het buitenland duidelijk heeft bewezen dat het zich rechtstreeks richt op het welzijn en het welbevinden op de plaats van de arbeid. Wat dat betreft is naar mijn mening ergonomie een es-sentieel onderdeel daarvan. Ik heb er echter geen enkel bezwaar tegen om de andere belangrijke, op het welzijn gerichte ontwikkelingen en kennis daarbij mee te nemen.

Minister Albeda: U heeft er dus geen bezwaar tegen het amendement te veranderen en ervan te maken 'ge-zondheid en welzijn in de arbeid'?

De heer **Bakker** (CDA): Ik hecht er dan toch wel aan om ergonomie met name te noemen, als onderdeel van.

Minister Albeda: In de grondbeginselen is dit begrip 'ergonomie' toch eer-der ingevoerd? Ik heb er ook geen gro-te bezwaren tegen. Er wordt echter niets toegevoegd dat nieuw is. Daar-om is het eigenlijk een overbodig voorstel, dat zelfs verwarring zou kun-nen scheppen als men het naast het andere legt.

De **Voorzitter:** Iedereen denkt nog eens na?

De heer **Weijers** (CDA): Wij doen nooit anders.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Nam u maar eens beslissingen.

De heer **Weijers** (CDA): Ik wil wel een beslissing nemen. Wat die discussie over de ergonomie betreft moet de Mi-nister eens denken aan de achtergrond van het denken van waaruit wij die ergonomie wat sterker willen benadruk-ken. Er zijn enige gevechten tussen disciplines als het om arbeidsomstan-digheden gaat. Wij vinden dat de ergo-nomie nog steeds een wat onderge-sneeuwd gegeven is. Het zou ons wel-gevallig zijn als in de wet en dus ook in dit onderdeel, het begrip 'ergonomie' als zodanig wordt genoemd, zodat er in wezen een rechtstitel wordt gege-ven voor degenen die zich met ergo-nomie bezighouden, zodat zij in de ar-beidsomstandigheden er meer nadruk op kunnen leggen dan nu in de Neder-landse samenleving gebeurt.

De **Voorzitter:** De heer Weijers geeft er nog eens blijk van dat hij er heel diep over heeft nagedacht. Misschien kan er tussen dit moment en het moment

van de behandeling in plenaire verga-dering nog verder over worden nage-dacht.

Aan de orde is artikel 6a, waarop zijn voorgesteld twee amendementen-**Hartmeijer** c.s. (stuk nrs. 35 en 36) en een amendement-**Nijpels** c.s. (stuk nr. 103).

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! In lid 1 is geregeld, op welke onderwerpen de voorlichting van jeugdige werknemers in ieder ge-val betrekking moet hebben. Hieron-der zijn thans opgenomen de in de on-derneming geldende regelingen met betrekking tot de medezeggenschap van de werknemers, terwijl onder g sprake is van 'zijn arbeidsvoorwaar-den'. Wij achten het wenselijk – zoals ook door de FNV is gezegd – nu de re-geling inzake het jongerenreglement (wetsontwerp 14 828, artikel 9s) is ver-vallen, hieraan toe te voegen: daaron-der begrepen de feitelijke arbeidstijd per dag, de onderbrekingen van de ar-beidstijd, het tijdstip van aanvang en einde van de arbeidstijd, de wijze van opnemng van vakantieverlof en het systeem van beloning.

Tevens komt het ons gewenst voor, een nieuw punt h op te nemen, luiden-de: het medisch onderzoek in verband met de tewerkstelling.

Met het laatste wordt tevens tege-moet gekomen aan de wens van de heer **Nijpels**, die in het amendement op stuk nr. 103 hetzelfde vraagt.

De heer **Nijpels** (VVD): Ook wij hebben de gedachte van de FNV overgeno-men, maar van het amendement op stuk nr. 35 ontgaat ons de logica. Mis-schien kan de heer **Hartmeijer** een iets uitvoeriger toelichting geven.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Ik weet niet of u het vorige stuk over het jon-gerenstatuut hebt gelezen. Daarin heb-ben wij ons duidelijk op deze proble-matiek gericht. Wij hebben gezegd, dat dit eigenlijk in zo'n statuut zou moeten worden opgenomen. Dit is echter ver-vallen. Daarom moet het naar onze mening in deze wet worden opgeno-men.

De heer **Van Dis** (SGP): Ik vraag mij af, wat precies het verschil is ten aanzien van de nadere punten die worden ge-noemd. Zij vallen toch al onder de ar-beidsvoorwaarden? Ik zie de porté van dit amendement niet.

De heer **Bakker** (CDA): Wat het amen-dement op stuk nr. 35 betreft merk ik op, dat dit niet alleen voor de jongeren zou moeten worden gedaan, maar ook voor de volwassenen. Dan kan men tot

een sluitend geheel komen. Ik vind het geen goede zaak om het alleen voor de jongeren op te nemen.

Mijnheer de Voorzitter! Een medisch onderzoek in verband met tewerkstel-ling is naar onze mening overbodig omdat deze zaak bij de bedrijfsgezond-heidsdienst algemeen naar voren komt, waarmee de zaak voor de jonge-ren zelf automatisch is ingesloten.

Minister Albeda: Mijnheer de Voorzit-ter! Het voorstel op stuk nr. 35 lijkt mij een nadere explicitering van de bedoe-ling van het artikel zoals het er ligt en als zodanig ook wel een verbetering, welke ik bij nota van wijziging wil over-nemen.

De heer **Nijpels** (VVD): Wat vindt de Minister van het door de heer **Bakker** genoemde argument?

Minister Albeda: Ik zie niet in dat het pleit tegen het opnemen, op dit punt, van de explicitering.

De heer **Nijpels** (VVD): Als ik met u van gedachten moet wisselen over alles waar wij beiden niet tegen zijn, dan zit-ten wij hier vanavond nog. Het gaat er-om, of niet een bepaalde mate van on-gelijkheid ontstaat ten opzichte van de volwassen werknemers. Ik heb begre-pen, dat dit de kern was van het be-toog van de heer **Bakker**.

Minister Albeda: Neen, het gaat hierbij expliciet over de jeugdigen. Juist met betrekking tot de voorlichting aan de jeugdigen lijkt mij deze problematiek – de feitelijke arbeidstijd per dag etcete-ra – een aspect dat bij deze mensen duidelijk aan de orde behoort te ko-men.

De heer **Nijpels** (VVD): Maar vakantieverlof is voor een volwassene toch van even groot belang als voor een jonge-re!

Minister Albeda: Er zijn afwijkende re-gels voor jeugdigen op dit gebied, ten opzichte van de algemene regeling. Ik meen dat er niets op tegen is, het af-zonderlijk op te nemen.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Ik denk dat de heer **Nijpels** weer bang is voor discriminatie....

Minister Albeda: Mijnheer de Voorzit-ter! Ook het amendement op stuk nr. 36 heeft betrekking op de informatie aan jeugdige werknemers. De toevoe-ging lijkt mij een goede zaak. Ik wil haar in een nota van wijziging overne-men.

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! De Minister wil de onder h genoemde toevoeging overnemen.

Weijers

Als ik de zaak plaats in het kader van de bedoeling van het artikel dan staat er: Daartoe behoort een behoorlijke voorlichting, welke in ieder geval betreft het medisch onderzoek in verband met de tewerkstelling. Kan de Minister zeggen wat hiermee wordt bedoeld? Het medisch onderzoek wordt al in een ander artikel genoemd. In de context van dit artikel echter begrijp ik de toevoeging niet, maar de Minister kennelijk wel. Daarom vraag ik de Minister het mij uit te leggen.

Minister **Albeda**: Het gaat erom dat de jeugdige werknemer bij de arbeid wordt betrokken op een wijze, die bevorderlijk is voor zijn vorming. Dat betekent behoorlijke voorlichting. Er worden een aantal punten genoemd. In dit verband wordt ook genoemd het medisch onderzoek. Bedoeld is waarschijnlijk het periodiek medisch onderzoek. De conclusie van de Kamer is dan dat het nuttig lijkt dat dit punt bij de voorlichting ook een rol speelt.

De heer **Weijers** (CDA): Ik zal mijn vraag dan maar herhalen. Er is sprake van het medisch onderzoek in verband met de tewerkstelling. Het gaat dus kennelijk om een medisch onderzoek in het kader van de tewerkstelling. Nu gaan wij in de wet vastleggen dat daarover voorlichting moet worden gegeven. Mijn vraag is heel simpel: Wat moet ik mij daarbij voorstellen? Ik kom als jonge werknemer bij een werkgever en deze werkgever is verplicht mij voorlichting te geven over de medische keuring bij de tewerkstelling. Dat gaan wij nu in de wet vastleggen. Ik vraag heel gewoon: Wat bedoelt men eigenlijk?

Minister **Albeda**: Dat lijkt mij, eerlijk gezegd, heel duidelijk.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Het lijkt mij veel moeilijker als het niet moet.

Minister **Albeda**: Het lijkt mij nuttig dat de jonge werknemer of werknemster bij voorbeeld hoort wat in artikel 22 staat en daarover een toelichting ontvangt. Het is niet zo vanzelfsprekend dat ik het in het artikel opgenomen zou hebben, maar aan de andere kant lijkt het mij niet ondienstig het op te nemen.

De **Voorzitter**: Ik heb de indruk dat over dit artikel en de daarop ingediende amendementen voldoende is gesproken.

Wij komen nu dan aan artikel 6b, waarop zijn ingediend de amendementen op stuk nr. 37 en stuk nr. 38 van de heer Hartmeijer c.s., het amen-

dement van de heren Weijers en B. Bakker op stuk nr. 52, het amendement van de heer Jansen op stuk nr. 57 en het amendement van de leden Nijpels en Wessel-Tuinstra stuk nr. 117, dat in de plaats komt van het amendement op stuk nr. 104.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Onze amendementen spreken voor zich zelf.

De heer **Weijers** (CDA): Dat geldt ook voor ons amendement.

De heer **Jansen** (PPR): Mijn amendement spreekt ook voor zich zelf.

De heer **Nijpels** (VVD): Als men ons amendement bekijkt in samenhang met het amendement dat wij hebben ingediend ten aanzien van de arbeidsbescherming van de veiligheidsdeskundige en de bedrijfsarts, dan zal de logica van onze gedachtengang duidelijk worden.

