

Voorzitter: Thurlings

Tegenwoordig zijn 71 leden, te weten:

Thurlings, Vermeer, Feij, Kolthoff, Eij-sink, Vogt, Van Waterschoot, Oskamp, Kloos, Mol, Van der Werff, D'Ancona, Van der Meer, Schinck, De Rijk, Van Krimpen, Franssen, Tummers, F. C. de Jong, Steenkamp, Van Hemert tot Dingshof, Van Hulst, Schreurs, Von Meijenfeldt, Van Soest-Jansbeken, Netjes, Meuleman, Zoon, IJmkers, Ermen, Van der Jagt, Terwindt, B. de Gaay Fortman, Van Kuik, Vrouwenvelder, Schlingemann, Tjeerdsma, Van der Werf-Terpstra, Uijterwaal-Cox, Oudenhoven, De Vries, W. F. de Gaay Fortman, Van Dalen, Lamberts, Van Veldhuizen, Derks, G. de Jong, Heijne Makkreel, Vonhoff-Luijendijk, Leyten-de Wijkerslooth de Weerdesteyn, Van Boven, Glastra van Loon, Post, Van Tets, Maaskant, Van den Bergh, Christiaanse, Schouten, Steigenga-Kouwe, Kaland, Diepenhorst, Achterstraat, Nagel, Groensmit-van der Kallen, Baas, Uijen, Wiebenga, Zoutendijk, Van de Zandschulp, Simons en Vis,

en de heren Wiegel, Vice-Minister-President, Minister van Binnenlandse Zaken, Pais, Minister van Onderwijs en Wetenschappen, Tuijnman, Minister van Verkeer en Waterstaat, Hermes, Staatssecretaris van Onderwijs en Wetenschappen, mevrouw Smit-Kroes, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de heer Simons, Regeringscommissaris voor de Grondwetsherziening.

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

Trip, wegens verblijf buitenslands;

Vonk-Van Kalker, wegens werkzaamheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **Voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat het College van Senioren omtrent de ontwerpen van (Rijks)wet nrs. 16 485 (R 1152), 16 486 (R 1153), 16 557, 15 382, 16 490 en 16 599 een blanco eindverslag heeft vastgesteld.

De besluiten, welke na overleg met het College van Senioren zijn genomen, alsmede de lijst van ingekomen stukken met de door mij gedane voorstellen liggen voor de leden ter inzage. De op het vorenstaande betrekking hebbende stukken zullen in de Handelingen worden opgenomen. Ingevolge artikel 41 van het Reglement van Orde liggen ook de notulen van de vorige vergadering voor de leden ter inzage. Tenzij enig lid hiertegen vóór het einde der vergadering bezwaar maakt, zal worden aangenomen, dat de Kamer akkoord gaat met de voorstellen en dat zij de notulen goedkeurt.

Ik heb bericht van verhindering tot bijwoning van de vergadering ontvangen van de Ministers van Buitenlandse Zaken en van Economische Zaken, alsmede van de Staatssecretarissen van Justitie, van Onderwijs en Wetenschappen, de heer De Jong, en van Financiën. Zij zullen bij de behandeling van de wetsontwerpen, hun departement betreffende, zo nodig, worden vervangen door de Minister van Verkeer en Waterstaat dan wel door de Minister van Onderwijs en Wetenschappen.

Tevens heb ik bericht van verhindering tot bijwoning van de vergadering ontvangen van de Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen.

Aan de orde is de behandeling van de ontwerpen van (rijks)wet:

Naturalisatie van de Agrela, Gabriel en 20 anderen (16 485, R 1152);

Naturalisatie van Achong, Edgar Urich en 23 anderen (16 486, R 1153);

Wijziging van hoofdstuk V (Departement van Buitenlandse Zaken) van de begroting van uitgaven van het Rijk voor het jaar 1980 (verzamelontwerp; eerste wijzigingsvoorstel) (16 557);

Wijziging van de Wet Autovervoer Goederen (15 382);

Wijziging van de Wet overheidsopdrachten voor leveringen van producten (16 490);

Goedkeuring van twee Koninklijke besluiten van 16 december 1980 (Stb.

Ingekomen stukken
Naturalisaties
Buitenlandse Zaken
Autovervoer goederen
Overheidsopdrachten

710 en 711) ingevolge artikel 33 van de Wet selectieve investeringsregeling (16 599).

Deze ontwerpen van (rijks)wet worden zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van de wetsontwerpen:

Hoofdstuk XII (Departement van Verkeer en Waterstaat) van de begroting van uitgaven van het Rijk voor het jaar 1981; begroting van uitgaven; aanwijzing en raming van de middelen (16 400-XII);

de begroting van ontvangsten en uitgaven van het Rijkswegenfonds voor het jaar 1981 (16 400-B);

de begroting van uitgaven en inkomsten van het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie en de Rijkspostspaarbank voor het jaar 1981 (16 400-G);

de begroting van lasten en baten van het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden voor het jaar 1981 (16 400-1).

De **Voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Smit-Kroes, helaas nog niet aanwezig is. Ik heb vernomen dat haar vliegtuig nog steeds niet is geland. Ik hoop dat de Kamer er vrede mee kan hebben dat de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat aan haar eigen taak laboreert.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Krimpen** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! De verkiezingen zijn op komende weg. Dat versterkt de neiging om in een begrotingsdebat als het onderhavige een heftige filippica te houden tegen het 'volkomen falend beleid' van de afgelopen periode en enige zwart-wit argumenten te debiteren om ten slotte te constateren dat de komende, ongetwijfeld progressieve regering het ongetwijfeld veel

SIR
Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvissershavenbedrijf

Van Krimpen

beter zal doen. Ik zal trachten, deze neiging te onderdrukken zonder nu meteen weer in het tegenovergestelde te vervallen. Een oppositie is nu eenmaal niet ingehuurd om een loftrompet te steken voor de zittende machthebbers. Deze afgelopen periode geeft voor niemand in dit land reden om te juichen en wij hopen uiteraard dat de volgende regering van progressieve signatuur zal zijn.

Het gaat hier om een beleidsdebat, om het bespreken van richtinggevende ontwikkelingen en om het bespreken van de resultaten van de inspanningen van de bewindslieden gedurende de afgelopen periode. Het 'credo' van de bewindslieden kunnen wij in de inleiding vinden, behorend bij de memorie van toelichting op de begroting. De veiligheid heeft topprioriteit gekregen. Bescherming tegen de gevaren van de zee, veiligheid op de weg en op het water.

Met de bewindsman zij wij gelukkig dat het aantal verkeersdoden een dalende tendens vertoont. De uitgebreide beschouwingen in de memorie van toelichting geven de indruk dat langzamerhand de grens van het mogelijke in zicht is. Natuurlijk kan nog meer onderzoek worden verricht en kunnen nog meer concentratiepunten worden opgespoord, doch slechts lange-termijnmaatregelen en externe ontwikkelingen lijken een verdere substantiële daling van het aantal verkeersdoden te kunnen veroorzaken. Zijn er overigens kerngetallen voorhanden ten aanzien van de verkeersveiligheid in vergelijkbare landen, zoals België en Denemarken? Ziet de Minister nog mogelijkheden om op korte termijn een verdere verbetering van de verkeersveiligheid te bereiken? Daarbij zou ik graag de adviezen van de Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid tevens in de beschouwingen betrekken.

De raad constateerde dat er bij de hulpverlening nog wel het een en ander kan verbeteren. Nu is deze hulpverlening waarschijnlijk niet direct een taak van het Departement van Verkeer en Waterstaat. Ik neem echter aan dat Verkeer en Waterstaat in ieder geval iets te maken heeft met de alarmering bij een ongeval. Een snelle en vooral juiste alarmering – hiermee bedoel ik een alarmering die de minimaal noodzakelijke gegevens bevat – kan vele mensenlevens sparen. Zou het niet zinvol zijn om de weggebruikers te informeren waar en op welke wijze zij ongevallen kunnen melden? Is het personeel op de meldcentrales getraind om deze meldingen snel en op een professionele wijze door te geven?

Terecht zijn belangrijke initiatieven genomen op het gebied van rampenbestrijding; ik wijs maar op de Wet op de Rampenplannen en het van de grond komen van rampenbestrijdingsorganisaties. Zou het niet van belang zijn, ook voor de bestrijding van de gevolgen van dagelijks voorkomende ongevallen, met name op verkeersgebied, tot een nationale regeling te komen? De Raad voor de Verkeersveiligheid constateert in ieder geval dat te weinig inzicht bestaat in de verantwoordelijkheden van rijk, provincie en gemeente met betrekking tot de verschillende fasen van hulpverlening. Indien dit inderdaad zo is, lijkt het minimaal noodzakelijk om juist aan dit aspect op korte termijn aandacht te schenken.

Een ander probleem is het onderhoud van de wegen. In de memorie van antwoord op het verslag van de vaste kamercommissie staat nogal expliciet dat van een negatieve ontwikkeling in de onderhoudstoestand van de rijkswegen geen sprake is. Toch zeggen experts, zo meldt De Telegraaf (of liever: wegenbouwers en andere experts), dat de situatie op de wegen rampzalig is. De werkgroep Wegbeheer waarin de overheid ook vertegenwoordigd zou zijn, wil een nationaal inhaalprogramma. Dat is andere koek dan de apaiserende opmerkingen in de memorie van antwoord.

Naar ik begrijp – de bewindsman zwijgt zorgvuldig over dit aspect – zijn de provinciale wegen er het slechts aan toe. Nu ontvangen de provincies hun middelen voornamelijk van het rijk. Zijn deze middelen nu onvoldoende of leggen de provincies hun prioriteiten anders? Het is interessant, indien de Minister de verkeersveiligheid een hoge prioriteit geeft, maar dan kan hij er niet omheen, iets verder te kijken dan zijn rijkstaken lang zijn.

Trouwens, het is opvallend dat in de begroting zoveel nadruk wordt gevestigd op de verkeersveiligheid te land. De verkeersveiligheid te water wordt vrij stiefmoederlijk bedeed. Eigenlijk merkwaardig voor een maritiem land als het onze! Ik neem aan, dat dit iets te maken heeft met de instelling van het nieuwe Directoraat-Generaal voor Scheepvaart en Maritieme Zaken en de daarbij behorende organisatorische problemen.

Het is voor onze fractie eenvoudig onbegrijpelijk dat interessante en, internationaal gezien, belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid te water met enkele opmerkingen worden afgedaan. Er is ongelooflijk veel geld gestoken in studies met betrekking tot de veilige aan-

voer van LNG en LPG. Er is heel wat 'know how' verzameld. Wat is daarmee in vredesnaam gebeurd? Vorig jaar heb ik tijdens de begrotingsdebatten al enige aandacht geschonken aan dit ook weer in deze begroting ernstig verwaarloosde aspect van de verkeersveiligheid. Kennelijk is dat voor niets gedaan, want de wijze waarop deze zaken thans in de begroting worden behandeld, is duidelijk beneden de maat. Nu begrijp ik van de heer Schinkelshoek dat de Eerste Kamer zich ten onrechte steeds dikker maakt; het zal mij er echter niet van weerhouden deze materie thans wat minder vergevingsgezind te benaderen dan vroeger.