De heer **Van Dis** (SGP): Ik zou een tekstuele vraag willen stellen. In het amendement op stuk nr. 52 wordt gesproken over 'personen, jonger dan 18 jaar'. Wij hebben al een amendement gezien waarin dezelfde indieners graag 'jaar' in: jaren veranderd zagen. Ik neem aan dat dit ook hier de bedoeling zal zijn.

De heer **Bakker** (CDA): De heer Van Dis heeft treffend naar voren gebracht hoe noodzakelijk het is dat ons amendement er is, omdat 'jaar' en 'jaren' kennelijk door elkaar gebruikt worden, zelfs door ons. Zo ziet men hoe dat ons al geïnfecteerd heeft.

Ik wil nog even ingaan op het amendement op stuk nr. 117. Wij hebben het gevoel dat de zaak, zoals zij op dit moment in het wetsontwerp is neergelegd, op de juiste wijze is geregeld. De mentor geniet een zekere ontslagbescherming, namelijk in zijn relatie tot de ondernemingsraad die in veruit de meeste gevallen de instantie zal zijn die de arbeidsomstandigheden zaken onder haar beheer zal hebben.

Deze mentor moet zich niet alleen ten opzichte van de werkgever maar ook van de ondernemingsraad waarmaken. Daarin zit de sleutel om het te laten zoals het in het wetsontwerp is verwoord.

De heer **Van Dis** (SGP): Ook op stuk nr. 37 staat het woord jaar. Ook dat zou moeten worden gewijzigd.

Minister **Albeda**: Ik ben nu enigszins in verwarring gebracht over wie het nu met wie eens is. De heer Hartmeijer wil met zijn amendement op stuk nr. 38 aan de mentor van jeugdige werknemers net als aan de bedrijfsarts en de

veiligheidskundige ontslagbescherming verlenen. Ik aarzel om de groep van personen die ontslagbescherming heeft verder uit te breiden.

Aanvankelijk had ik de indruk dat dit voorstel brede steun kreeg. Als het brede steun kreeg, had ik er geen bezwaar tegen. Nu blijkt dat er verschil van opvatting over is, wil ik liever op dit punt een uitspraak van de Kamer afwachten. Wel vraag ik mij af of, wanneer wordt overgegaan tot ontslagbescherming van die drie groeperingen, het niet goed zou zijn dezelfde juridische vormgeving daarvoor te kiezen.

Hoewel het amendement op stuk nr. 37 van de heer Hartmeijer vooruitloopt op sollicitatieprocedures, lijkt mij de suggestie wel goed te passen in het wetsontwerp en wil ik het bij nota van wijziging overnemen.

De heer **Nijpels** (VVD): Doorkruist dat niet een normale sollicitatieprocedure? Ik kan mij voorstellen dat bij sollicitatie voorlichting over het bedrijf wordt gegeven, maar moet dan per se de mentor voorlichting geven aan mensen die eventueel van plan zijn bij het bedrijf te komen werken?

Minister **Albeda**: Het lijkt mij niet onlogisch dat degene die zich regelmatig bezighoudt met het begeleiden van de jongelui ook bij de sollicitatie een rol speelt. Meer staat er niet. Er staat niet dat hij zich er exclusief mee bezighoudt.

De heer **Weijers** (CDA): De Minister zei dat hij inzake de ontslagbescherming voor de drie categorieën eenzelfde systeem wil kiezen. Hij heeft dat zelf in de wet niet gedaan. Mijn vraag is waarom hij in de wet zelf onderscheid heeft aangebracht en er nu kennelijk op terug wil komen.

Minister **Albeda**: Ongeacht de vraag wat ons bezielde toen we het ontwerp opzetten, is het, nu blijkt dat er behoefte aan is die groeperingen bescherming te geven, een kwestie van logica dat in die gevallen dezelfde maatregelen worden genomen. Hoe het in de wet is gekomen, lijkt mij minder interessant.

De heer **Weijers** (CDA): Ik vind het wel interessant. De mentor is een betrekkelijk nieuw gegeven. De veiligheidsdeskundige en de gezondheidsdeskundige nemen in het kader van deze wetgeving een iets andere positie in. Daarin zit een reden voor dat onderscheid. Als de Minister zegt dat het op een onbewaakte achternamiddag zo is opgesteld, dan maakt dat voor mij straks bij de opstelling van de definitieve wetgeving natuurlijk wel wat uit.

Wessel-Tuinstra

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Op de artikelen 15 en 16 heb ik een amendement ingediend. Ik heb het amendement-Nijpels mede ondertekend omdat ik vind, dat de veiligheidsdeskundige en de bedrijfsarts ongeveer in dezelfde positie verkeren als de mentor. Ons amendement op de artikelen 15 en 16 strekt ertoe, de af te grote ontslagbescherming iets terug te draaien. De Minister heeft bij nota van wijziging een sterkere bescherming doorgevoerd. Deze gaat ons te ver. De mentor heeft ten opzichte van de jeugdige werknemers een soort van vertrouwenspositie. Ik vind, dat hij ook een soort van bescherming dient te krijgen. Waarom moet die anders zijn dan die voor de bedrijfsarts en de veiligheidsdeskundige? Ik wens een ontslagbescherming voor alle drie, echter niet zover gaand als is voorgesteld in de artikelen 15 en 16.

Minister **Albeda**: Het lijkt mij goed wanneer ik nog even bij mijzelf te rade ga. Tijdens de plenaire vergadering zal ik met een voorstel komen. Oorspronkelijk ging het om die twee groepen. Er was de noodzaak van onafhankelijkheid. Er bestond een zekere logica ter zake van die harde ontslagbeveiliging. Nu komt er een nieuwe groep bij.

De vergadering wordt van 16.15 uur tot 16.25 uur geschorst.

De **Voorzitter**: Aan de orde is artikel 7, waarop zijn voorgesteld: twee amendementen van de heren Weijers en B. Bakker (stukken nrs. 53 en 54) een amendement-Hartmeijer c.s. (stuk nr. 39), een amendement-Jansen (stuk nr. 58) en een amendement-Wessel-Tuinstra (stuk nr. 77). Wil de heer Bakker met een toelichting beginnen?

De heer **Bakker** (CDA): Ik dacht dat de tekst van onze amendementen en de toelichting daarop voor zich zelf spraken.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het zal duidelijk zijn dat in de zin 'Indien er gegronde reden is om te vermoeden dat een werknemer aan een beroepsziekte lijdt of zijn gezondheid op andere wijze in verband met de arbeid gevaar loopt', de woorden 'gegronde reden' te bepalend zijn. Wij vinden dat daardoor nadelige consequenties kunnen ontstaan voor de werknemer. Om die reden vinden wij dat de woorden 'gegronde reden' uit het wetsontwerp zouden moeten worden genomen.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! Ik vind dat

mijn amendement ook voor zich zelf spreekt, maar gezien het misverstand bij het vorige amendement zeg ik heel duidelijk, dat ik bedoel dat iets als beroepsziekte ernstig genoeg is om ook de inspecteurs van de volksgezondheid mede op de hoogte te stellen, zodat zij op hun beurt huisartsen en dergelijke op dit soort zaken attent kunnen maken.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Het amendement van de heren Weijers en Bakker op stuk nr. 53 heeft niet de instemming van onze fractie, omdat wij naderhand met voorstellen zullen komen om de terminologie 'bijna tot een ongeval' uit de wet te halen, daar wij dat een juridisch wangedrocht vinden. Wij zijn wel voorstanders van het amendement, voorkomende op stuk nr. 54. Wij vinden de formulering die op dit ogenblik in het wetsontwerp voorkomt niet zeer fraai. Daarom geef ik de voorkeur aan de formulering van de heren Weijers en Bakker.

De heer **Van Dis** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb enige moeite met het amendement van de heer Hartmeijer c.s. om het woord 'gegronde' te laten vervallen. Zowel lichtvaardige vermoedens als onlichtvaardige nalatigheden worden mijns inziens juist door het woord 'grondige' in alle redelijkheid ondervangen. Indien inderdaad het woord 'redelijkerwijs' minder misstanden oproept dan het woord 'gegronde', dan zouden wij dat zo willen interpreteren dat het in wezen lood om oud ijzer is. Wij tillen daaraan niet erg zwaar. Ik zou toch wel nader willen horen, wat de indieners heeft geleid tot het voorstellen van deze wijziging.

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! In de laatste zin van lid 1 gaat het over een ongeval dat de werknemer overkomt op weg van huis naar zijn arbeid of terug. Wij hebben een uitgebreide jurisprudentie in de sociale zekerheid over wat daaronder allemaal moet worden begrepen; het lijkt mij zinvol om ter wille van het voorkomen van een dergelijke jurisprudentie met elkaar vast te stellen dat het gaat over de werknemer die het terrein van de onderneming of instelling waar hij werkt betreedt en dat alles wat daaraan voorafgaat niet onder dit begrip valt.

Minister **Albeda**: De heer Weijers gaat er blijkbaar van uit, dat de werknemer niet mag uitglijden op de stoep van het gebouw, waarin hij werkt. Dan is het al mis?

De heer **Weijers** (CDA): Er is een nog veel smakelijker voorbeeld te vinden in de jurisprudentie over de sociale zekerheid. Indertijd werd vastgesteld dat een mijnwerker, die op weg was naar zijn arbeid en zich op de stoep van zijn woning omdraaide om zijn vrouw een afscheidszoen te geven, nog niet op weg was naar zijn werk. Indien hij zich had omdraaid nadat hij die kus had gegeven, was hij wel op weg geweest. Dergelijke jurisprudentie wil ik graag voorkomen.

Minister **Albeda**: Wij zijn ervan uitgegaan, dat de formulering van het eerste lid duidelijk genoeg was. Er is hierover ook overlegd met onze afdeling sociale verzekering. Ten overvloede wil ik echter nog eens de deskundigheid van de heer Weijers loslaten op die afdeling.

Wat betreft het amendement van de heren Weijers en Bakker, voorkomend op stuk nr. 53, ben ik het eens met wat de heer Nijpels daarover zei. Het lijkt mij juridisch zeer moeilijk om te bepalen wanneer iets een bijna ongeval is of een ongeval had kunnen worden. Als ik al mijn bijna-ongevallen zou moeten melden, die mij net niet overkwamen toen ik nog zelf reed, zou ik problemen hebben om uit te maken waar dit begint en eindigt.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik neem dan aan, dat u dit aspect 'per ongeluk' in artikel 8 heeft geïntroduceerd.