In de eerste plaats bestaat er in de wijze waarop de begroting is gepresenteerd een evidente onevenwichtigheid tussen de aandacht die wordt geschonken aan de verkeersveiligheid te land en die te water. Natuurlijk zijn er grote kwantitatieve verschillen in de betrokken aantallen slachtoffers. De effecten van ongevallen in de scheepvaart, zowel zeevaart als binnenvaart, kunnen echter veel grootschaliger zijn dan die bij het wegvervoer. Waarom is er in de begroting geen cijfermateriaal gegeven met betrekking tot het aantal ongevallen te water, de concentratiepunten? Veiligheid te water wordt behandeld in twee gedeelten van de begroting, te weten bij Scheepvaart en Maritieme Zaken en bij de Natte Waterstaat. Tussen beide beschouwingen bestaat geen enkele samenhang; het DG-Scheepvaart en Maritieme Zaken meldt dat er een verkeersbegeleidingsdienst zal worden opgericht waarvoor een plan tot invoering is opgesteld.

Rijkswaterstaat meldt ook een aantal plannen, zoals het invoeren van een begeleidingssysteem voor de binnenvaart dat pas zal plaatsvinden nadat overleg is gevoerd met betrokken ambtelijke instanties, het bedrijfsleven en de schippersorganisaties. Er wordt onderzocht of de patrouillevaartuigen niet beter kunnen worden uitgerust. Er wordt onderzocht of de patrouillediensten niet moeten worden uitgebreid, enz. enz. Daar waar de vaart van schepen met gevaarlijke stoffen aanzienlijk toeneemt, waar de LPG-stroom zich steeds meer op de Nederlandse binnenwateren zal gaan manifesteren, wordt door Rijkswaterstaat 'de noodzaak wel voorzien om tot een zekere begeleiding te komen'. Wollige taal, mijnheer de Voorzitter, waarvan wij ons afvragen wat de realiteitswaarde is.

Wij zetten langzamerhand een vraagteken bij het hele veiligheidsbe-

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf

Van Krimpen

leid van het rijk. Jarenlange en zeer dure studies gaven aan dat onder bepaalde voorwaarden de haven van Rotterdam de meest veilige lokatie bood voor grootschalige aanvoer van LPG. Deze gedachte werd officieel tot regeringsstandpunt verheven. Wie schetst onze verbazing toen bleek dat thans op twee plaatsen grootschalige aanvoer zal plaatsvinden, in Vlissingen, dus door middel van aanvoer via de Westerschelde, en te Rotterdam.

Wij hebben altijd gehoord dat de Westerschelde nogal hoge aanvaarsgricico's biedt. In dit gebied wordt LPG 'bord-à-bord' overgeslagen. Dat betekent dat een tanker langszij een andere tanker afmeert en de gevaarlijke lading direct overpompt. Er is al vele malen op gewezen dat dit uit veiligheidsoogpunt een volstrekt ongewenste situatie is. Het gaat gewoon door. Gelukkig zal de veiligheid op de Westerschelde aanzienlijk worden verbeterd door de bouw van een nieuw verkeerssysteem. Dat dachten wij tenminste tot het moment waarop bekend werd dat België de voor de bouw van het systeem benodigde gelden van zijn begroting zal schrappen.

Nog interessanter wordt deze zaak indien men bedenkt dat in Antwerpen een LPG-overslagterminal in aanbouw komt van de firma Transol. Dit betekent een toeneming van LPG-verkeer over de Schelde. En de discussies over de bouw van de Rotterdamse LPG-terminal slepen zich intussen voort. Daar worden de hoogste veiligheidseisen gesteld. Daar beijvert de gemeente Rotterdam zich om pijpleidingen te doen aanleggen om het vervoer over water te minimaliseren. Daar wordt voor meer dan f 200 mln. een nieuw verkeerssysteem aangelegd.

Wat het falend veiligheidsbeleid van het Rijk waarschijnlijk gaat opleveren is het volgende. De geplande Shell-BP-terminal gaat naar alle waarschijnlijkheid niet door. Er ontstaat dan twee grote aanvoerpunten voor LPG, te weten Vlissingen en Antwerpen. DSM te Limburg en het Duitse achterland zullen via de bestaande pijpleidingenstraat door België hun LPG krijgen. De bestaande Rotterdamse terminals, die door het gehele gebied verspreid liggen, zullen uitbreiden tot een doorzet van ca. 1 mln. ton LPG. De rest van de markt zal worden voorzien van LPG door middel van binnenvaartvervoer. Dit vervoer zal tevens voor een groot gedeelte uit Antwerpen kunnen komen.

Netto resultaat: steeds toenemend LPG-vervoer over de binnenwateren,

geen pijpleidingen; Antwerpen neemt zonder twijfel de functie van Rotterdam als distributiehaven voor energiegassen over en het concentratiebeleid in de regio Rijnmond is volkomen mislukt. In verband met economische moeilijkheden zal België bovendien voorlopig niet meewerken aan de bouw van een scheepvaartverkeerssysteem langs de Westerschelde. Tel uit je winst! Mijnheer de Voorzitter. Ik ben benieuwd wat de Minister van dit scenario vindt.

Ik kom vervolgens terug op de prioriteiten die door de Minister in zijn inleiding zijn gesteld. Eerst wat over de export van vervoersdiensten en van know-how voorzien van een ministerieel keurmerk 'exportkwaliteit'. Het belang hiervan moet inderdaad niet worden onderschat. Wij zullen in Nederland moeten komen tot een grootschalige inzet van deskundigheid om juist op het terrein van weg- en waterbouw, verkeersbegeleiding en havenbouw een wereldmarkt op te bouwen. De Rijksoverheid kan daar een zeer actieve en stimulerende rol in vervullen. In die zin dan ook niets dan lof voor het initiatief. Somborderd word ik echter indien ik het antwoord van de Minister lees op onze vraag hoe de zaak organisatorisch in elkaar zit. Er komt een departementaal stafbureau dat belast is met de coördinatie van het beleid. Wel, wel! Het komt ons voor dat door deze organisatorische constructie een agressieve en effectieve aanpak van deze boeiende problematiek al bij voorbaat is mislukt.

In de eerste plaats zijn wij van mening dat er een forum zou moeten komen van overheid en bedrijfsleven, waar gezamenlijk een strategie wordt bepaald, plannen worden gesmeed en onderlinge afspraken worden gemaakt. Daarnaast zou men een pool moeten vormen van deskundigen die op grond van hun kwaliteiten zijn geselecteerd voor uitzending en begeleiding van projecten in het buitenland. Dit moet uitdrukkelijk niet worden beperkt tot de Rijksdiensten, maar ook grote gemeenten zouden hierbij moeten worden betrokken. Dit forum zou direct aan de Minister kunnen rapporteren. Als uitvoerend orgaan kan dan nog altijd het eerder vermelde stafbureau dienen. Een absolute voorwaarde voor het welslagen van dit geheel is echter de inzet van echte deskundigheid. Hoe vaak gebeurt het niet dat het verlenen van technische bijstand in het buitenland weinig meer is dan een verhuuld vakantiereisje.

Ik ben het met de bewindslieden eens dat veel know-how voorhanden

is. Die know-how is echter pas beschikbaar wanneer daarvoor de juiste organisatorische structuur is gekozen. Het is zinloos om hier en daar een geïsoleerde deskundige uit te zenden. Men moet werken met goed ingewerkte teams, projectteams van multidisciplinaire samenstelling. Een soort ingewerkte 'task force' die kan worden uitgezonden indien zich daartoe de noodzaak voordoet. Export van diensten en know-how moet een reguliere taak worden van Verkeer en Waterstaat, die een meer uitgebreide ondersteuning behoeft dan alleen coördinatiebureau. Gezien onze huidige slechte economische situatie achten wij een snelle aanpak van deze problematiek niet alleen wenselijk maar ook noodzakelijk. Wij vragen de bewindslieden dan ook snellere en concretere stappen te nemen dan aan de memorie van toelichting kan worden ontleend.

Het laatste belangrijke onderdeel van de beleidsvisie van de bewindslieden betreft het openbaar vervoer. Het is opvallend dat de begroting het openbaar vervoer als afzonderlijk fenomeen behandelt, een manco dat trouwens ook andere onderdelen van de begroting ontsiert. De begroting kenmerkt zich namelijk door een verbrokkelde structuur, er is weinig onderlinge samenhang tussen de hoofdstukken te bekennen; het lijkt er op of alle onderdelen van Verkeer en Waterstaat trouw hun stukje hebben ingestuurd en een goedwillende ambtenaar daarvan zo goed mogelijk een compilatie heeft gemaakt. Jammer, het terrein is te belangrijk om op deze manier te worden behandeld.

De sociaal-economische politiek, het werkgelegenheidsbeleid en met name de functie en invloed van de activiteiten van Waterstaat op deze terreinen blijven vrijwel buiten beschouwing. Nu kan men stellen dat deze aspecten wel in talloze andere nota's worden behandeld. Allereerst kan ik daarover opmerken dat deze nota's in dit huis niet aan de orde komen. Dat heeft te maken met de wijze zelfbeperking die deze Kamer zichzelf oplegt. Anderzijds zou men toch mogen verwachten dat in een begroting een integrale beleidsvisie wordt gepresenteerd. Anders heeft een beleidsdebat hier al helemaal geen zin meer.

In een redactioneel commentaar van 3 april 1981 in het Tijdschrift van de Koninklijke Vereniging van Transport Ondernemingen wordt de spijker, dacht ik, op zijn kop geslagen. Regionaal economisch beleid, werkgelegenheidsbeleid, stimuleringsbeleid en vervoersbeleid vertonen directe sa-

Van Krimpen

menhangen die echter nergens expliciet worden gemaakt. In de onlangs aan de Tweede Kamer aangeboden nota inzake het regionaal sociaal-economisch beleid tot 1985 wordt zowaar een bedrag van f 65 miljoen ter beschikking gesteld voor het opheffen van concrete knelpunten. Waarom geen f 10 miljoen of f 100 miljoen? Wat is nu eigenlijk de visie van de bewindslieden op de relatie werkgelegenheid en creatie van infrastructuur? Wat zijn de effecten op de werkgelegenheid door de voortdurende bezuinigingsoperaties op dit gebied?

Ik vraag dit mede gezien de verbanden met bij voorbeeld Leeuwarden, één van de plaatsen waarop het regionaal-economisch beleid zich in het bijzonder richt en gelegen in een provincie die, volgens het Centraal Planbureau, in 1985 15% werklozen telt. Leeuwarden is verstoken van een vierstrooksweg (tussen haakjes: het is de enige provinciale hoofdstad die dit lot treft) en Rijksweg 9 zou uitkomst kunnen bieden. Voorheen is Leeuwarden toegezegd dat na het wegvak Dronrijp-Midlum direct zou worden begonnen met het resterende wegvak: Midlum – kop Afsluitdijk. Dronrijp – Midlum komt binnenkort gereed, naar de Rijkswaterstaat ons heeft laten weten, en de Minister heeft onlangs in een politieke bijeenkomst bevestigd dat Midlum – kop Afsluitdijk pas na 1991 aan de beurt is. Wat de Regering in het kader van het regionaal beleid met de ene hand doet om de economie van de periferie te bevorderen, neemt zij met de andere weer terug. Wil de Minister zijn besluit herzien?

Mevrouw Smit-Kroes spreekt op 15 mei in Rotterdam over 'Vervoer: een levensnoodzaak voor Nederland'. Wellicht kan zij (wanneer zij uit hogere drevens is teruggekeerd) ons een voorproefje geven, daarbij in gedachten houdend de uitspraak van de KNVTO dat duurzame bestrijding van de werkloosheid iets anders is dan een soort werkgelegenheid-EHBO-beleid.

Het openbaar vervoer blijft zich relatief gunstig ontwikkelen. Dat verheugt ons. De redenen die hebben geleid tot deze ontwikkeling zijn echter minder plezierig. Grote groepen mensen zullen als gevolg van de al maar stijgende benzineprijzen en accijnsverhogingen hun vervoermiddel moeten inleveren. Hebben de bewindslieden enig idee wat op korte termijn de effecten op het autogebruik zullen zijn? Ik denk in dit verband ook aan de gevolgen van de voorgenomen accijnsverhogingen.

Het openbaar vervoer in al zijn geleidingen kan in toenemende mate arbeidsplaatsen bieden. Dat kan een zekere compensatie vormen voor die arbeidsplaatsen die ongetwijfeld in de autobranche verloren gaan. Vanaf het midden der zestiger jaren begonnen ernstige verliezen op te treden in het openbaar vervoer. Thans is de 2 1/2 miljard overschreden. Vooral de rail is niet op eigen kracht rendabel te krijgen. Wij zijn benieuwd naar de visie van de bewindsman in hoeverre er mogelijkheden bestaan voor het verder verhogen van de tarieven van het openbaar vervoer.

Het gaat hier natuurlijk om tariefsverhogingen die uitgaan boven de inflatie. Het is geen sympathiek middel, doch verdient zeker overweging indien dit tevens gepaard gaat met een verbetering van de service. Wel geloven wij dat er eens over moet worden gedacht om ook bij het openbaar vervoer wat meer het draagkrachtbeginsel toe te passen. Ik geef echter toe dat dit een zeer complexe materie is. Wij zijn van mening dat het gratis reizen voor bejaarden moet worden uitgebreid. Wellicht zou de Minister op dit punt eens zijn mening willen geven.

Overigens zij wij – en ik zeg graag ook eens wat aardigs – niet ontevreden over de houding van deze liberale Minister met betrekking tot het openbaar vervoer. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer blijft een punt van grote zorg. Het invoeren van meerrittenkaarten door middel van stempelautomaten achten wij een goede zaak. Persoonlijk blijf ik erg veel voelen voor een credit-card voor het openbaar vervoer. Ik geef toe dat er een inningsprobleem bestaat en dat er kans bestaat op overcreditering, doch aan de andere kant zou het de moeite waard zijn een aantal slimme lieden een onderzoek naar de haalbaarheid te laten doen. Aangezien ik aanneem dat de toezeggingen van vorig jaar nog niet zijn waargemaakt, vraag ik er hier nog maar eens om.

Mijnheer de Voorzitter! Wij zijn zeer benieuwd naar het zo lang geleden aangekondigde structuurschema Zeehavens. De conventionele stukgoedsector zakt langzamerhand in elkaar. Nu is er in alle grote zeehavens een teruggang te bekennen van de conventionele stukgoedoverslag.

In de Nederlandse zeehavens en met name in Rotterdam lijkt het echter wel bijzonder somber. Heeft de Staatssecretaris enig idee wat de basisoorzaken zijn van deze ontwikkeling? Een ding is zeker, er lijkt iets fundamenteel mis te zijn met de arbeidsverhoudin-

gen in de haven. Hebben de bedrijven in de goede jaren wel voldoende diepte-investeringen gedaan? Is het management nog aangepast aan de moderne arbeidsverhoudingen? Kunnen we nog een verdere afkalving verwachten van de stukgoedsector? En kunnen we nu als gevolg van de snel veranderende omstandigheden verwachten dat het Structuurschema al achterhaald is vóór zijn verschijning?

Havens zijn niet meer de grote groeikernen van weleer. Nederland zal grote moeite hebben om zijn relatief belangrijke positie op dit punt te handhaven. Het lijkt erop dat deze Regering zich weinig aan de havens gelegen laat liggen.

Waarom wordt zo lang gepraat over de zes-bakkenvaart? De Staatssecretaris en de Minister weten best dat afleiding van belangrijke vervoersstromen naar buitenlandse havens een reële zaak is. De veiligheidsproblematiek van de zes-bakkenvaart is zeer wel oplosbaar, maar dan moet men wel willen.

In dit verband kom ik ook nog even terug op de LPG. Begrijpt de Regering niet dat men door al deze wisselende standpunten ten aanzien van de veiligheid de positie van Rotterdam als energie-distributiepoint van West-Europa ondergraaft? Het gaat hier om lange-termijnbeleid waarbij de voordelenheus niet onmiddellijk kunnen worden gekwantificeerd. En dan praat ik nog niet eens over het belang van de chemische industrie. Ik ben werkelijk benieuwd of met de instelling van de Nationale Havenraad het havenbeleid (wat dat ook moge zijn) kan worden verbeterd.

Wel, Mijnheer de Voorzitter, ik zie er niets in en met mij Mevrouw Thatcher, een partijgenote van deze bewindslieden. In Engeland wordt de National Ports Council binnenkort als gevolg van bloedarmoede opgeheven. Nu zou men zeggen dat juist op een eiland waar zoveel zeehavens zijn, enige noodzaak zou zijn voor nationale coördinatie. De werkelijkheid was dat iedereen het maar lastig vond. Daar waar de ontwikkelingen stagneren, zoals in Nederland, is voor de Nationale Havenraad weinig te doen behalve het fungeren als extra vertragsfactor wanneer snelheid geboden is.

Ondanks boze stukjes in de Antilliaanse kranten, heeft de Staatssecretaris zich er aardig doorheengeslagen. Naar wij begrijpen mag de ALM thans met twee DC-10's in haar kleuren over de oceaan gaan vliegen. Dit gaf reden tot tevredenheid voor onze koninkrijksgenoten, maar van belang is of

Van Krimpen

hierdoor de vrijwel failliete ALM inderdaad weer nieuwe levenskansen krijgt. Is dit naar het oordeel van de Staatssecretaris nu inderdaad het geval? Het schriftelijk antwoord op de desbetreffende vraag geeft mij niet de indruk dat veel reden bestaat voor optimisme. Heeft nu de KLM alleen maar ingeleverd, of zijn er ook van Antilliaanse kant concessies gedaan? Zo dit het geval is, zou ik graag weten welke.

Ik wil ten slotte nog op een laatste punt wijzen. Er wordt in dit land wat afgestudeerd. Vroeger hadden we het modeverschijnsel van de kosten-batenanalyse. Als je iets wilde tegenhouden eiste je een kosten-batenanalyse, dan kon je er zeker van zijn dat er de eerste jaren niets gebeurde. Daarna kregen we de beleidsanalyse. Alleen al om het hierbij behorende jargon te kunnen begrijpen was zeker een half jaar noeste studie nodig. Ik heb soms de indruk dat ook bij Verkeer en Waterstaat – toch van oudsher een doenersdepartement – steeds meer de nadruk komt te liggen op het schrijven van dikke nota's, die meestal na een jaar of twee door externe ontwikkelingen zijn achterhaald en het verder detailleren van reeds verrichte studies.

Mijnheer de Voorzitter! Er is in deze wereld steeds minder te plannen. Ik geloof dat we in deze tijd wat meer het accent moeten leggen op het doen, op de technische know-how, op het intuïtieve management, op de individuele creativiteit. Ik zou wel eens een begroting willen zien waarin wat minder over het z.g. beleid zou worden gepraat, wat minder over allerlei wenselijkheden en wat meer over tastbare zaken, over datgene wat gepresteerd is, over projecten die te verwachten zijn, over technische innovaties, over concrete toekomstontwikkelingen. We zijn te lang gedomineerd door de zachte sector; het wordt tijd dat de beta's weer aan de macht komen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik voel er weinig voor om aan het einde van deze periode cijfers te gaan uitdelen. Er zijn een aantal zaken, waarin wij ons best konden vinden. Het beleid heeft zich echter niet gekenmerkt door grote veranderingen, noch naar rechts noch naar links. Van grote creativiteit was geen sprake. Jammer, want onder de huidige economische omstandigheid is een op veranderingen gericht beleid hard nodig. Meer dan in het verleden zal het beleid bij Verkeer en Waterstaat gericht moeten zijn op de creatie van arbeidsplaatsen en het ondersteunen van de economische mogelijkheden van ons land.

□

De heer **Van Hemert tot Dingshof** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Gelet op de vele wetsontwerpen die deze Kamer nog vóór 26 mei dient te behandelen, is indertijd afgesproken bij begrotings-, respectievelijk beleidsdebatten kort te zijn en ons slechts te beperken tot een enkel hoofdpunt. Hierbij komt dan nog tevens de omstandigheid dat de bewindslieden binnen twee maanden hun verantwoordelijkheid zullen neerleggen, althans demissionair zullen worden.

Wat het nu aan de orde zijnde begrotingsdebat betreft: mijn fractiegenoot Schlingemann neemt de 'natte' waterstaat voor zijn rekening. Aan mij de taak om in de mij toegemeten tijd enkele opmerkingen te maken – respectievelijk vragen te stellen, betreffende de 'droge' waterstaat.

In de eerste plaats zou ik op het gestelde op blz. 9 in de memorie van toelichting onder het hoofd 'ENERGIE' nog eens dieper willen ingaan. Daar staat onder meer te lezen: 'Het is noodzakelijk, inzicht te hebben in het functioneren van het vervoerssysteem in samenhang met de maatschappelijke ontwikkeling, de individuele gedragingen en de mogelijkheden tot beïnvloeding van deze gedragingen. In het nationaal programma 'Rationeel Energiegebruik in de vervoerssector', dat in de komende jaren in samenwerking met het Departement van Economische Zaken wordt uitgevoerd, krijgt diepgaand onderzoek in deze materie een belangrijke plaats'.

Mijnheer de Voorzitter! In het Voorlopig verslag heb ik de bewindsman gevraagd hoever dit onderzoek op dat moment gevorderd was. In de memorie van antwoord op blz. 1 antwoordt de bewindsman 'dat er een programma-voorbereidingscommissie gevormd is, die op de kortst mogelijke termijn met haar werkzaamheden zal beginnen. Daarnaast lopen reeds een aantal studies en projecten op het gebied van de energiebesparing in de verkeers- en vervoerssector.

Deze zullen zoveel mogelijk in het nationaal programma worden ingepast'. Misschien is het mogelijk dat de bewindsman nu kan mededelen of deze programma-voorbereidingscommissie al met haar werkzaamheden is begonnen.

Het komt mij voor dat in het huidige tijdsgewricht het van groot belang is dat men er tijdig van op de hoogte wordt gesteld wat de mogelijke maatregelen zullen zijn ter beperking van het energiegebruik in de verkeers- en vervoerssector.