Minister **Albeda**: Ik kom daarop nog terug.

Mijnheer de Voorzitter! Het gestelde in amendement nr. 54 komt overeen met wat in amendement nr. 58 is vermeld. Het gaat hierbij om de problemen, die enkele leden hebben met de formulering 'indien er een gegronde reden is om te vermoeden dat een werknemer aan een beroepsziekte lijdt'. Het CDA stelt voor: indien redelijkerwijs het vermoeden bestaat enz. De heer Hartmeijer stelt voor: indien er een vermoeden bestaat enz.

De heer Jansen stelt voor, het woord 'gegronde' weg te laten. Het is niet eenvoudig, hieruit een keuze te doen. Ik zou er voor voelen het voorstel van de heren Weijers en Bakker te volgen; ik meen dat daarmee de gevoelens van de meerderheid van de Kamer worden vertolkt. Ik zoek hierbij naar de grootste gemene deler, maar op zich zelf is dit geen zware zaak. Ik denk, dat de door de heer Weijers bedoelde formule aanvaardbaar is.

Mevrouw Wessel wil ik, in verband met het amendement nr. 77 dat zij heeft ingediend, eraan herinneren dat

Albeda

er een geneeskundig inspecteur van de arbeid is, die de nodige medische maatregelen kan nemen. Verder hebben beide inspecties de nodige contacten, waarin zaken als deze en andere kwesties aan de orde komen. Blijkbaar behoudt zij haar twijfels. Ik wil haar daarin niet staven door het amendement over te nemen.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Ik geloof dat de zaak op zichzelf voldoende duidelijk is. Ik handhaaf het amendement en laat het oordeel daarover aan de Kamer over.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Als de Kamer instemt met de formulering van de heer Weijers en de heer Bakker – ik doel op het opnemen van het woord 'redelijkerwijs' – neemt de Minister dit dan over door middel van een nota van wijziging?

Minister **Albeda**: Dat is juist.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Dan leg ik mij daarbij neer.

De heer **Nijpels** (VVD): Houdt dit in, dat u uw amendement intrekt?

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Natuurlijk; dat is een automatisme.

De **Voorzitter**: Wij zijn thans toe aan de behandeling van artikel 8, waarop de volgende amendementen zijn ingediend: één van de heer Hartmeijer c.s., voorkomend op stuk nr. 40; twee van de heren Weijers en B. Bakker, voorkomend op de stukken nrs. 19 en 74; twee van de heer Nijpels c.s., voorkomend op stukken nrs. 105 en 106; één van de heer Jansen, voorkomend op stuk nr. 59; één van mevrouw Wessel-Tuinstra, voorkomend op stuk nr. 78.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Zoals al is gesteld bij de bespreking van het jaarplan, vindt de Partij van de Arbeid dat daar waar een ondernemingsraad of een commissie is ingesteld de werkgever een jaarverslag moet opstellen. Er is dus een koppeling met het jaarplan. Bij artikel 12 komen wij terug op de instelling van een commissie, zoals ik al bij het jaarplan heb gesteld.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! De door ons ingediende amendementen hebben tot doel, een juridisch aanvaardbare formulering te realiseren voor het onder e geregelde. In strafwetgeving spreken over gebeurtenissen die bijna tot een ongeval hebben geleid is slecht in overeenstemming te brengen met de duidelijkheid die wij van het strafrecht mogen verlangen.

Ons tweede amendement is heel duidelijk bedoeld om ons terug te trekken op onze tweede stelling als stelling één is genomen door de vijand.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De heer Nijpels wil de bijna-ongevallen uit de wetgeving halen. Dit lijkt mij niet juist. De registratie van bijna-ongevallen kan, zeker op langere termijn, van grote betekenis zijn. Zo weten wij dat pas na jaren de nadelen te onderkennen zijn van het werken met chemische stoffen. Zo iets hebben wij ook meegemaakt met het werken met asbest. Mensen die vanuit een bedrijf ergens anders zijn gaan werken of zelfs helemaal niet meer werken zouden nooit kunnen terugvalen op de gegevens die eigenlijk nodig zijn voor de procedures die zij dan moeten beginnen. Daarom vind ik het amendement onjuist.

De heer **Nijpels** (VVD): Het gaat om bijna-ongevallen, niet om effecten die zich pas na een aantal jaren voordoen.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Dat kan met bijna-ongevallen ook gebeuren, niet alleen als iemand van een trapje valt. Het kan veel verder gaan.

De heer **Nijpels** (VVD): Maar kunt u mij uitleggen wat een bijna-ongeval is?

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Dat wordt heel aardig aangegeven in de rapporten over Harrisburg. Sinds die tijd is de term 'bijna-ongeval' ook volstrekt ingeburgerd.

De heer **Nijpels** (VVD): Dat was geen bijna-ongeval; het was gewoon een ongeval.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Het was een bijna-ramp.

De heer **Van Dis** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb er moeite mee om dat 'bijna-ongeval' uit de wet te halen. De registratie van zaken die net op het nippertje goed zijn gegaan kunnen aanleiding zijn tot het nemen van extra maatregelen. Daarop moet een bepaald toezicht kunnen zijn van ondernemingsraad, commissie, arbeidsinspectie enz.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Het zal opgevallen zijn dat de strekking van amendement nr. 40 vrijwel identiek is met die van ons amendement nr. 74. Wij trekken ons amendement dan ook in en steunen amendement nr. 40.

De **Voorzitter**: Ik stel vast, dat amendement nr. 74 is ingetrokken.

De heer **Bakker** (CDA): Met amendement nr. 59 kunnen wij ons verenigen.

Wij blijven problemen houden met amendement nr. 78. Wij ondersteunen wat de heer Van Dis naar voren bracht ten aanzien van amendement nr. 105. Wanneer wij in het gewone leven heel erg geschrokken zijn doordat bijna iets helemaal fout is gegaan, kijken wij het eerst naar een oplossing om te voorkomen dat dit nog een keer gebeurt. In die vorm kan ik dit het duidelijkst naar voren brengen, naast natuurlijk het voorbeeld van Harrisburg.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Wat is het protest van de heer Bakker tegen amendement nr. 78? Waarom zijn vermoede beroepsziekten niet interessant voor de inspecteurs voor de volksgedezondheid?

De **Voorzitter**: U hoeft het hier niet met alles eens te zijn!

De heer **Bakker** (CDA): Je moet even naar de praktische uitvoering van de wet kijken. Wanneer je alle vermoedens in deze zin doorspeelt, dan is voor mij de vraag: waar blijf je dan?

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): O ja, het argument is dus: waar blijf je dan?

Minister **Albeda**: Over amendement nr. 40 van de heer Hartmeijer kan ik het zelfde opmerken als over amendement nr. 33. Daarin komt ook de automatische koppeling van ondernemingsraad en het jaarverslag aan de orde. Ik laat het oordeel hierover gaarne over aan de Kamer.

Ik kom tot amendement nr. 105 van de heer Nijpels, de kwestie van het bijna-ongeval. Het gaat hier om maatregelen die getroffen zijn naar aanleiding van een bijna-ongeval. Die maatregel is, anders dan het bijna-ongeval, wel te traceren... Hier is een verschil ten opzichte van het eerdergenoemde amendement.

De heer **Nijpels** (VVD): Begrijp ik het goed dat de Minister geen bezwaar zou hebben tegen het tweede amendement, waarbij die koppeling tussen bijna-ongevallen en grote materiële schade wordt gelegd?

Minister **Albeda**: Ik wil beide handhaven. Ik zie niet in waarom wij dit punt zouden moeten laten vervallen. De maatregelen die naar aanleiding van die ongevallen zijn genomen, zijn het registreren zeker waard.

Op stuk nr. 19 hebben de heren Weijers en Bakker een amendement ingediend. De strekking is het expliciet opnemen van de woorden 'welzijn en overleg'. Dit moet als een verheldering worden beschouwd. Ik heb hierop niets tegen en ik wil de wijzigingen bij nota van wijziging overnemen.

Albeda

Het amendement van mevrouw Wessel heeft tot doel het jaarverslag ook toe te zenden aan de regionale inspecteurs van de volksgezondheid. Van mijn kant is er geen behoefte aan dit amendement. Dit klopt met wat ik zoëven al zei.

Ik kom vervolgens aan het amendement-Jansen op stuk nr. 59. In art. 10e wordt de werknemers de plicht opgelegd terstond de werkgever of een leidinggevende te waarschuwen als zij gevaren voor de veiligheid of de gezondheid opmerken. Het is zaak dat deze mededeling snel en dus meestal mondeling wordt gedaan om ook snel maatregelen te kunnen nemen. Zo'n mededeling laat zich moeilijk registreren in een jaarverslag. Het is zelfs niet ondenkbaar dat de werkgever, om aan deze registratie-eis te voldoen, gaat werken met schriftelijke procedures die de snelle melding van de zijde van de werknemers zouden frustreren. Ik ben dus geneigd dit amendement te ontraden.

De heer **Nijpels**: Mijnheer de Voorzitter! Ik deel u mede dat ik mijn amendementen op de stukken nrs. 105 en 106 intrek.

De **Voorzitter**: Ik stel vast dat de amendementen-Nijpels c.s. (stukken nrs. 105 en 106) zijn ingetrokken.

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Wat de Minister heeft gezegd naar aanleiding van mijn amendement op nr. 59 verbaast mij enigszins. Ik kan mij voorstellen dat de melding ter wille van een snelle procedure mondeling geschiedt. Bijna overal worden echter op afdelingen van bedrijven logboeken bijgehouden. Als dit niet zo is, zou het moeten gebeuren. Zulke voorvallen worden aan het einde van de werkdag in die logboeken geregistreerd. Ik vind dat men op die manier daaruit ook nog lering kan trekken.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Het interesseert mij te weten hoe de overige leden hierover denken. Het spreekt mij niet zo geweldig aan.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Ik zie in dit amendement niet veel kwaads. Ik vind het een zinnig idee. Ik hoor hetzelfde van de heer Bakker.

De heer **Bakker** (CDA): Ja.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): En van mij ook.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik vind het een uitstekende gedachte.

Minister **Albeda**: Ik vind mijn redenering ook niet zo dwaas. In het algemeen gaat het om zaken die mondeling worden medegedeeld en niet onmiddellijk worden geregistreerd. Men vraagt dan in wezen, zoals de heer Jansen ook al aangaf, om een logboek waarin dit soort zaken worden vastgelegd.