Mijnheer de Voorzitter! Het volgende punt dat ik aan de orde zou willen stellen betreft de verkeersveiligheid en wel in het bijzonder de maximum snelheden buiten de bebouwde kom. In het voorlopig verslag heb ik op pagina 2 de vraag gesteld of het op enigerlei wijze wordt onderschreven of het wenselijk is dat de huidige snelheidslimiet van 100 km buiten de bebouwde kom verhoogd wordt tot 120 km. In mei 1980 heeft een ambtelijke werkgroep over deze materie een uitvoerig rapport uitgebracht. Uit bedoeld rapport heb ik toen geciteerd dat de snelheidslimieten op de autosnelwegen massaal worden overschreden (63–70%). Daarvan heeft 85% een snelheid van 122 km.

Het antwoord van de bewindsman op de gestelde vraag (zie blz. 2 van de memorie van antwoord) luidde dat er een aantal afspraken gemaakt zijn met leden van de Tweede Kamer, te weten de heren Van Thijn en Castricum ten aanzien van de te volgen procedure inzake de behandeling van het onderwerp snelheidslimieten. Tevens deelt de bewindsman in dit verband mede dat het einde van de procedure in zicht is. Dat geeft de burger dan weer moed, daar het mijns inziens van groot belang is dat er ten aanzien van deze (zij het niet eenvoudige) materie eens duidelijkheid komt.

Onlangs heeft de Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid – onder voorzitterschap van mr. Pieter van Volenhoven – zijn advies aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, in diens functie van coördinerend Minister voor de Verkeersveiligheid, uitgebracht.

De Raad is onder meer van mening dat de nu wettelijke limiet van 100 km of goed gehandhaafd of verhoogd moet worden. Er zal dus een duidelijke keuze gemaakt dienen te worden. Met de voorgestelde verhoging wil de Raad bewerkstelligen dat het aantal overtredingen zal afnemen, zodat de handhaving van de nieuw in te stellen limiet grondiger en effectiever kan zijn. In dit verband kan misschien ook de vraag gesteld worden of de controlerende politie niet beter ondersteund kan worden met de duizend en één mogelijkheden die de moderne elektronica voorhanden heeft.

Overigens wel opvallend is, dat de Raad in het uitgebrachte advies totaal geen rekening houdt met het energieaspect van deze problematiek, een aspect dat toch stellig in het huidige tijdsgewricht niet verwaarloosd mag worden.

Zeer benieuwd zullen velen met mij zijn of de bewindsman al een uitspraak

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvissershavenbedrijf

Van Hemert tot Dingshof

kan doen over deze toch wel in velerlei opzichten belangrijke materie.

Ik neem ten minste niet aan dat de door de bewindsman in een onlangs-voor de VARA-radio gedane mededeling (zie de knipselcourant van het departement, nummer 5842 van 2 maart jl.) dat de maximum snelheid op de Nederlandse autowegen 100 km blijft – daarmee tegen het advies van de Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid ingaande – als definitief kan worden beschouwd.

Mijnheer de Voorzitter! Vervolgens een vraag aan de bewindsman over zijn beleid ten aanzien van het openbaar vervoer.

Het aandeel van de uitgaven op de begroting van Verkeer en Waterstaat in de totale rijksbegroting is dit jaar 0,2% minder dan het vorige jaar. De uitgaven voor het openbaar vervoer zijn met dit geringe procentuele verschil niet in overeenstemming. Immers, het vorige jaar lieten de uitgaven voor het lokale vervoer, de interlokale autobusdiensten en de spoor- en tramwegen zich stellen op één kwart van de begroting van Verkeer en Waterstaat. Dit jaar komt de Minister voor het openbaar vervoer op ruim 30% van de totale begroting!

Het is de vraag hoe lang een toemend beslag van het openbaar vervoer op de belastinggelden op deze wijze nog door kan gaan. Hoe lang blijft het verantwoord om het openbaar vervoer te stimuleren, dan wel in stand te houden, ten koste van andere sectoren uit het bedrijfsleven? Hoe lang blijft het verantwoord om allerlei alternatieve vormen van openbaar vervoer te beproeven met hoge kosten, zonder te onderzoeken of het particuliere personenvervoerbedrijf wellicht ook het een en ander op zijn manier doch met minder kosten zou kunnen bieden?

Voor bij voorbeeld de vijftig buurtbusprojecten staat nu één miljoen op de begroting. De tekorten over het afgelopen jaar zijn gesteld op zo'n f 30.000 per project: totaal dus ca. f 1.500.000. Kunnen particuliere personenvervoerbedrijven, die een zelfstandig geregelde vervoersvoorziening willen bieden op trajecten, die beneden de minimumgrens van het normeringssysteem voor streekvervoer liggen, ook op een bijdrage in de kosten rekenen? Gaarne verneem ik hierover de zienswijze van de bewindsman.

Mijnheer de Voorzitter! Ter afsluiting van mijn bijdrage aan dit begrotingsdebat wil ik een kort pleidooi houden voor het behoud van het Rijkswe-

genfonds. Nog voor de presentatie van de begroting-1981 van het Departement van Verkeer en Waterstaat werd een wetsontwerp ingediend begoede om per 1 januari 1982 het Rijkswegenfonds definitief af te schaffen. (Intrekking van de Wet op het Rijkswegenfonds en tot wijziging van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1996, wetsontwerp nr. 16 317).

Als dit wetsontwerp aangenomen wordt dan betekent zulks dat het Rijkswegenfonds zijn laatste jaar beleefd heeft en dat vanaf 1 januari 1982 de inkomsten en uitgaven voor de rijkswegen worden opgenomen in de rijksmiddelen. Dit geldt dan ook voor de opcenten op de motorrijtuigenbelasting en een jaarlijks vast te stellen bijdrage van het Rijk. Met andere woorden: het wettelijke Rijkswegenfonds wordt dan leeggepompt, respectievelijk overgeheveld naar de begroting van het departement.

Het Rijkswegenfonds is destijds ingesteld om de financiering van de Rijkswegen veilig te stellen. Sinds de instelling van het fonds is bijna 1000 km autosnelweg tot stand gekomen. Zonder dit fonds zou dit stellig op die schaal niet gelukt zijn.

Geconstateerd dient echter ook te worden dat de laatste jaren een duidelijke herwaardering van het milieu en van het maatschappelijk belang van het openbaar vervoer heeft plaatsgevonden. Volkomen terecht. Het gevolg was dan ook een minder ambitieus rijkswegenplan. Toch blijkt uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer telkens weer overduidelijk – de inzichten mogen de laatste jaren dan nog zo veranderd zijn – dat in de nu voor ons liggende jaren nog zeer veel aan onze wegen moet gebeuren. Er zijn nog te veel onveilige situaties, er zijn nog te veel regio's te ontsluiten, er zijn nog te veel knelpunten met de daarbij behorende extra veel brandstof vragende files.

Mocht het Rijkswegenfonds ter ziele gaan dan betekent dit dat de vrijkomende gelden onder meer gebruikt zullen worden om de steeds toemende tekorten van het openbaar vervoer mede te helpen wegwerken.

In dit verband moet ook niet uit het oog worden verloren dat het Departement van Verkeer en Waterstaat zich elk jaar op financieel gebied wel het een en ander heeft moeten laten welgevallen. In de jaren zeventig bedroeg de begroting nog ruim 11% van de totale rijksbegroting. Thans is het nog maar 7,7%. De gelden uit het Rijkswegenfonds zouden dus wel uitermate welkom zijn!

Bekend mag worden verondersteld dat hier en daar nogal wat bezwaren bestaan tegen fondsvorming in het algemeen, het afzonderen dus van gelden van de algemene middelen. Dat zij zo, maar het grote voordeel is en blijft toch maar dat achterstandsituaties door fondsfinanciering versneld kunnen worden ingelopen. In dit verband denk ik bij voorbeeld aan de uitvoering van de Wet Geluidhinder.

De leden van mijn fractie zijn er dan ook nog van overtuigd, wil men althans de wegenbouwfinanciering in de naaste toekomst op een verantwoorde wijze veilig blijven stellen, dat het Rijkswegenfonds behouden dient te blijven.

□

Mevrouw Groensmit-van der Kallen (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Het is voor mij een groot genoegen met deze Minister te mogen debatteren over de begroting van Verkeer en Waterstaat. De begroting van Verkeer en Waterstaat bevat een scala van belangrijke onderwerpen; mijn collega de heer Achterstraat zal straks het verkeer en vervoer, met name het openbaar vervoer in al zijn facetten uitdiepen. Ik zelf zal een greep doen uit de veelheid van onderwerpen, zonder natuurlijk de niet door mij besproken onderwerpen daarbij van minder belang te achten.

Op de eerste plaats zou ik beide bewindslieden willen complimenteren, dat zij, ondanks de krapte van de hun toegemeten geldmiddelen, veel tot stand hebben gebracht en verscheidene knelpunten hebben weten op te lossen. Uiteraard blijven ook na zorgvuldige schriftelijke voorbereiding nog verschillende kwesties voor de behandeling in plenaire vergadering over.

Onze vragen, behandeld in de memorie van antwoord, zullen wij systematisch meenemen. Naar onze mening zijn sommige vragen niet bevredigend beantwoord. Andere vragen zijn wellicht verkeerd begrepen, maar veel antwoorden stemmen ons tot voldoening.

Voorzitter: De Rijk

Mevrouw Groensmit-van der Kallen (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik begin met de binnenscheepvaart. Het is vervelend dat de Staatssecretaris niet aanwezig is, maar uiteraard is de Minister de eerst verantwoordelijke, zodat ik mijn verhaal toch zal houden.

Uit de open brieven van ONS en Algemene Schippers Vereniging en het antwoord hierop van de Staatssecretaris komen duidelijk de knelpunten en de oorzaken van verschillende vertragingen naar voren. Wij hopen dat de

Groensmit-van der Kallen

verwachtingen van de bewindsvrouw bewaarheid zullen worden, dat in de komende maanden met de medewerking van alle binnenschippers en verladere alsnog een groot aantal regelingen ingevoerd zal kunnen worden.

De Staatssecretaris heeft met medeweten van alle betrokkenen een goede regeling opgesteld voor het vervoer van zand en grind. De Tweede Kamer wilde in meerderheid liever eerst de regeling van het bedrijfsleven, de zogenaamde OGZV-regeling, een kans geven. De Staatssecretaris heeft toen gesteld, in ieder geval onmiddellijk haar eigen regeling te zullen invoeren, als zou blijken dat de regeling van het bedrijfsleven niet goed zou werken. Wanneer werkt naar haar mening die regeling goed? Welke maatstaven legt zij daarbij aan? Haar verzekering dat de regeling van het bedrijfsleven nu in ieder geval goed werkt, stoelt zij op het feit dat zij nog geen klachten van schippers kreeg, maar dat lijkt ons aanvechtbaar. Dat zij die klachten nog niet kreeg zou kunnen samenhangen met het feit dat het kartel van zand- en grindhandelaren vrij is in de keus van zijn schippers en zich niet aan de evenredige vrachtverdeling hoeft te houden. De schippers klagen derhalve niet snel, omdat zij van dit kartel afhankelijk zijn. Wil de Staatssecretaris en ook de bewindsman de gang van zaken hieromtrent nauwlettend in het oog houden en vanuit verscheidene invalshoeken hun beleidsplan bepalen?

De antwoorden aan de fractie van het CDA naar aanleiding van de circulaire 'Spoorweglawaaï' zijn naar onze mening verhelderend geweest. Wij zijn het eens met de Minister dat bij een afweging tussen akoestische en veiligheidsaspecten het veiligheidsaspect zeer zwaar dient te wegen.