Als hieraan nu algemeen behoefte blijkt te bestaan, heb ik er geen groot bezwaar tegen het amendement over te nemen.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik zou dit inderdaad op prijs stellen, want het is vaak moeilijk de gevaarlijkheid van bepaalde gebeurtenissen in te schatten.

De **Voorzitter**: De Minister is al overtuigd!

Minister **Albeda**: Dat wil zeggen: ik neem het amendement over.

Over artikel 9 wordt geen beraadslaging gevoerd.

De **Voorzitter**: Aan de orde is artikel 10.

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Ik zou over dit artikel twee opmerkingen willen maken.

Ik heb mij afgevraagd of in onderdeel d abusievelijk is weggelaten de vermelding van de artikelen 6a en 6b.

Minister **Albeda**: Dat is juist.

De heer **Jansen** (PPR): Dan neem ik aan dat hierover nog een nota van verbeteringen zal verschijnen.

Minister **Albeda**: Ja!

De heer **Jansen** (PPR): Mijn tweede opmerking is inhoudelijk van aard. Daarbij gaat het mij om de niet-strafbaarheid bij afwezigheid van schuld, oftewel mijnheer de Voorzitter, in uw taal uitgedrukt: het disculpatieprincipe.

Ik heb mij afgevraagd, of het niet verstandig is om bij de onderdelen a, b en c toe te voegen: voor zover deze hem redelijkerwijs bekend kan zijn. Het betreft dus geen afweging, mijnheer Weijers, maar het vaststellen van het feit, of iemand wel of niet in de gelegenheid kan zijn om iets vast te stellen. Als de Minister vindt, dat, als het duidelijk is dat iets iemand redelijkerwijs niet bekend was, in dat geval van strafbaarheid geen sprake kan zijn, zijn wij een heel eind verder. Als de Minister althans woorden van gelijke strekking wil spreken, behoef ik geen amendement te maken.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! De vraag is, of dit de enige manier

is om 'gedisciplineerd' te zijn, dus of het dan niet te beperkt is.

De heer **Jansen** (PPR): Ik begrijp het niet.

Minister **Albeda**: Voorts zegt mijn juridisch geweten mij, dat er geen straf is zonder schuld. Dit is een algemeen beginsel van het strafrecht. Het behoeft dus niet nog eens afzonderlijk te worden geformuleerd in de wetgeving.

De heer **Jansen** (PPR): Een amendement waarin zou staan 'voor zover deze hem redelijkerwijs bekend kan zijn' of woorden van die strekking is naar de mening van de Minister overbodig?

Minister **Albeda**: Zo'n amendement zal overbodig zijn.

De heer **Jansen** (PPR): Ik zal het dan ook niet indienen.

Minister **Albeda**: Het andere heeft de heer Jansen toch maar binnen.

De **Voorzitter**: Nu komt artikel 11 aan de orde.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb dit artikel niet gemendeerd, maar ik vraag mij toch af, hoe de Minister in de praktijk wil brengen, dat werkgevers en werknemers móeten samenwerken. Ik vraag mij af, of dit artikel niet ten onrechte in dit wetsontwerp is gebracht, daar waar wordt gesproken over harmonisatie, het elkaar binden en mentaliteitsverandering. Nu is in dit artikel het woord 'móeten' opgenomen. Misschien kan de Minister hierop wat nader ingaan.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Ik hoor de Voorzitter net zeggen, dat dit een mooie inleiding is op hetgeen volgt. Er wordt namelijk niet zonder meer gezegd, dat men moet samenwerken. Dit wordt ondersteund met een aantal procedures. Dit betekent dat het om meer gaat dan alleen maar de algemene verplichting dat er moet worden samengewerkt. Er worden dus ook procedures gemaakt, die dat samenwerken ondersteunen. In die zin hoeft men, gezien de samenhang met de volgende artikelen van dit hoofdstuk, geen bezwaar te maken tegen deze formulering. Ik kan mij niet voorstellen, dat men het daarmee niet eens is en dat men van mening is, dat zij niet moeten samenwerken op dit terrein.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Daarom heb ik het ook niet geamendeerd. Ik vraag mij alleen af, hoe dat in de praktijk moet worden uitgewerkt.

Minister **Albeda**: De uitwerking in de praktijk vindt u in de volgende artike-

Albeda

len. Daarvoor zijn de commissies, de bevoegdheden van de ondernemingsraad en dergelijke.

De **Voorzitter**: Aan de orde is artikel 12, waarop de volgende amendementen zijn voorgesteld:

- een amendement-Moor c.s. op stuk nr. 41;
- een amendement van de leden Weijers en B. Bakker op stuk nr. 20;
- een amendement van het lid Jansen op stuk nr. 60, II;
- een amendement-Moor c.s. op stuk nr. 42;
- een amendement-Moor c.s. op stuk nr. 43;
- een amendement-Moor c.s. op stuk nr. 44;
- een amendement-Moor c.s. op stuk nr. 45;
- een amendement-Moor c.s. op stuk nr. 46;
- een amendement van het lid Jansen op stuk nr. 61;
- een amendement van het lid Jansen op stuk nr. 62;
- een amendement van het lid Jansen op stuk nr. 63;
- een amendement-Nijpels c.s. op stuk nr. 107.

De heer **Moor** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De door ons voorgestelde wijziging van artikel 12, eerste lid, onder a, behoeft geen lang betoog. Wij willen hiermee bewerkstelligen, dat alle bedrijven met meer dan 25 werknemers onder de bepalingen van deze wet komen te vallen en dat vrijstelling daarvan niet meer mogelijk is. Wij gaan ervan uit, dat voor bedrijven van deze omvang de in het wetsontwerp voorgeschreven overlegprocedures geen problemen behoeven te hebben voor de juiste voortgang van de werkzaamheden.

De grens die wij trekken is dezelfde als wij bepleiten voor de verplichting tot het instellen van een ondernemingsraad. Voor de kleinere bedrijven zien wij het bepaalde in lid 2, in de gewijzigde vorm zoals door ons wordt voorgesteld, en lid 3 wel zitten. De wijziging die wij voorstellen onder b heeft geenszins tot doel om de ondernemingsraad ten aanzien van veiligheid, gezondheid en welzijn uit te schakelen.

Volgens de Wet op de ondernemingsraden heeft de ondernemingsraad niet de verplichting een commissie, als bedoeld in dit wetsontwerp, in te stellen. Voor de gevallen waarin de ondernemingsraad geen commissie instelt, willen wij de garantie hebben dat de bepalingen uit de Arbeidsomstandighedenwet toch op de juiste wijze worden uitgevoerd.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! In het achtste lid van dit artikel blijft de werkgever de laatste stem houden ten aanzien van het uitnodigen van deskundigen. Het lijkt ons gewenst ook hier de regeling toe te passen die in de Wet op de ondernemingsraden voorkomt, waarin de bedrijfscommissie een voor de werkgever bindende beslissing neemt. Daarom hebben wij het amendement op stuk nr. 107 ingediend.

Wat artikel 12, lid 6, betreft hebben wij afgezien van amendering. In het overleg met het departement heb ik wel duidelijk gemaakt dat ik het volstrekt chaotisch geformuleerd vind. Ik zag graag dat de bewindsman, eventueel bij nota van wijziging, in lid 6 meer ordening bracht.

De heer **Van Dis** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Dit gaat niet over een amendement. Ik zit met de amendementen van de heer Moor en de zijnen. Lopen wij met dit amendement in zwen niet vooruit op het nog te behandelen wetsontwerp over medezeggenschap in kleine ondernemingen? Wets-technisch is het naar mijn mening niet helemaal juist om dit nu al in deze wet op te nemen. Wij moeten nog maar afwachten in hoeverre dit magische getal van 25 gehandhaafd wordt. Het zou veel verstandiger zijn om een amendement toe te voegen aan het wetsontwerp over de medezeggenschap in kleine ondernemingen.

Ik kan mij overigens wel vinden in de beantwoording van de over artikel 12 gemaakte opmerkingen en gestelde vragen. Wat de amendering op dit artikel betreft wil ik volstaan met te verwijzen naar hetgeen op bladzijde 36 van de nota naar aanleiding van het eindverslag staat.

Niet alleen door de Kamer, maar ook door de bewindsman wordt vooruitgelopen op de invoering van het wetsontwerp inzake de medezeggenschap in kleine ondernemingen. Regeren heet wel vooruitzien, maar was het inderdaad nodig om, vooruitlopend, formuleringen over te nemen of moeten bepaalde formuleringen in de Arbeidsomstandighedenwet als vooruitlopend op het wetsontwerp inzake de medezeggenschap in kleine ondernemingen worden gekwalificeerd? Mijn opmerking over het amendement van de heer Moor slaat min of meer ook terug naar de Regering.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb nog een vraag voor de heer Moor. In amendement 41, onder 2, staat 'bij Algemene Maatregel van Bestuur kunnen categorieën bedrijven of inrichtingen'. Waar-

om staat er niet 'bij Algemene Maatregel van Bestuur worden categorieën bedrijven of inrichtingen aangewezen'?

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik had ook een vraag aan de heer Moor. Wat moet ik begrijpen van de bedoeling van het amendement op nr. 46 om een nieuw negende lid in te voegen met een verwijzing naar het Burgerlijk Wetboek?

De heer **Van Dis** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Ik had nog een vraag over de tekst van het zesde lid. In de vijftiende regel van onderaf staat: de goedkeuring van de bedrijfscommissie brengt haar besluit bij gedagtekend schrijven ter kennis van de werkgever.

Ik wist niet, dat een goedkeuring bij gedagtekend schrijven iets kon overbrengen. Taalkundig gezien klopt het niet.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik zou de heer Moor willen vragen, waarom hij in zijn amendement op stuk nr. 44 heeft gekozen voor het districtshoofd als beroepsinstantie, en niet – zoals hij in andere amendementen wel heeft gedaan – voor de structuur van de Wet op de ondernemingsraden.

De heer **Moor** (PvdA): Ik denk dat de opmerking van de heer Van Dis niet juist is. Ik loop niet vooruit op de nieuwe wet op de ondernemingsraden. Ook in de huidige wet is een ondernemingsraad niet verplicht, een veiligheidscommissie in te stellen. Ik wil voorkomen, dat in een bedrijf niet zo'n commissie is als de ondernemingsraad van deze mogelijkheid gebruik wil maken.