Wat het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft, wil ik het volgende opmerken.

Als ik goed ben ingelicht, hebben schepen, die gevaarlijke stoffen vervoeren, weliswaar een globale signalenindicatie maar deze geeft lang niet alle gevaarlijke stoffen aan, die vervoerd worden, terwijl zij lang niet zo gedifferentieerd is als de nummerindicatie bij tankauto's. Zou het niet de overweging verdienen, bij schepen de zelfde nummerindicatie toe te passen als bij tankauto's het geval is?

Voor calamiteiten te water beschikt men over de zogenaamde milieu- of blusboten. Hoe is het transport van gevaarlijke stoffen langs de rail beveiligd? Wie treft maatregelen bij calamiteiten? Zijn hiervoor integrale regelin-

gen opgesteld? In vraag nr. 45 vragen wij waarom er in Europees verband wél wordt gewerkt aan de modernisering van het verdrag inzake gevaarlijke stoffen over de weg (ADR) en per spoor (RID) en waarom dit niet geldt voor dit vervoer te water. Deze vraag had men kunnen voorkomen wanneer het uitstekende antwoord, dat in de memorie van antwoord werd gegeven, vermeld was in de memorie van toelichting, hoofdstuk VII, bladzijden 77 en 78. Hier wordt namelijk wél over de moderniseringsregelingen van ADR- en RID-verdragen gesproken maar niet over de ADN- regeling. De werkwijze, die ik bedoel, zou zeker duidelijker en meer informatief zijn geweest.

Wat betreft de burgerluchtvaart merk ik op dat het antwoord op onze vraag nr. 57 voorbijgaat aan het door ons bedoelde. Wij vragen niet om een beleid van gecombineerd vervoer van passagiers en vracht in te voeren. Dat zoiets al jaren bestaat, is ook ons al jaren bekend. Wij vragen om een stimulerend beleid op dit punt, om een extra impuls, gelet op economische en milieuhygiënische redenen. Minder vliegtuigbewegingen en minder kerosinegebruik en minder geluidhinder zijn het gevolg.

Wanneer de bewindslieden menen dat deze tendens al aanwezig is en het onmiddellijke effect hiervan niet mag worden overschat, is dat reusachtig jammer. Daarmee is er wéér een middel vervallen om economisch zo goed mogelijk te handelen, de hoge brandstofkosten te drukken en de geluidhinder te beperken. Het is overigens een verheugend feit, dat op 2 november 1980 de eerste DC-9 super '80 op Schiphol landde. Dit is een van de tweede generatie geluidarme vliegtuigen. Echter, één zwaluw maakt nog geen lente. Voorlopig beschikken nog slechts 2 van de 64 luchtvaartmaatschappijen, die geregelde diensten op Schiphol uitvoeren, over dit vliegtuig. Gelukkig hebben deze geluidarme vliegtuigen ook nog het voordeel dat zij veel minder kerosine gebruiken, hetgeen een aanleiding kan zijn om over te gaan tot aankoop van dit type vliegtuigen ook nog het voordeel dat nuari 1987 in vrijwel geheel West-Europa geen niet-geluidgecertificeerde vliegtuigen meer mogen vliegen, is men weer een stap verder om de geluidgevoelige luchthaven, zoals Schiphol, wat meer leefbaar te maken voor de woonomgeving.

Toch mogen wij niet vergeten dat thans nog 40.600 woningen binnen de grens van 35 KE liggen. Pas in 1990,

volgens gunstige prognoses, zal dit aantal afnemen tot 7800. Dit zou een schitterende afname van te zwaar door geluid belaste woningen zijn maar het duurt wél nog tien jaar. Het blijft dus noodzakelijk om snel wat te doen aan de woningen van mensen, die te dicht bij Schiphol wonen. Het is in dit verband een goede geste van de directie van Schiphol om al vast uit eigen zak de kosten van de uitvoering van de Zoneringswet voor te schieten voor de 136 woningen nabij Schiphol, die een geluidbelasting van meer dan 65 KE kennen. Het is juist dat de bewindslieden daaraan hun goedkeuring hebben gegeven.

Hoe is het overigens gesteld met het betalen van de kosten van voorzieningen, die moeten worden getroffen in het kader van het interimbeleid-vliegtuiglawaaï? Het gaat hier om de woningen die liggen tussen de grenzen van 35 en 45 KE. Is het waar dat de commissie-Van der Knoop uit Noord-Holland al bij verschillende pakketten woningen de knelpunten heeft vastgesteld en dat het weghalen van die knelpunten vastzit op de vraag: Wie zal dat betalen? Wil de Minister hier nadere inlichtingen over geven?

Wij zijn het oneens met de stelling van de bewindslieden dat, nu de procedure van de algemene maatregel van bestuur ex artikel 25, tweede lid, van de Luchtvaartwet op regeringsniveau is afgerond, het niet meer opportuun is om over de stellingen, vervat in het advies van de Centrale Raad voor de Milieuhygiëne, te spreken. Immers, de problematiek die in dit advies wordt aangesneden reikt veel verder dan alleen maar een bijdrage aan een algemene maatregel van bestuur.

Dit advies signaleert zoveel fundamentele knelpunten, dat wij de Minister met klem verzoeken alsnog zijn mening over deze stellingen en vraagpunten – mondeling of schriftelijk – aan deze Kamer mee te delen. Juist deze Minister zal volledig begrip hebben voor dit verzoek daar hij zelf bij de oprichting van het departement van Volksgezondheid en Milieuhygiëne de eerste voorzitter van de vaste Commissie voor de Milieuhygiëne is geweest in de Tweede Kamer. In die functie is hij voortvarend werkzaam geweest; ik denk daar met veel genoegen en voldoening aan terug. Graag de toezegging van de minister hierover.

Mijnheer de Voorzitter! Ik kom nu bij het Rijnoverleg. Het is een vergissing te menen dat de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat niet op de hoogte is van de brief van 16 februari

Groensmit-van der Kallen

jl. van de Ministers van Verkeer en Waterstaat, Volksgezondheid en Milieuhygiëne en de Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken. Juist naar aanleiding van dat schrijven stellen wij deze vraag aan deze Minister. Immers uit die brief bleek dat het vervoer van afvalzout per schip naar zee als één van de drie mogelijkheden was opengehouden op de ministersconferentie van de vijf Rijn-oeverstaten. Tevens lazen wij dat zoutvervoer per schip naar zee wel een dure oplossing is en dat er aan deze mogelijkheid weer ernstige milieuhygiënische bezwaren vastzitten. Daar wij in de methode van vervoer van afvalzout per schip een goede kans zagen voor de binnenschippers om op die manier minder lege retourvaarten te hoeven maken, maar wij anderzijds het toevoegen van zeer giftige chemicaliën aan het zout niet aanvaardbaar achtten, vroegen wij de bewindsman om een nader onderzoek om het milieuhygiënische bezwaar op te kunnen heffen en het economisch effect voor de binnenschippers binnen te kunnen halen. Acht niet ook de Minister dit een goede kans voor de binnenschippers? Nu men echter kennelijk besloten heeft deze aspecten in internationaal verband te onderzoeken, lijkt hierbij voor de Minister de kous af. Toch vragen wij ons ernstig af of het niet de moeite waard is naast dit internationaal onderzoek ook een nationaal onderzoek te entameren. Dat onderzoek zou dan gericht moeten zijn op de mogelijkheid van andere methoden of op andere niet-giftige mengchemicaliën die evenzeer een goed zoutvervoer per schip kunnen garanderen. Hoe denkt de Minister hierover?

De vraag of nader kan worden aangegeven waar de oorsprong is gelegen van het hoge cadmiumgehalte in de Rijn en of het hier gaat om diffuse lozingen dan wel om goed te lokaliseren industriële lozingen, werd ons ingegeven door onze grote zorg dat de stof, die op de zogenaamde zwarte lijst staat, tot op heden nog steeds in een veel te grote hoeveelheid in de Rijn voorkomt, terwijl men al geruime tijd geleden via verdragen is overeengekomen dat althans de zwarte-lijst-stoffen uit het Rijnwater dienden te worden verwijderd. Zoals de Minister schrijft is in de Duitse Bondsrepubliek per 1 januari 1981 een heffing ingevoerd krachtens de Abwasserabgabengesetz met een behoorlijk progressief tarief in vijf jaren tijds.

Men hoopt hiermee het Cadmiumgehalte in de Rijn te kunnen verminderen, om het ten slotte geheel te laten verdwijnen. Duitsland gelooft nog

sterk in de goede werking van heffingen. Ook deze Minister heeft plannen om nationaal de lozing van Cadmiumhoudende stoffen tegen te gaan en desnoods te verbieden. Onlangs ontvingen wij het meerjarenplan-water 1980-1984. Is het de bedoeling dat het door de Minister aangegeven scenario ook in die periode wordt afgerond? Welke maatregelen heeft de Minister nu al kunnen nemen, bij voorbeeld ten aanzien van de door hem zelf genoemde lozingen van Cadmiumhoudend afvalgips, afkomstig van de fosfaatmest-industrie in de Rijnmond, in het kader van het bestrijden van vervuiling bij de bron en onder het motto: de vervuiler betaalt? Biedt de huidige wetgeving een goed genoeg handvat?

Het stemt tot voldoening dat deze bewindsman een aanvang heeft gemaakt met de voorbereidingen voor een wijziging van de Ontgrondingenwet, waarin de bestuurlijk-juridische elementen zullen worden neergelegd die als grondslag moeten dienen voor het ontwikkelen en uitvoeren van het door rijk en provincies te voeren ontgrondingenbeleid. Wanneer kunnen wij deze wijziging tegemoet zien? Is de Minister het met mij eens dat bij ontgrondingen ook het ruimtelijk effect moet worden gezien, bij voorbeeld in de vorm van een structuurschema-ontgrondingen? Ziet de Minister misschien andere mogelijkheden om het ruimtelijk effect van ontgrondingen gelijkwaardig in de afwegingen te betrekken?

Ten slotte, mijnheer de Voorzitter; ik heb mijn betoog vooral vanuit de invalshoeken van milieu en ruimtelijke ordening opgebouwd. Dat is de groene draad die de diverse onderwerpen samenbindt. Ik verwacht hiervoor juist bij deze bewindsman een goed klankbord te vinden, gezien zijn voorgeschiedenis en zijn vak. Tevens vertrouw ik erop dat ook de bewindsvrouw voor deze onderwerpen belangstelling heeft, daar zij er vanuit haar vak zeker van doordrongen zal zijn dat ruimtelijke ordening en milieubeheer noodzakelijke randvoorwaarden zijn om in deze tijd een goed en verantwoord economische beleid te kunnen voeren, ook bestemd voor de volgende generatie.

Wij danken beide bewindsleden voor het vele werk en de vele inspanningen die zij zich hebben willen getroosten ten gunste van een evenwichtige belangenbehartiging van alle burgers. In onze dank betrekken wij uiteraard ook graag alle bij dit werk betrokken ambtenaren.

□

De heer **Achterstraat** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil enkele opmerkingen maken over het openbaar vervoer. Wat is dat eigenlijk? Het is iets dat wij allemaal waarderen. Ook hebben wij waardering voor het beleid op dit terrein, maar toch leven er bij ons nog enkele kritische vragen. Van de totale ritkilometrage in Nederland wordt 12,5% door het openbaar vervoer verzorgd. De overige afgelegde kilometers zijn als volgt verdeeld: 4% te voet, 7,5% per fiets, 76% met de personenauto. Het openbaar vervoer verzorgt 1/8 van de totale ritkilometrage.

Mevrouw **mevrouw Steigenga-Kouwe** (PvdA): Van welk jaar zijn die cijfers?

De heer **Achterstraat** (CDA): Bij mijn weten zijn dit de cijfers van 1979.

Mijnheer de Voorzitter! Het aandeel van het openbaar vervoer is weer verder te verdelen in: 5,5% per trein, 4,5% per streekbus, 2% per stadsbus en 0,5% per taxi. De taxi reken ik heel principieel ook tot het openbaar vervoer.

Er zijn partijen die, helemaal niet ten onrechte volgens mij, pleiten voor vergroting van het aandeel van het openbaar vervoer, bij voorbeeld met 50% tot het jaar 2000. Dit zou betekenen dat het aandeel van het openbaar vervoer tot 19% toeneemt; als dit ten koste van de personenauto zou gaan, zou het aandeel van de personenauto dalen van 76% tot 70%. Daaruit blijkt dat de personenauto kwantitatief een belangrijk gegeven blijft. Desniettemin wordt naar mijn mening terecht veel aandacht besteed aan het openbaar vervoer.

Immers, met name maatschappelijk gezien is het openbaar vervoer, voor jongeren, voor ouderen en voor bepaalde groepen minder validen (andere groepen minder validen hebben meer aan de auto) van groot belang. Ik meen dat juist dat maatschappelijk aspect moet meewegen. Er zijn echter nog meer maatschappelijke aspecten. Ik denk dat het openbaar vervoer ruimtebesparend, energiebesparend en gunstig voor milieu en veiligheid is.

Ik wil een voorbeeld noemen. De blauwe tram bracht vroeger op een mooie zondag 25.000 mensen naar Zandvoort. De blauwe tram bestaat niet meer. Om diezelfde 25.000 mensen naar Zandvoort te krijgen, heeft men 10.000 personenauto's nodig en daarvoor zijn weer 25 ha parkeerterrein nodig. Het is maar een voorbeeld, maar het geeft aan dat openbaar vervoer ruimtebesparend kan zijn.

Achterstraat

Naar mijn mening moet de aandacht voor het openbaar vervoer er niet toe leiden, dat wij niet een meer algemene bezinning op de mobiliteit blijven nastreven. Het blijkt dat wij voor verschillende doeleinden op verschillende manieren van de personenauto gebruik maken. Als ik cijfers noem, maak ik gebruik van gegevens van prof. Bak. Hij zegt, dat 11% van de doelen wordt gevormd door het winkelen en wat er mee samenhangt, 32% door het woon/werk- en woon/schoolverkeer, 23% door sport en recreatie en 27% door sociaal verkeer. Als men het optelt, komt men niet op 100, want er is nog een categorie 'diversen'.

Sommige wetenschappers hebben gezegd, dat in de loop der eeuwen de mens steeds een zeker aandeel van zijn tijd voor het verkeer heeft gebruikt. Vroeger ging hij uiteraard langzamer en kwam hij minder ver; nu gaat hij sneller en komt hij verder. Door een aantal activiteiten die ik zojuist noemde, naar het wonen toe te brengen, zou men het verkeer kunnen verminderen, zou men het daardoor plezieriger maken, maar dan zit men een beetje met de uitkomsten van dat onderzoek, die erop duiden dat de mens toch een min of meer constante hoeveelheid tijd voor het verkeer wil gebruiken. Ik zou dan zeggen: laten zij met het openbaar vervoer gaan. Het kost misschien iets meer tijd, maar de mensen hebben dan het voordeel dat zij hun wetenschappelijk vastgestelde hoeveelheid tijd eraan besteden.

De heer **Vermeer** (PvdA): Joyriding!

De heer **Achterstraat** (CDA): De taxi is naar mijn mening voor het voor- en natransport een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoer, maar dan moet de taxi betaalbaar en frequent aanwezig zijn. In welke stad van Europa ik ook kom (Barcelona, Budapest of Londen) de taxi is er inderdaad betaalbaar en frequent. In Nederland echter grijp ik steeds mis: de taxi is er niet of hij is duur. Daarbij merk je bij het taxi-bedrijf in Nederland dat er sprake is van erg veel belangenstrijd binnen de groepen. Ik noem de taxistrijd die op Schiphol plaatsvindt. Hiervan zijn er in Den Haag ook voorbeelden. Dan vraagt men zich af, of het voldoende is dat de Minister antwoordt, dat een commissie die problemen bestudeert.

Welnu, er is al eerder gezegd, dat er allerlei methoden zijn om iets op de lange baan te schuiven. Ik ben bang dat die commissie, waarvan overigens verder weinig bekend is, ook weer zo'n middel is. Ik geloof dat de nood heel

groot is. Als Nederland echt een goed openbaar vervoer wil hebben, moet het voor- en natransport via de taxi ook betaalbaar en frequent worden. Er moeten heel snel resultaten komen om alle onoverwinnelijke situaties binnen het taxivervoer tot een eind te brengen.

Ik kom te spreken over de buurtbus. Vanmorgen is al gezegd, dat die duur is. Ik zeg dat niet. Het is goed dat dit van 5 projecten in 1977 tot 50 projecten in 1979 is gegroeid. Die zullen worden geëvalueerd. Ook dat is eigentijds. De Minister zegt, dat eventueel wordt bekeken, of de voorwaarden moeten worden aangepast. Is er een indicatie over de aard van die aanpassingen te geven?

In Nederland bestaat bijna de mode van de vrije bus- en trambanen. Ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat eist zelfs in nieuwe stadswijken een vrije busbaan. Dat ministerie wil zelfs 50% van de aanleg betalen in de hoop dat het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening de andere 50% betaalt. Ik heb de opdracht van mijn fractie gekregen, dat ik niet om dingen mag vragen die geld kosten. Dat doe ik dan ook niet.

Men kan zich evenwel afvragen, of het altijd wel verantwoord is om juist daarin erg veel geld te investeren. Er zijn situaties waarin een vrije busbaan nodig is. Die situaties kan ik ook wel noemen. Men kan zich overigens afvragen, of in elk wijkje met 4000 woningen grote, vrije busbanen moeten komen. Ik heb daarover mijn twijfel.

Men kan zich ook afvragen, of die manifeste busbanen, zoals die in Amsterdam worden aangelegd, nu wel zo voordelig zijn. Is wel eens het voordeel afgewogen van zo'n monument van het openbaar vervoer in vergelijking met de situatie op de Middenweg bij het Ajax-stadion? Daar zijn gewone witte strepen op het wegdek aangebracht. Die hebben eenzelfde functie als het monument waarop ik heb gewezen, maar volgens mij kosten die strepen minder. De organisaties die het openbaar vervoer in de steden verdedigen (BOS en BOV) vragen om geld. Heeft men wel eens bedacht, dat men ook zelf kan besparen door wat minder manifest bezig te zijn? Hoe staat de Minister daar tegenover?

Ik wil nog iets zeggen over de Nederlandse Spoorwegen. Er is een vraag gesteld over de oude lijn door de bollenstreek. Als de Schiphollijn wordt geopend, kan men verwachten, dat die oude lijn weer bruikbaar kan worden voor het lokale vervoer. Ik bedoel, dat de stations die er nog steeds zijn, weer

geopend kunnen worden. De Minister zegt, dat dit pas kan worden overwogen, als er sprake is van verstedelijking. Ik wil daarop vragen, of er verstedelijking mogelijk is in de hoop dat de stations worden heropend.

Jona werd verrast in Ninive door zijn eigen bekeringsmogelijkheden. Men kan zich afvragen, of de Spoorwegen niet eenzelfde effect hebben ondergaan wat het rollend materieel betreft. Zij hebben zo veel propaganda gemaakt voor het reizigersvervoer per trein dat zij het zelf niet meer aankunnen. Ik hoop wel, dat zij anders reageren dan Jona. De vraag is daarbij, of het mogelijk is om later eventueel de eigen industrie weer in te schakelen bij de productie van dat spoorwegmaterieel, zoals vroeger het geval is geweest.

De Minister zegt in zijn antwoord op vragen inzake de projectmatige ontwikkelingen van de Spoorwegen, dat dit zelden gepaard gaat met eigendomsoverdracht. Dat is nu juist het probleem! Waarom dragen de Spoorwegen de gronden die zij niet meer nodig hebben niet gewoon over aan de gemeentebesturen? Waarom zitten zij zo krampachtig op de projectontwikkelingstoer? Ik denk dat het overeenstemt met de geest van het voorkeursrecht gemeentebesturen, als zij de Spoorwegen tot dat beleid kunnen brengen.

□

De heer **Van Waterschoot** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! In de afgelopen jaren heb ik namens de fractie van de PPR bij de behandeling van deze begroting telkens aandacht besteed aan het openbaar vervoer, aan de verkeersveiligheid, aan kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers én aan enkele meer regionale aangelegenheden in het zuidwesten van ons land. Ik wil dat ook dit jaar weer doen.

Het werkteerrein van de Staatssecretaris blijft door mij dan enigszins onbesproken. Dat betekent echter niet dat wij – juist wij als PPR-fractie – het werk van de Staatssecretaris, zeker voor wat de binnenvaartproblematiek betreft, niet met grote belangstelling zouden volgen.

De boeiende open-briefwisseling tussen enerzijds ONS en ASV en anderzijds de Staatssecretaris, waarvan we ook via de bijlagen bij de memorie van antwoord aan onze Kamer hebben kunnen kennisnemen, is ons zeker niet ontgaan. Of het vóór 26 mei nog tot 'de prijsuitreiking' zal komen, wagen wij, gezien de reacties van de schip-

Waterschoot

persverenigingen, te betwijfelen. De Staatssecretaris zal er inmiddels wel achter zijn gekomen dat het bereiken én het doen aanvaarden van een oplossing voor deze zeer ingewikkelde problematiek iets moeilijker is dan het Tweede Kamerlid mevrouw Smit-Kroes in een voorafgaande regeringsperiode staatssecretaris Van Hulten steeds wilde doen geloven!

Met de bewindslieden wil ik ook onze tevredenheid uitspreken over het feit dat in het vorige jaar het aantal verkeersslachtoffers verder is gedaald, ook al blijft een aantal van bijna tweeduizend doden in het verkeer een afschuwelijke tol die voor onze mobiliteit, met name in het autoverkeer, moet worden betaald en zullen we alles op alles moeten blijven zetten om dat aantal verder terug te brengen.

Met name de zwakke verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers zullen veel beter moeten worden beschermd. Dat vraagt om herziening van een aantal regels, maar ook om voortvarendheid bij het verbeteren van de infrastructuur voor juist die groepen. Nu wij aan de fiets opnieuw een plaats willen geven als vervoermiddel wonen en werken en als vervoermiddel van en naar het openbaarvervoer, zijn zeker in de steden fietsers beschermende regels en voorzieningen dringend en op korte termijn gewenst. Datzelfde geldt trouwens voor het recreatieverkeer, waarin de fiets een steeds belangrijker plaats gaat innemen. Dat vinden wij een gunstige ontwikkeling, ook uit een oogpunt van volksgezondheid.