De heer **Van Dis** (SGP): Dit was niet de porté van mijn opmerking. U noemt het aantal van 25. Dit staat nog niet in de Wet op de ondernemingsraden.

De heer **Moor** (PvdA): Dat is juist, maar naar onze mening zou instelling dienen plaats te vinden vanaf 25 werknemers. Ik vind dit niet vooruitlopen op de wet op de ondernemingsraden voor kleine bedrijven.

De heer **Weijers** (CDA): Ik heb nog geen antwoord van de heer Moor ontvangen betreffende stuk nr. 46.

De heer **Moor** (PvdA): Wij hebben een amendement ingediend waarin staat, dat er moet worden doorbetaald. Er is een technisch amendement van het ministerie gekomen dat hierbij aansluit.

Minister **Albeda**: Als ik het goed heb begrepen, dan wil de heer Moor met zijn amendement op stuk nr. 41 bereiken, dat niet alleen bij algemene maat-

Albeda

regel van bestuur categorieën worden aangewezen, maar dat dit ook zeker wordt gesteld voor arbeidsorganisaties met meer dan 25 werknemers. Ik heb problemen met het noemen van een getal in de wet. Ik vrees dat dat de 25-minbedrijven in een uitzonderingspositie zou plaatsen. Daarom lijkt mij het amendement ongewenst.

Bij het amendement op stuk nr. 20 gaat het om de individuele verplichting – dus bij wijze van uitzondering – tot het instellen van een commissie door het districtshoofd. Dit gebeurt na raadpleging der werknemers. Het voorstel betekent een verlenging van de procedure. Tegen een besluit van een districtshoofd kunnen de betrokken werknemers (een meerderheid) en de vakbeweging bij mij een bezwaarschrift indienen. Ik vraag mij af, of hiermee niet reeds voldoende waarborgen voor een zorgvuldige behandeling zijn gegeven. Het amendement lijkt mij dus overbodig.

Mijnheer de Voorzitter! Artikel 12, lid 7 – ik spreek nu over het amendement-Jansen op stuk nr. 60 – regelt nauwkeurig het vaststellen van procedures voor het vaststellen van het aantal dagen dat door de commissie aan scholing en vorming kan worden besteed. Ik heb er bezwaar tegen, een gedetailleerde regeling in de wet op te nemen zoals voorgesteld in het amendement. Als in de praktijk behoefte aan een dergelijke regeling blijkt te bestaan, zal ik dit op grond van artikel 12, lid 10, mogelijk maken.

Tegen de verbetering, voorgesteld in het amendement op stuk nr. 42, I, bestaat geen bezwaar. Ik denk dat wij dat via een nota van wijziging kunnen veranderen.

De strekking van het amendement op stuk nr. 43 is een ruimere en vooral meer expliciete formulering van de oorspronkelijke formulering. De formulering in het wetsontwerp spoort beter met de Wet op de ondernemingsraden, maar ik hoor graag wat de andere fracties van het amendement vinden. Op zich zou ik er geen echte bezwaren tegen hebben.

De strekking van het amendement op stuk nr. 45 beoogt een gelijkstelling met de faciliteiten op grond van de Wet op de ondernemingsraden. Ik ben er niet voor in verband met de bescheidener opzet in kleinere arbeidsorganisaties. Het spoort nu al niet met – ik loop dan vooruit op het wetsontwerp betreffende de 100- – het komende wetsontwerp. Het lijkt mij dan ook niet verstandig het amendement over te nemen.

Door het amendement op stuk nr. 46 wordt de loongarantie nauwkeurig gedefinieerd. Ik heb geen bezwaar tegen dit amendement. Het zou kunnen worden overgenomen.

De bedoeling van het amendement op stuk nr. 63 is om via aansluiting op de Wet op de ondernemingsraden ook kandidaten voor commissies te beschermen. Gegeven de bescheiden opzet van de commissies, ook voor kleine arbeidsorganisaties, gaat mij deze aanvulling wat ver.

Het amendement op stuk nr. 44 gaat om de inschakeling door de commissie. Zijn hiermee kosten gemoeid, dan moet de werkgever daarvoor toestemming verlenen. Een aantal fracties vinden dat op een negatieve beslissing beroep mogelijk moet zijn. De fractie van de Partij van de Arbeid kiest voor het districtshoofd, hoewel deze met de kostenkeuze problemen in principe geen ervaring heeft. De heren Nijpels en Jansen kiezen voor beroep bij de bedrijfscommissie.

Overigens is in het wetsontwerp betreffende ondernemingsraden voor ondernemingen kleiner dan 100 werknemers geen beroep mogelijk. De vraag rijst of dit amendement met dat wetsontwerp spoort. Hierbij wordt wederom vooruitgelopen op een wetsontwerp dat de Kamer nog niet is gepasseerd.

De heer **Jansen** (PPR): Ik wil op twee amendementen terugkomen. In de eerste plaats op het amendement op stuk nr. 60, waarbij het om faciliteiten gaat. De Minister zei dat in artikel 12, lid 7, een procedure is gegeven. Als een meer gedetailleerde regeling nodig is, kan ik die op grond van lid 10 geven. Dat is feitelijk juist, maar ik vind dat de Minister voorbijgaat aan mijn schriftelijke toelichting op het amendement, namelijk dat in de Wet op de ondernemingsraden voor ondernemingsraadsleden de zaak op dit moment zo is geregeld. Daar wil ik graag bij aansluiten.

Het amendement op stuk nr. 62 betreft de situatie dat de werkgever de toestemming weigert. Met de huidige wettekst loopt de Minister vooruit op het nieuwe wetsontwerp op de ondernemingen. Wij vinden dat onjuist. Als dit amendement wordt aangenomen of overgenomen, kan de Minister in het nieuwe wetsontwerp inzake de 100-min ondernemingen een bepaling opnemen dat dit komt te vervallen. Dan is in ieder geval het gat gedicht.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Het amendement op stuk nr. 43 lijkt mij gewoon een uitbouw van wat in de wet

staat en een zinnige toevoeging. Het is niet vreselijk dringend, maar in ieder geval steun ik dit amendement van de heer Moor.

De heer **Bakker** (CDA): Het amendement op stuk nr. 43 is misschien wat overbodig. Aan de andere kant is het in zo'n belangrijke zaak goed alles zeker te stellen. Van onze kant is er dus geen principiële bezwaar tegen dit amendement.

Wat de kosten van deskundigen betreft vraag ik mij af of het wellicht zinvol is dat de commissie jaarlijks een bescheiden budget krijgt om geharrewar over kleine postenkosten, zoals voor het inwinnen van advies, het horen van deskundigen, het elders op bezoek gaan om kennis op te doen, te voorkomen. Dat werkt wellicht gemakkelijker dan wanneer de commissie voor elke honderd gulden een beroep op de bedrijfscommissie moet doen.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Hoe moet zo'n budget dan samengesteld worden? Er kan in een jaar heel wat gebeuren waarvoor deskundigheid moet worden gevraagd. Dan zou men vastzitten, omdat men zich heeft vastgelegd op een bepaald budget per jaar.

De heer **Bakker** (CDA): Met mijn suggestie wil ik niet de mogelijkheid van het inroepen van de hulp van deskundigen in grotere zaken of een beroep op de bedrijfscommissie uitsluiten. Het gaat mij er alleen om dat het wellicht zinvol is zo'n commissie ook een bescheiden budget te geven, zodat minder kostende zaken daaruit kunnen worden betaald.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik snap niets van de bezwaren die de Minister heeft aangevoerd tegen ons amendement op stuk nr. 107. Misschien kan hij ze nog eens herhalen.

Hij is niet ingegaan op mijn wensen inzake artikel 12, lid 6.

De heer **Weijers** (CDA): Ik kan de Minister niet volgen wat het amendement op stuk nr. 20 betreft. Het lijkt ons logisch dat een districtscommissie, waar wij erg voor zijn, zoveel mogelijk in het beleid van het districtshoofd kan inspreken. In lid 3 is een stuk beleid van het districtshoofd vastgelegd. Het lijkt mij zinvol dat een districtscommissie over dat gegeven met het districtshoofd spreekt en daarna gevolgtrekkingen maakt voor de ondernemingen, waaraan dan een dergelijke verplichting wordt opgelegd. Mijn bedoeling is juist positief, namelijk om het regionaal overleg op dat punt enige inhoud te geven.

Moor

De heer **Moor** (PvdA): Ik kan de argumentatie van de Minister inzake mijn amendement op stuk nr. 41 niet volgen. Hij zegt dat door aanneming van dit amendement de 25 min-bedrijven in een nadelige situatie komen. In de situatie van de tekst van het wetsontwerp geldt de procedure van de 25 min-bedrijven voor alle bedrijven.

Over het gestelde onder B van dit amendement heb ik de Minister niets horen zeggen.

Mijn argumentatie was, dat de ondernemingsraad niet verplicht is een dergelijke commissie in te stellen. Als men deze passage eruit haalt, dan bewerkstelligt men in ieder geval, dat als de ondernemingsraad die commissie niet instelt, er toch zo'n commissie zal komen. De werkgever is verplicht dat te doen. Aanvankelijk dacht ik aan het indienen van een motie, waarin zou worden gevraagd de Wet op de Ondernemingsraden te wijzigen, in die zin, dat de ondernemingsraad wel verplicht is die commissie in te stellen. Ik heb daarvan afgezien en heb een amendement ingediend.

Als de ondernemingsraad ervan afziet om welke redenen dan ook – ik wijs op het voorbeeld, dat het kantoorpersoneel de dienst uitmaakt in de ondernemingsraad, terwijl de produktiesector vele problemen kent, die aangepakt moeten worden; er wordt besloten geen veiligheidscommissie in te stellen – dan is de werkgever verplicht die commissie in te stellen. Daar gaat het mij om.

De heer **Weijers** (CDA): Ik begrijp die redenering niet. Het primaat ligt bij de ondernemingsraad. Hij moet bepalen, of voor dit onderdeel al dan niet een aparte commissie zal worden ingesteld. De heer Moor wil dat recht van die ondernemingsraad via wet teniet doen. Ik snap het niet.

De heer **Moor** (PvdA): In mijn amendement behoudt de ondernemingsraad de vrijheid het al dan niet te doen. Als de commissie niet wordt ingesteld, dan moet de werkgever het doen.

De heer **Weijers** (CDA): U wilt bij wet voorschrijven, dat de ondernemingsraad het beleid rondom veiligheid, gezondheid en welzijn niet voor zijn directe verantwoordelijkheid mag nemen?

De heer **Nijpels** (VVD): De heer Moor heeft een aantal uitstekende redenen aangegeven om tegen zijn amendement te stemmen.

Minister **Albeda**: Het betreft voor een belangrijk deel de relatie tot de ondernemingsraad. Wellicht kan de heer De Roos dit uiteenzetten.

De heer **De Roos** (Direkteur-Generaal van de Arbeid; Ministerie van Sociale Zaken): Als het voorstel van de heer Moor wordt gevolgd, dan komt er een commissie, los van de ondernemingsraad, die dan de bevoegdheden krijgt, die in dit wetsontwerp zijn vastgelegd. Een aantal daarvan is exact hetzelfde als die van de ondernemingsraad. Er ontstaat een zeer merkwaardige situatie, waarin twee werknemersvertegenwoordigingen, die om verschillende redenen zijn ingesteld, dezelfde bevoegdheden hebben. Men krijgt dit niet sluitend.

De heer **Moor** (PvdA): Als de ondernemingsraad de commissie niet instelt, dan moet de werkgever het doen.

De heer **Weijers** (CDA): Dat is zeer de vraag. Als de ondernemingsraad besluit deze taak krachtens dit wetsontwerp uit te oefenen, dan wilt u dat verbieden.

De heer **Moor** (PvdA): Neen. De commissie, genoemd in de Arbeidsomstandighedenwet, wordt dan niet ingesteld. De commissie van de ondernemingsraad gaat dan dit werk overnemen.

De heer **Weijers** (CDA): Stel, dat de ondernemingsraad geen commissie wenst in te stellen, omdat hij meent zelfstandig genoeg te zijn dit onderdeel van dit wetsontwerp uit te voeren. Mag dat niet van de heer Moor?

De **Voorzitter**: Ik vind dat dit thans voldoende is besproken.

Minister **Albeda**: Het is mij opgevallen dat de amendementen nrs. 60 en 107 vooruitlopen op die 100-. Mevrouw Wessel heeft amendement nr. 43 gestemd.

Dat zou voor mij betekenen dat ik zou stellen: *Dan is de meerderheid zo breed, dat ik het zou willen overnemen.* Dat wat de heer Bakker heeft gezegd over het budget over de commissie zou weer leiden tot het vooruitlopen op het wetsontwerp met betrekking tot 100-min. Daarmee heb ik mijn problemen.

De opmerking van de heer Nijpels ben ik even kwijt. Ik zou nog wel eens willen horen wat zijn moeilijkheid is.

De heer **Nijpels** (VVD): De moeilijkheden waren dat de Minister moeilijkheden achter mijn amendement op stuk nr. 107 zocht en dat ik die moeilijkheden niet begrijp.

Minister **Albeda**: In principe zou een keuze moeten worden gemaakt tussen het districtshoofd als de instantie, waarbij men in beroep kan gaan en eventuele bedrijfscommissie. Wij zouden die keuze moeten doen.

De heer **Nijpels** (VVD): Dat vroeg ik aan de Minister.

De heer **Weijers** (CDA): Mij lijkt de Bedrijfscommissie de meest logische weg in het kader van de wetgeving in verband met medezeggenschap.

Minister **Albeda**: Als ik dit zo hoor, klinkt mij dat plausibel in de oren, omdat het gaat om de regeling van bevoegdheden, zoals die ook bij de ondernemingsraden vastliggen. Men zou dan kunnen zeggen: De bedrijfscommissie is de meest aangewezen instantie, maar misschien vindt men het goed dat ik daarnaar nog even laat kijken en eventueel laten doorslaan naar de bedrijfscommissie. Dan neem ik het amendement in deze vorm over.

De **Voorzitter**: Aan de orde is thans artikel 13, waarop is voorgesteld het amendement-Nijpels c.s., voorkomende op stuk nr. 108. Wil de heer Nijpels nog een toelichting geven?

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! De bedoeling van dit amendement is, aansluiting te zoeken bij artikel 15, lid 1, van de Wet op de ondernemingsraden, waarin geregeld is dat bevoegdheden van de ondernemingsraad alleen op een door de raad ingestelde commissie overgaan, indien en voor zover de raad dit in zijn reglement heeft bepaald.

De heer **Jansen** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Bij dit artikel kom ik op de verhouding tussen de ondernemingsraad en een eventueel door hem ingestelde commissie voor veiligheid, gezondheid en welzijn. Wij hebben zo even iets gehoord over de verhouding tussen deze twee lichamen in het debatje tussen de heren Moor en Weijers.

Ik zou het betreuren als een ondernemingsraad niet zo'n commissie instelt of niet kan instellen op grond van overwegingen die in feite met de inhoud met deze wet niets hebben te maken. Deze situatie kan zich heel goed voordoen, omdat men in zo'n commissie graag heeft allerlei mensen uit afdelingen – voor elke afdeling misschien een – terwijl de wet bepaalt dat het aantal leden niet groter mag zijn dan het aantal leden van een ondernemingsraad.

Als de ondernemingsraad zelf een commissie instelt als een commissie van de ondernemingsraad, dan be-

Jansen

paalt artikel 15, lid I, van de Wet op de ondernemingsraden dat de meerderheid van de leden van de commissie lid van de ondernemingsraad moet zijn. Dat kan betekenen dat dit een groot beslag legt op de ondernemingsraadsleden, of dat daardoor de mogelijkheid van een brede vertegenwoordiging van afdelingen enzovoort in zo'n commissie moeilijk zo niet onmogelijk wordt. Dat kan een belemmering worden.

Hierover wil ik een uitspraak van de Kamer vragen.

Motie

De **Voorzitter**: Door de leden Jansen en Moor worden de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging;

van mening, dat wijziging van artikel 15, lid 1, van de Wet op de ondernemingsraden gewenst is opdat de bepaling komt te vervallen dat een meerderheid van een door de ondernemingsraad benoemde commissie waaraan bevoegdheden van de ondernemingsraad zijn overgedragen uit leden van de ondernemingsraad dient te bestaan;

overwegende, dat de betreffende bepaling in artikel 15, lid 1, van de Wet op de ondernemingsraden een belemmering vormt voor het functioneren van een door de ondernemingsraad ingestelde commissie voor veiligheid, gezondheid en welzijn;

nodigt de Regering uit de volgende wijziging aan te brengen in de Wet op de ondernemingsraden:

Artikel 15, eerste lid, derde volzin wordt als volgt gelezen: In deze commissie kunnen naast leden van de ondernemingsraad uitsluitend in de onderneming werkzame personen zitting hebben,

en gaat over tot de orde van de dag.

Deze motie krijgt nr. 120 (14 497).

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Het amendement-Nijpels c.s. lijkt mij in de pas te lopen met onze opvattingen over de verantwoordelijkheid van een ondernemingsraad. De motie, waarvan nu sprake is, lijkt mij daarmee minder in overeenstemming te zijn. Het behartigen van welzijn, gezondheid en veiligheid is een zaak, die elke OR op het hart gebonden moet zijn. Elke kans, die een OR zou kunnen krijgen om dit aspect over te dragen aan een commissie – waarmee de zaak uit zijn blikveld verdwijnt – vind ik een verarming.

Ik zou mij kunnen voorstellen dat de indieners van de motie zouden zeggen: de meerderheidsbepaling kan een knelpunt vormen. Echter, nu de mogelijkheid te scheppen dat dit onderdeel van het beleid, dat toch erg wezenlijk is, buiten de directe relatie met de OR wordt gebracht, gaat mij te ver. Ik vind dit een verarming en daarom vind ik het juist, dat de OR het primaat houdt wat betreft de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze wet.

De heer **Jansen** (PPR): De heer Weijers geeft nu een extensieve uitleg van de motie, die door mij niet zo is bedoeld. De derde volzin, waarom het nu gaat, moet zó worden gelezen, dat het woord 'meerderheid' eruit valt. Verder hebben wij niets in gedachten.

De heer **Weijers** (CDA): Jawel, maar ik kan het óók zo uitleggen, dat geen enkel OR-lid in die commissie komt te zitten.

De heer **Jansen** (PPR): Zou u een minimum aantal OR-leden in die commissie willen opnemen?

De heer **Weijers** (CDA): Daarover zeg ik niets. Ik vind dat u moet bedenken, dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van ook deze wet bij de OR berust. Men moet de OR niet de kans geven, deze zaak weer over te dragen aan een commissie, die er wel even op een achternamiddag naar kijkt. Wij hebben in een aantal bedrijven ervaren, dat de zaak zo kan lopen. In die bedrijven waren en zijn mensen in afzonderlijke commissies aan het ploeteren om gedachten over te brengen in de onderneming. Ik vind dat een verlies, gelet op de bedoeling van deze wet.

De heer **Jansen** (PPR): Met deze gedachten van de heer Weijers kan ik instemmen, mijnheer de Voorzitter. Ik heb slechts bezwaren willen uiten tegen het feit dat een meerderheidsbepaling is opgenomen. Deze kan het ontstaan van zo'n commissie bemoeilijken. Ik heb er nog aan toegevoegd dat, wanneer de commissie bestaat uit binnen de onderneming werkzame personen en wanneer men zo'n commissie breed wil samenstellen, zodat méér afdelingen vertegenwoordigd zijn, men in grote problemen komt.

De heer **Weijers** (CDA): Dat kan op een bepaald moment het geval zijn. In dat geval moet worden nagegaan hoe knelpunten kunnen worden weggenomen. De opvattingen, die nu in de motie zijn neergelegd en die de heer Moor ten tonele heeft gevoerd, maken mij echter wat huiverig. Ik blijf van oordeel dat in deze zaak de verantwoordelijkheid van de OR zo compleet mogelijk moet blijven.

De heer **Jansen** (PPR): Ik nodig u uit, met verbeteringen te komen wat betreft de tekst van de motie.

De heer **Weijers** (CDA): Daarvoor ben ik niet ingehuurd.

De heer **Jansen** (PPR): Neen, maar daardoor zouden wij de motie samen kunnen ondertekenen.

De **Voorzitter**: De heer Jansen zou, als de opmerkingen hem aanspreken, kunnen overwegen de tekst van de motie aan te passen.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil een praktisch element naar voren brengen. In Noorwegen is de koppeling tussen de Arbomcommissie en de ondernemingsraad niet aanwezig. Daar blijkt, dat bijna altijd in elk geval de meerderheid van de ondernemingsraadsleden ook in de commissie zitting nemen. Die ontwikkeling is kennelijk een goede zaak.