Maar nogmaals, dan zijn ruime, betere en verbeterde infrastructurale voorzieningen snel nodig. Gebeurt dat niet dan zal op dat gebied een toename van het aantal ongevallen niet te voorkomen zijn met als mogelijk gevolg dat er toch weer voor de auto gekozen zal worden.

Eigenlijk ligt hier een parallel met het openbaar vervoer. Ook daar valt de laatste jaren een sterke toename van de vraag te constateren, zeker voor wat het treinvervoer betreft. Ook daar bezorgt het te laat inspelen op een groeiende vraag ons de nodige problemen.

Zeker, niet geheel ten onrechte wijst de minister op het beschikbaar komen van nieuw materieel voor de spoorwegen en op de nog lopende bestellingen. Maar de vaste treinreiziger merkt – juist door de toename van het aantal reizigers – niet zoveel van die 'verbeteringen'. Die constateert in feite een langzaam achteruitgaan van de kwali-

teit. En de 'nieuwe' treinreiziger doet in vele gevallen alleen maar teleurstellende ervaringen op die hem er zeker niet toe aanmoedigen blijvend voor het openbaar vervoer te kiezen.

Ik behoef hierover eigenlijk niet verder uit te wijden: de Minister kan en zal hiervan op de hoogte zijn. Ik herhaal wat ik vorige jaar heb gezegd: het wel vriendelijke maar niet echt voor het openbaar vervoer kiezende beleid van de Minister laat niet alleen een enorme kans liggen, het doet de totaliteit van onze vervoersproblematiek nog verder vastlopen.

Ik wil zeker niet de indruk wekken dat er niets is gebeurd. De bewindslieden wijzen terecht op een aantal positieve punten en ontwikkelingen. Maar er moet meer gebeuren. In enkele minuten kan ik niet al onze gedachten daarover uiteenzetten. Ik beperk mij tot een aantal.

– Veel daadkrachtiger beleid gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets, zeker in de stad. Bevoorrecht van fiets en voetgangers in het stadsverkeer. Op hen gerichte regels en infrastructurale voorzieningen. Dit geldt zeker voor het voor- en natransport voor het openbaarvervoer. (Maar dan ook geen PTT-reclame op de stations in de trant van: 'Kom je met straks afhalen met de auto?')

– Veel snellere capaciteitsuitbreiding voor het openbaar vervoer. Aanleg van nieuwe lijnen en verbetering van bestaande voor het treinverkeer. (Het is verheugend dat de Schiphollijn zeer binnenkort in gebruik komt, maar het is wel de eerste echte nieuwe lijn over langere afstand sinds heel lange tijd.)

– Prioriteit voor versnelde aanschaf van materieel op grotere schaal dan nu gebeurt. Dat geldt voor de spoorwegen, maar zeker ook voor het streekvervoer, waar de nu voorgestelde uitbreiding met 1400 bussen, gespreid over drie jaar, als volstrekt ontoereikend wordt bestempeld door de vervoersondernemingen.

– Opvoering en verbetering van de service, die nu alleen als door de toename van het aanbod van reizigers sterk is teruggelopen. Er is niet alleen te weinig materieel, maar ook te weinig personeel. En waar dat er wél is, is niet zelden de uitrusting ontoereikend. Ik denk aan de kaartverkoop, het inlichten van reizigers bij de helaas veelvuldig voorkomende vertragingen enz. Waarom worden bij voorbeeld reizigers in de meeste gevallen nog wel ingelicht – als de mededelingen op de stations tenminste te verstaan zijn – over de vertraging of over het uitvallen

van hun trein, maar wordt er daarna met geen woord gerept over hoe het dan weer verder moet?

– Tariefsstijgingen, hoe acceptabel op zich zelf ook als de normale kostenstijgingen volgen, werken hier en nu volstrekt averechts. Reizigers komen nu in grotere getale af op het openbaar vervoer; wij moeten dan ook alles doen om hen daar te houden. Zeker extra tariefsstijgingen moeten wij afwijzen. Dat zouden rechtstreekse boetes betekenen voor hen die nu, ook op aandringen van de zijde van de overheid, kiezen voor het openbaar vervoer.

Minder verkeersslachtoffers, besparing aan ruimte, aan natuur, minder vervuiling, leefbaarder steden, minder energieverbruik, het zijn maar enkele van de vele voordelen die het openbaar vervoer biedt. Het beleid moet daarom op dit punt veel stimulerender zijn.

Komend tot enkele regionale zaken, noem ik in de eerste plaats de Westerschelde. Onder het hoofdstuk Rijkswegenfonds heeft de vaste oeververbinding Westerschelde ook in het voorlopig verslag en in de memorie van antwoord van deze Kamer ruime aandacht gehad. De kritiek op de Regering en de bewindsman van Verkeer en Waterstaat is groot. Kritiek van heel Zeeland en alle Zeeuwen, zo wordt dan gemakshalve gesteld. Als dat al zo is, dan betreft het uitsluitend de besluiteloosheid rond dit project en zeker niet – ik wil dat heel erg benadrukken – het feit dat nog steeds geen toestemming is gegeven voor de aanleg van deze verbinding. Een zeer groot deel van de Zeeuwse en zeker van de Zeeuws-vlaamse bevolking zou niets liever zien dan dat dit achterhaalde plan definitief werd geschrapt. Peilingen onder de bevolking, hoe gebrekkig van opzet die ook mogen zijn, wijzen duidelijk in die richting.

Nu kunnen wij natuurlijk hopen dat ook hier het gezegde 'Van uitstel komt afstel' opgeld doet, maar veel duidelijker zou het zijn wanneer de bewindsman het voor en tegen van een vaste oeververbinding Westerschelde nog eens op een rijtje zou zetten. Hij kan dan maar tot één conclusie komen, menen wij. Het project past niet meer in de economische verwachtingen anno 1981; het past, zeker na de beslissing in 1976 over de Oosterschelde, niet meer in de gewijzigde plannen voor de ruimtelijke ordening in Zuidwest-Nederland; het is gebaseerd op veel te hoge verkeersprognoses; het biedt een slechts gedeeltelijke oplossing voor de verbindingen binnen Zeeland; het is fi-

Waterschoot

nancieel qua consequenties nauwelijks te overzien; het sluit gevolgen als nu bij de Kil-tunnel blijken niet uit, om maar enkele van de bezwaren te noemen. En dan heb ik nog helemaal niets gezegd over de negatieve effecten op landschap, natuur en milieu en het verloren gaan van landbouwgrond voor de aanleg van toevoeiwegen.

Volstrekt onduidelijk in de hele discussie worden de argumenten, waarom deze verbinding nu nog zou moeten worden aangelegd. Het antwoord van de Minister op vraag 91 van ons voorlopig verslag spreekt eigenlijk boekdelen. Voor de werkgelegenheid spreekt de Minister van het uitoefenen van een positieve invloed op lange termijn. Hij kan niet zo goed antwoorden daar daarover niets verstandigs valt te zeggen, net zoals hij dat in wat diplomatieker taal doet bij de beantwoording van de vraag over het effect op de economische ontwikkeling van het gebied. Dat, zegt de Minister, laat zich thans moeilijk voorspellen. En terecht, want een vaste oeververbinding garandeert op geen enkele wijze economische ontwikkelingen. Daarover zijn heel andere facetten in het spel. Noordoost-Nederland is daarvan een schrijnend voorbeeld.

Niettemin is er een duidelijke oplossing voor het gebied voorhanden. Deze is tweeledig. In de eerste plaats een snelle beslissing over het geschikt maken van de veerhavens te Vlissingen en Breskens voor dubbeldekkers en de bouw van een nieuwe dubbeldekker voor die dienst. Ik dacht even dat de heer Achterstraat zojuist het inzetten van walvissen ging propageren. In de tweede plaats moet er snel en concreet overleg met België worden gevoerd over de aanleg van een tunnel bij Doel – dat zou dan een echte Benelux-tunnel kunnen worden – en aansluiting van rijksweg 58 op de rondweg om Antwerpen bij Zandvliet. Het gaat daar om nauwelijks meer dan tien kilometer hemelsbreed. Het is steeds meer Zeeuwen een raadsel, de krasse uitspraken van een aantal bestuurders ten spijt, waarom men deze voor de hand liggende en veel goedkopere oplossingen onder tafel blijft werken.

Een enkele opmerking wil ik ook dit jaar wijden aan de Oosterscheldewerken. Ik wil beslist niets afdoen aan onze waardering voor het technisch vernuft dat blijkt bij de bouw van de pijlerdam.

De mening van de PPR-fractie over de voor de Oosterschelde gekozen oplossing is voldoende bekend. Onze toch al onoverkomelijke bezwaren en

twijfels over het nuttig effect van deze compromis-oplossing voor het Oosterscheldemilieu en dus ook voor het behoud van de visserij en de schelpdierencultures worden met het jaar groter.

De pessimistische verwachtingen van biologen, ook visserijbiologen, enerzijds en anderzijds de toenemende druk op het gebied vanuit de recreatie doen het ergste vrezen. De Rekenkamer is 'in hoge mate verontrust' over de administratie van de Deltadienst wat de kostenbewaking betreft. De totale kosten van de pijlerdam zullen naar alle waarschijnlijkheid aanmerkelijk hoger liggen dan was geraamd.

Vooraf dat laatste is voor mijn fractie wel bijzonder zuur. In de eerste plaats waren in het debat op 23 juni 1976 in de Tweede Kamer de kosten middels de motie-Schakel afgegrensd, ook al lijkt de heer Schakel zelf die motie nu te bagatelliseren. Met die afgrenzing was echter ook de mogelijkheid uitgesloten om, bij voorbeeld via een duurdere, grotere doorlaatopening, de kans op veilig stellen van milieu en visserij groter te maken.

In de tweede plaats is wel het allerergste – omdat de veel eenvoudiger oplossing, namelijk het op deltahoogte brengen van de dijken, niet alleen een optimale beveiliging voor mens én milieu zou hebben gegeven en ook de visserij zou hebben veiliggesteld, maar ook omdat die oplossing aanmerkelijk minder zou hebben gekost dan de bouw van de pijlerdam. Bij het nog eens zeer kritisch bekijken van de Oosterscheldewerken mogen 'de belangrijkste uitgangspunten ten aanzien van de veiligheid en het milieu niet worden aangetast'. Dat antwoordde de Minister op 6 oktober jl. aan de Tweede Kamer (stuk 12 449, nr. 45).

Onze fractie verwacht van de bewindslieden dat dit uitgangspunt op zijn minst onder geen enkel beding zal worden aangetast. Zou dat wel gebeuren, dan zou er van het toch al twijfelachtige effect van deze ongelukkige oplossing al helemaal niets meer overblijven en zouden het eens zo rijke milieu van Oosterschelde én de schelpdierencultures alsnog geheel verloren gaan.