De ondernemingsraad functioneert voor de arbeidsorganisatie als geheel, maar de Arbeidsomstandighedenwet maakt daarvan een essentieel deel uit. Zij kan er niet los van worden gezien. Ik ondersteun graag wat mijn collega Weijers naar voren heeft gebracht.

Minister **Albeda**: De heer Nijpels wil door middel van amendement nr. 108 delegatie van bevoegdheden van de ondernemingsraad aan zijn commissie voor veiligheid, gezondheid en welzijn regelen. Het lijkt mij dat er geen grote behoefte is aan het amendement. Wellicht is het een verduidelijking. Ik heb er dus geen bezwaar tegen, het via een nota van wijziging over te nemen.

Ik heb met belangstelling de discussie over de motie gevolgd. Interessant is dat de wijziging van de Wet op de ondernemingsraad die wordt voorgesteld neerkomt op een amendement dat de Kamer destijds heeft aangenomen.

De heer **Jansen** (PPR): Met als eerste ondertekenaar de heer Rietkerk!

Minister **Albeda**: Dat geeft niet, maar dat maakt het op zich zelf interessant de discussie in de Kamer over dit onderwerp aan te horen. Ik wil daarover nu niet op voorhand mijn opinie geven.

Over artikel 14 wordt geen beraadslaging gevoerd.

De **Voorzitter**: Een aantal leden wil zich nader beraden over de artikelen 15 tot en met 20. Daarom gaan wij nu over tot de behandeling van artikel 21, waarop zijn voorgesteld amendement nr. 64 van de heer Hartmeijer c.s. en amendement nr. 111 van mevrouw Wessel-Tuinstra.

Hartmeijer

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De Partij van de Arbeid heeft in de verschillende verslagen gewezen op het open stelsel van delegatie en subdelegatie van normstelling. Ook de heer Nijpels heeft daarover vanmorgen al iets gezegd. Wij waren van mening, dat verregaande delegatie ertoe leidt, dat naarmate de regels meer concreet worden en meer direct de belangen van betrokkenen raken er minder democratisch over wordt beslist. Wij hebben al het argument gehoord dat het gaat om louter technische zaken, uitvoering enz. Dat zal niet in overeenstemming zijn met de werkelijkheid.

De Minister verwijst wel naar een mededeling in de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer bij het ontwerp inzake openbaarheid van bestuur, waarin is gesteld dat de Minister van Algemene Zaken over het vraagstuk van voorpublicatie van een algemene maatregel van bestuur de mening heeft gevraagd van enige niet-ambtelijke deskundigen op het gebied van het staatsrecht. Wij vinden die voorpublicatie bij dit ontwerp zo belangrijk, dat wij die ook in de wet opgenomen willen zien. Wij willen niet wachten totdat de deskundigen daarover een uitspraak doen.

Het gaat om hetgeen in artikel 21 wordt gesteld over de algemene maatregel van bestuur. Het is noodzakelijk dat de mensen zich kunnen baseren op de gegevens die daarin worden neergelegd. Indien nodig, moet de Kamer zelf kunnen inspringen en de Minister kunnen verzoeken, in zo'n algemene maatregel van bestuur andere dingen op te nemen dan hij misschien van plan was.

Daarom is het voor iedereen van groot belang hiervan van te voren kennis te nemen, zodat men alsnog zijn mening kenbaar kan maken.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! In het voorlopig verslag hebben wij al gewezen op het belang naast het woord 'kledingruimte' ook het woord 'kleding toe te voegen'. De Minister heeft in de memorie van antwoord toegezegd met de Stichting Doelmatige Beroepskleding nader overleg te plegen. Ik had verwacht, gelet op de datum van de memorie van antwoord van 10 januari 1979, dat dit zou zijn gebeurd. Ik heb vooruitlopend op dit overleg alvast een amendement ter zake ingediend.

De heer **Weijers** (CDA): Tot mijn verdriet zie ik geen kans om bij lid 2 onder n iets bij amendement in te voegen

over de kwaliteit van dranken en voedsel die in ondernemingen ter beschikking worden gesteld. Dat hoort bij de Warenwet thuis.

De heer **Hartmeijer** wil elke algemene maatregel van bestuur publiceren in de Staatscourant. De Minister stelt zich voor elke algemene maatregel van bestuur voor te leggen aan de arbeidsraad. Als het gaat om een algemene maatregel van bestuur die een wat groots karakter heeft, kan de Kamer daaraan behoefte hebben. Het wordt wat moeizamer wanneer een algemene maatregel van bestuur wordt uitgevaardigd over technische zaken rondom bij voorbeeld een kippen-slachterij.

Ik kan mij voorstellen dat de heer **Hartmeijer** hierin een onderscheid wil maken. Wij kunnen overspoeld worden door vele algemene maatregelen van bestuur die een te beperkt karakter hebben. Heeft de heer **Hartmeijer** dit overwogen bij indiening van dit amendement?

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Het gaat natuurlijk niet om een individueel bedrijf. Een algemene maatregel van bestuur houdt in dat er naar categorieën wordt gekeken en dat ten opzichte van een totaal onderdeel maatregelen genomen worden. Voor een individueel bedrijf komen natuurlijk ministeriële beschikkingen.....

De heer **Weijers** (CDA): Ik praat niet over een individueel bedrijf.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): U sprak over een kippen-slachterij.

De heer **Weijers** (CDA): Die bezigheid vindt in meer ondernemingen plaats.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Daarover worden via ministeriële beschikkingen nadere gegevens verstrekt voor de belanghebbenden. Ik doel op hoofdzaken. Al wordt zo'n punt voorgelegd aan de arbeidsraad is het van belang dat men zich erover nader beraadt opdat men dat in de besprekingen met vakbewegingen, etcetera, kan meenemen. Het gaat erom dat de Kamer op het eind kan meepraten over de inhoud van zo'n algemene maatregel van bestuur.

De heer **Nijpels** (VVD): Zonder nadere motivering zijn in dit artikel onderwerpen op het terrein van het welzijn toevoegd die bij algemene maatregel van bestuur nader kunnen worden uitgewerkt. De arbeidsinspectie kan met betrekking tot deze onderwerpen – als dat per algemene maatregel van bestuur wordt geregeld – zelfstandig optreden via een aanwijzing of een eis tot nale-

ving. Dit is weinig consequent als men bedenkt dat artikel 3, lid 1, juncto artikel 32, die mogelijkheid slechts op verzoek van de werkgever en werknemer opent. Het karakter van het in lid 3 onder a, b en d geregelde, maakt dwingende regelen die niet in overleg tussen werkgever en werknemer tot stand zijn gekomen, weinig kansrijk. Regeling in een algemene maatregel van bestuur met een zelfstandige bevoegdheid van de arbeidsinspectie, komt ons als weinig gewenst voor.

Vervolgens heeft de heer **Hartmeijer** de fakkel overgenomen die de VVD-fractie vanmorgen heeft ontstoken ten aanzien van de vóórpublicatie van algemene maatregelen van bestuur.

In de memorie van antwoord en de nota naar aanleiding van het eindverslag merkt de Minister op dat hij met zijn collega van Algemene Zaken over deze materie contact heeft opgenomen. Ik heb afgezien van het indienen van een amendement inzake vóórpublicatie van algemene maatregelen van bestuur, omdat ik het overleg in deze commissievergadering wilde afwachten. De heer **Hartmeijer** is nu gekomen met een amendement dat voorziet in vóórpublicatie van alle algemene maatregelen van bestuur die in het kader van art. 21 kunnen worden genomen.

Mijn idee ging in eerste instantie naar vóórpublicatie met betrekking tot algemene maatregelen van bestuur die betrekking hebben op lid 3, onder a, b en d. Ik zou over die specifieke wens ook nog het oordeel van de bewindsman willen vernemen. Nu de heer **Weijers** vanmorgen heeft gesproken over het 'oprekken van het staatsrecht', zou ik hem willen vragen wat zijn bezwaar is tegen vóórpublicatie, ook al vindt er nog overleg plaats over deze zaken in de arbeidsraad.

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb op zichzelf geen bezwaar tegen vóórpublicatie van algemene maatregelen van bestuur. Ik heb mij slechts afgevraagd, of men, waar deze algemene maatregelen van bestuur heel specifieke zaken zouden kunnen regelen, altijd die procedure zou moeten toepassen dan wel dat men een wat evenwichtiger benadering zou kunnen zoeken voor de zaken die wezenlijk zijn. Het lijkt mij bij voorbeeld niet nodig over te gaan tot vóórpublicatie van algemene maatregelen van bestuur, die zich richten op de grootte van kastjes enz.

De heer **Nijpels** (VVD): Dit houdt in dat u in feite instemt met mijn gedachte om vóórpublicatie met name toe te

Nijpels

passen ten aanzien van algemene maatregelen van bestuur ex lid 3, onder a, b en d.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! Ik zou het amendement-Hartmeijer van harte willen ondersteunen. Het lijkt mij volstrekt overbodig en veel te ingewikkeld om hierin weer beperkingen te brengen. De Kamer kan, waar de Staatscourant toch goed wordt gelezen, zelf beoordelen welke algemene maatregelen van bestuur zij van zo groot belang acht dat zij ze nader aan de orde wil stellen. De ervaring, bij voorbeeld ten aanzien van algemene maatregelen op het gebied van de gezondheidszorg, leert dat slechts sporadisch een debat aan een gepubliceerde algemene maatregel van bestuur wordt gewijd. Ik denk dat de overlast die de heer Weijers voor de kamerleden vreest, in geen enkele verhouding staat tot het voordeel van openbaarheid vooraf van de te nemen algemene maatregelen van bestuur.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Ik denk dat wij in principe het amendement-Hartmeijer zouden kunnen overnemen. Wanneer algemene maatregelen van bestuur vooraf worden gepubliceerd in de Staatscourant, kan de Kamer zelf selecteren welke zij daarvan aan de orde wil stellen. Ik zou dit bij nota van wijzigingen in het wetsontwerp willen brengen.

Hetzelfde zou ik willen doen met betrekking tot de kleding van mevrouw Wessel.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Te veel eer!

Minister **Albeda**: De heer Nijpels meent dat op grond van art. 21 geen aanwijzing mogelijk is.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik weet juist heel goed dat dit wel mogelijk is, maar ik heb er bezwaar tegen.

Minister **Albeda**: Dit leidt tot enige consternatie aan deze kant.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik kom er wel op terug bij de behandeling van art. 32.

De **Voorzitter**: Aan de orde is artikel 22, waarop zijn voorgesteld twee amendementen-Toussaint c.s. (stuk nr. 116, I en II). Ik merk op dat deze amendementen strekken ter vervanging van die gedrukt onder nr. 65.

De heer **Toussaint** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Artikel 22, lid 8, regelt in wezen de zeggenschap van de werknemer. In het huidige tijdperk, waarin die

zeggenschap op een breed terrein in beweging is, kan men naar het oordeel van mijn fractie moeilijk genoeg nemen met de formulering die in dit wetsontwerp in artikel 22, lid 8, is te vinden.

Wij zijn van oordeel, dat de informatie over de resultaten van een geneeskundig onderzoek van een werknemer in de eerste plaats ter beschikking moeten komen van die werknemer zelf en niet in de eerste plaats van de zogeheten belanghebbenden. Die gegevens mogen ook niet, zoals in de huidige situatie het geval is, op voorhand ter beschikking komen van de werkgever.

Als er bij voorbeeld lood wordt gevonden in het bloed van de werknemer, moet die werknemer weten wat de dokter heeft geconstateerd. Slechts met schriftelijke toestemming van de werknemer mag de werkgever van de desbetreffende gegevens op de hoogte worden gesteld. Dit is de strekking van amendement nr. 116.

De heer **Nijpels** (VVD): Ik acht het amendement op zich zinnig, als 'aan belanghebbenden vervalt en daarvoor de huisartsen, de werknemer en de bedrijfsartsen worden ingeschakeld. Ik vraag mij echter af, of het wel verstandig is om de werkgever eruiten te laten. Ik kan mij voorstellen, dat, als er lood wordt gevonden in het bloed van de werknemer, men als een haas de werkgever daarvan op de hoogte stelt.

De heer **Bakker** (CDA): Ik sluit mij aan bij hetgeen de heer Nijpels zoëven naar voren heeft gebracht. Ik denk, dat het inderdaad ten nadele van de betrokken werknemer kan werken. Bovendien moet de werkgever in dezen aan zijn eigen verantwoordelijkheid worden gehouden.

De heer **Toussaint** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het gaat hierbij om informatie over een specifieke werknemer. Het is een heel andere zaak, als men gedecodeerd algemene informatie wenst te verstrekken aan een werkgever. Het gaat hierbij echter om een specifiek onderzoek bij een bepaalde werknemer. Wij vinden dat de resultaten van een dergelijk onderzoek in de eerste plaats ter kennis behoren te komen van de werknemer. Alleen met diens schriftelijke toestemming dient een dergelijke specifiek persoonlijke informatie naar de werkgever te gaan.

De heer **Nijpels** (VVD): Over het eerste zijn wij het namelijk eens, maar aan het tweede ontbreekt de argumentatie. Ik wil u wel tegemoetkomen door vóór uw amendement te stemmen, maar ik

dien dan wel een sub-amendement in, waarin ik die tweede zin laat vervallen.

De heer **Toussaint** (PvdA): Ik wacht eerst even af wat er straks op schrift komt van de overzijde.

De heer **Bakker** (CDA): Ik beluister dat men met I wel akkoord kan gaan, maar niet met II. Het is toch niet zinvol om in I de eerste zin te laten vervallen. Er worden nota bene bij algemene maatregel van bestuur nadere regelen gesteld. Ik neem aan, dat daarin een bescherming en een regeling is opgenomen. Men kan toch niet zeggen, dat de werkgever niet op de hoogte mag worden gesteld van de resultaten van een geneeskundig onderzoek van één of van meer werknemers?

De heer **Nijpels** (VVD): Ik wil de heer Toussaint in zoverre steunen, dat ik het regelen van een privacy-element in een algemene maatregel van bestuur een enigszins griezelige zaak vind. Ik acht het juist, dat dit wordt vastgelegd in de wet. Alleen de werkgever wil ik eruit hebben.

De heer **Weijers** (CDA): Die algemene maatregel van bestuur komt toch in de Staatscourant te staan?

De heer **Toussaint** (PvdA): Ik ben het volstrekt eens met de toelichting van de heer Nijpels. Er zijn twee kanten aan verbonden: de emancipatie van de werknemer en de privacy. Die twee elementen willen wij bestrijken met ons amendement.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! Naast de twee elementen die de heer Toussaint noemt, is er het element van het beroepsgeheim van de medicus. Daardoor is de zaak toch wel erg ingewikkeld. Als de geachte afgevaardigde het niet erg vindt, wil ik dit nog eens nader laten bekijken, alvorens uiteindelijk te reageren.

De heer **Toussaint** (PvdA): Tegen een nadere bezinning van de kant van het CDA hebben wij zelden bezwaar. Ook in dit geval wachten wij gaarne de resultaten daarvan af.

De heer **Nijpels** (VVD): Geldt dat voor de gehele fractie?

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb nog één voorstel aan de heer Toussaint. Ik ben erg verrukt over zijn amendement. Aan die werkgever had ik echter alleen ingeval van beroepsziekte informatie willen geven. Misschien kan hij dit meenemen wanneer hij het amendement verder bekijkt. Het gaat dus niet om een algemene informatie, alleen wanneer het gaat om een beroepszieke

Wessel-Tuinstra

te. Dit begrip komt zo vaak voor in de wet, dat het op zich duidelijk zou kunnen zijn.

De heer **Toussaint** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Van mijn kant wil ik daar graag nog over nadenken.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik denk graag met de twee vorige sprekers mee.

De heer **Weijers** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Het begrip beroepsziekte heeft toch een enger karakter dan nu wordt verondersteld.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): Mijnheer de Voorzitter! Daarom vind ik het juist een goede verenging.

De heer **Weijers** (CDA): Dat vind ik het nu juist niet. Straks zou kunnen blijken dat iets, waarvan wij veronderstellen dat het geen beroepsziekte is, onder het begrip beroepsziekte zou vallen.

Mevrouw **Wessel-Tuinstra** (D'66): U kiest de ruime weg en ik kies de smalle weg, die tot verruimen leidt. Over de artikelen 23, 24 en 25 wordt geen beraadslaging gevoerd.

De **Voorzitter**: Dan is nu aan de orde artikel 26, waarop een amendement van de leden Weijers en B. Bakker (stuk nr. 71) is ingediend.

De heer **Bakker** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Een ieder die de twee teksten vergelijkt, moet tot de overtuiging komen dat ons amendement duidelijker en directer is en minder zaken openlaat.

De heer **Hartmeijer** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! In het stuk van de Minister wordt verwezen naar de artikelen 23, 30 en 33. Dit betekent dus dat u er vanuit gaat dat alle artikelen in deze wet betrekking hebben op vreemde werknemers.

De heer **Bakker** (CDA): Wij komen later nog met een amendement waarin artikel 26 apart wordt opgevoerd bij artikel 33, onder 9.

Minister **Albeda**: Mijnheer de Voorzitter! De strekking van het amendement is om deze personen, waarbij men bij voorbeeld kan denken aan zelfstandigen die samenwerken, niet alleen te laten voldoen aan de minimale voorschriften van artikel 21, maar ook aan de gehele wet. Dit gaat mij te ver. Het voldoen aan de minimale voorschriften voor deze personen, die geen werknemer zijn, is voldoende. Ik ontraad aanvaarding van het amendement dan ook.

De **Voorzitter**: Aan de orde is artikel 27.

De heer **Jansen** (PPR): Bij lezing van artikel 27 kan ik mij niet losmaken van de constructie hoofdaannemer-onderaannemer en de vraag wie nu verantwoordelijk is. In het derde lid van artikel 27 wordt de Minister de gelegenheid gegeven nadere regelen te stellen. Heeft de Minister, juist omdat de relatie hoofdaannemer-onderaannemer zo vaak in het geding is, ook op het gebied van de sociale wetgeving, zich al gedachten gevormd over nadere regelen die hij in dit opzicht zou willen stellen?

Minister **Albeda**: Ik begrijp dat het niet onmiddellijk slaat op die relatie. Het slaat meer op een hiërarchische relatie tussen personen.

De heer **Jansen** (PPR): In het eerste lid staat; Indien in een bedrijf of een inrichting meerdere werkgevers arbeid doen verrichten. Ik denk dat de combinatie van hoofdaannemer en onderaannemer hierbij aan de orde is.

Minister **Albeda**: Er is een werkgroepje bezig, dit punt in te vullen.

De heer **Jansen** (PPR): Zouden wij bij de plenaire behandeling iets hierover op tafel mogen hebben?

Minister **Albeda**: Ik zal mijn best doen.

De **Voorzitter**: Artikel 27 is hiermee voorlopig afgedaan.

Op artikel 28 zijn geen amendementen.

De heer **Nijpels** wil het woord.

De heer **Nijpels** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! In de nota naar aanleiding van het verslag staat op blz. 43 een drukfout. Er wordt gesproken over voldoende toezicht door de werkgever. Ik neem aan dat er moet staan: onvoldoende.

Minister **Albeda**: Mijn compliment hiervoor! Wij brengen er wel eens iets in om te kunnen nagaan, of de stukken worden gelezen....

De **Voorzitter**: Het is twee minuten over zes. Namens de commissie zal ik het Presidium voorstellen, toestemming te geven tot het voortzetten van de vergadering op woensdagochtend 12 maart aanstaande.

Sluiting 18.02 uur.

Noten

(Noot 1 zie blz. 1284)

Dekking voor de subsidiëring van 16.000 woningwetwoningen extra in 1980

Niet aanmerken als gevolg van het inkomen van 5000 premie-A-woningen in 1979 en 1980

1981	1982	1983	1984	1985
8,4	20,4	24	24	24

Minder beschikkingen voor 5000 premie-B-woningen in 1979 en 1980

1981	1982	1983	1984	1985
6,5	14,1	12,6	7,6	2,6

Niet doorgaan van extra faciliteiten premie-huurwoningen

1981	1982	1983	1984	1985
	17	40	59	80

Realisatie woningbouwprogramma 1979 (excl. premie-koopwoningen)

1981	1982	1983	1984	1985
7	7	7	6	

Totaal	21,9	58,5	83,6	96,6	106,6
--------	------	------	------	------	-------