In hetzelfde door mij genoemde kamerstuk komt de weg over de pijlerdam aan de orde. (vraag 33). Natuurlijk zal de Minister, geheel volgens zijn gewoonte, straks antwoorden dat ook dit probleem nog wordt bekeken. Maar de tijd dringt en een kordate – of moet ik zeggen één kordate beleidsuitspraak is hier meer dan noodzakelijk. Een werk-

weg ook toegankelijk voor langzaam verkeer is de enige verbinding die dit toch al zo aangetaste gebied nog verdraagt. De grote verkeersstromen mogen daar niet doorheen worden geleid.

Tot slot wil ik een opmerking over de Markerwaard maken. De procedure van de planologische kernbeslissing over dit gebied is in volle gang. Ik ga daarom nu niet onze bezwaren tegen inpoldering van de Markerwaard herhalen. Wel treft het ons dat het argument voor inpoldering ten behoeve van een eventuele tweede nationale luchthaven gehandhaafd is en wordt. Ook in de huis-aan-huis verspreide inspraakkranten krijgt het weer de aandacht, en dat terwijl de directie van onze nationale luchthaven noch een vijfde baan, noch een tweede nationale luchthaven op lange termijn noodzakelijk acht gezien de ontwikkelingen in het luchtverkeer.

In een recente t.v.-uitzending werd dit duidelijk en onomwonden uitgesproken. In die uitzending kwam de rol van Schiphol aan de orde als door vele Engelsen gekozen alternatief voor Heathrow. Bij een efficiënt gebruik en het toepassen van meer geluidsarme motoren is een tweede luchthaven volstrekt overbodig. En dat werd dan gezegd door de meest direct betrokkenen! Het is onvoorstelbaar dat de Regering dit argument dan toch meent te moeten blijven hanteren.

□

De heer **Schlingemann** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Dit is de laatste maal dat ik het woord voer over waterstaatszaken in deze Kamer. Allereerst wil ik de Minister en de Staatssecretaris dankzeggen voor de zeer duidelijke antwoorden op de door ons gestelde vragen. Ik stel er bovendien prijs op deze Minister, die ik zo lang ken en waarmee ik zolang op aangename wijze heb mogen samenwerken, te complimenteren met het feit dat ondanks dat zijn departement veel heeft moeten inleveren, een aantal belangrijke werken is doorgegaan of begonnen.

Het departement van Verkeer en Waterstaat kan door de aard van zijn bemoeienissen inleveren door uitstellen, temporiseren, enz. Het is voor de oppositie gemakkelijk om f 100 mln. meer voor dit en dat te vragen, wetende, dat wij al blij kunnen zijn, dat het niet allemaal met honderden miljoenen minder moet. Hoewel ik in tegenstelling tot collega Van Krimpen niet hoop op een door hem gewenst kabinet, zou ik toch wel eens willen zien hoe een progressief kabinet met degressieve middelen al zijn wensen gaat vervullen.

Schlingemann

Bijzonder dankbaar ben ik de Minister voor zijn onverdroten inspanning om de Oosterscheldewerken voortgang te laten vinden. Hoe verder wij van de ramp van 1953 afkomen, hoe minder mensen zich van de gevaren nog bewust zijn. Het zeewater heeft het Zuidwesten altijd bedreigd. In het Zuidwesten staat nog altijd de veiligheid voorop. Er is aan de Minister dank gebracht bij de opheffing van de stuurgroep tijdelijke dijkversterking en aan Rijkswaterstaat. Hier is zonder ophef in vijf jaar tijd een groot werk tot stand gebracht. Ik wil deze dank aan het adres van de Minister en zijn mensen graag hier herhalen. Met de heer Schakel ben ik van mening dat de indertijd gestelde voorwaarden natuurlijk soepel moeten worden toegepast. Het devies voor de Oosterschelde moet thans zijn: Afmaken, dit gigantische werk.

Wat gaan wij met al onze deskundigheid, die wij hebben, doen? Wat kunnen wij ermee doen? Exporteren? Ik hoop, dat een deel van die deskundigheid aangewend zal worden om ontwikkelingslanden, waar omstandigheden heersen als in Nederland, te helpen. Het einde van dit werk zou dan nog een zegen kunnen zijn voor vele landen in deze wereld.

Van de Oosterschelde naar de Westerschelde, il n'y a qu'un dam, de Kreekrakdam. Het zal duidelijk zijn dat ik iets wil zeggen over de vaste oeververbinding Westerschelde. Waarom in de stukken steeds wordt gesproken over 'WOV' is mij een raadsel. Wij kennen in Zeeland alleen de VOW, de vaste oeververbinding Westerschelde. Een oeververbinding Westerschelde is ook een veerdienst! Ik acht het langzamerhand een dramatische lijdensweg. Reeds tien à elf jaar geleden is het plan tot stand gekomen. Het is duidelijk geworden, dat het departement van Verkeer en Waterstaat en de diverse Ministers van Verkeer en Waterstaat voorstander waren van dit werk en de Ministers van Financiën en het departement tegenstanders. Toen eindelijk het groene licht er was, werd een nieuw financieel konijn uit de hoed getoverd, namelijk de rente van 10%. Iedereen weet, dat dat percentage niet meer bereikt zal kunnen worden in de tijd dat dit kabinet er nog zit. Dan is het weer een volgend kabinet dat iets nieuws kan verzinnen. Ik ben altijd een voorstander geweest van deze VOW, maar onder de huidige voorwaarden ben ik geen voorstander meer van deze verbinding Westerschelde. Ik herhaal: onder de huidige voorwaarden.

De kosten worden per jaar steeds hoger; nu f 850 mln. Is dat niet anderhalf miljard in 1987/1988? De weerstand wordt steeds groter. Men kan de pas gehouden enquête in Zeeuwsch-Vlaanderen bagatelliseren, maar de uitkomst vormt toch wel een teken aan de wand. Het vrijwillig terugsturen van 5800 biljetten is geen flauwe zaak. Met die 3800 tegenstanders moet in ieder geval rekening worden gehouden. Het is in ieder geval belangrijk in de tussenliggende jaren de veerdiensten over de Westerschelde aan te passen aan de noodzakelijkheid ervan.

Wij maken ons daarover bijzonder ongerust. In dit verband zou ik de Minister enkele vragen willen stellen. Is het juist dat hij in een brief aan het provinciale bestuur van Zeeland in de periode die ligt tussen het uitkomen van de memorie van toelichting en nu, heeft toegezegd dat met de voorbereidingen van de aanpassing van de aanlegplaatsen en de opstelplaatsen in Breskens en Vlissingen mag worden begonnen? Is het ook juist dat hij toestemming heeft gegeven om de voorbereidingen – tekeningen, enz. – ter hand te nemen voor een derde dubbeldekker, onder voorwaarden?

Mijnheer de Voorzitter! Ik wil nog een enkel woord wijden aan de Markerwaard en wel omdat, zoals de heer Van Waterschoot al zei, de discussie op gang komt. Ik heb begrepen, dat ieder persoonlijk de Minister of zijn departement mag schrijven hoe hij erover denkt. Om mij een brief te besparen wil ik het nu vast doen. Mijn standpunt is overigens nog geen officieel standpunt van mijn fractie. Ik kan meedelen, dat ik een groot voorstander ben van inpoldering van de Markerwaard en wel om allerlei redenen. Ons dichtbevolkte land heeft tal van zaken nodig. Een van de zaken, die wij het meest nodig hebben, is ruimte. Ruimte moet worden geschapen voor nieuwe vormen natuurgebieden, voor recreatie, voor de spreiding van de bevolking en voor de land- en tuinbouw, die wij in de toekomst wel eens dringender nodig zouden kunnen hebben dan wij nu vermoeden.

Aan al deze zaken hebben wij in ons land gebrek. Kennen de tegenstanders van inpoldering van de Markerwaard eigenlijk wel de prachtige, welvarende Wieringermeer? Kennen zij de Noord-oostpolder? Kennen zij de Flevopolders? Ik betwijfel het ten eerste. Weten zij dat het grootste deel van ons lage land, ook onze natuurgebieden, door mensenhand zijn gecreëerd in de loop der eeuwen? Waarom zouden wij dan niet met alle kennis waarover wij

beschikken en met inachtneming van de behartiging van alle belangen die er zijn de Markerwaard inpolderen?

De heer **De Gaay Fortman** (PPR): Ook de Markerwaard is met mensenhanden gemaakt.

De heer **Schlingemann** (VVD): Zeker. Het aardige van het menszijn is dat de mens evolueert en dat zijn denkbeelden evolueren. Er is gelukkig geen stilstand of achteruitgang. Slechts vooruitgang, zoals door ons gewenst, houdt het mensdom in stand.

Mijnheer de Voorzitter! Tot slot wil ik ook graag de Staatssecretaris complimenteren met het beleid dat zij heeft gevoerd en met het werk dat zij heeft gedaan.

□

De heer **Vogt** (PSP): Mijnheer de Voorzitter! Zoals we van deze bewindslieden gewend zijn kregen we een behoorlijke beantwoording van de schriftelijk gestelde vragen in het voorlopig verslag. Daarvoor mijn dank. Ik heb aan de daar gestelde problematiek in deze mondelinge bijdrage weinig toe te voegen; ik wil het uitsluitend hebben over het openbaar vervoer.

Bij de begroting voor 1980, die vorig jaar begin juni behandeld werd, heb ik de Minister enkele suggesties gedaan met betrekking tot de mogelijkheid tot het beter stallen van fietsen bij stations die geen bewaking hebben en speciaal bij stations die geheel onbemand zijn. Het is me bekend dat op dergelijke stations nog al eens wat vernielingen worden aangericht aan de gestalde fietsen. Mijn suggestie was om een gesloten stalling te maken, waarvoor men tegen een geringe vergoeding een sleutel kon krijgen.

In het fietsbereikbaarheidsplan van de Echte Nederlandse Fietsers-Bond worden ook een aantal suggesties gedaan voor een betere bereikbaarheid van stations voor fietsers, waarbij vooral goede stallingsmogelijkheden van primair belang worden geacht, juist omdat een zeer groot deel (47%) van de vaste pasagiers per fiets naar het station gaat. Mijn vraag is of de door mij gedane suggesties die de bewindsman het vorig jaar aan de NS zou doorgeven en de suggesties van de ENFB al bij de NS in overweging zijn.

We zullen ons bij deze hele problematiek moeten realiseren, dat goede voorzieningen voor fietsers minder geld zullen kosten dan de P en R voorzieningen bij de stations en dat deze vermoedelijk bij een aantal stations meer effect zullen hebben.

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf

Vogt

Mijnheer de Voorzitter! Het vorige jaar heb ik een noot aan de Handelingen toe laten voegen waarin een aantal slechte verbindingen bij de NS werden aangewezen. Hoewel ik toen al heb gezegd dat dienstregelingen vaak als heilige huisjes worden gezien en hoewel ik me aan de andere kant zeer goed bewust ben van de vele problemen die opdoemen als je intensieve wijzigingen gaat aanbrengen ben ik toch benieuwd om te horen – of straks bij de nieuwe dienstregeling te zien – of aan enkele door mij gesignaleerde problemen iets is gedaan. Ik wil er overigens meteen bij zeggen dat ik niet optimistisch ben. Linkse socialisten zien gewoonlijk hun ideeën pas doorgevoerd na een zeer lange tijd, zeker na een langere tijd dan een jaar. In dat geval troost ik mij meestal met het gevoel dat ik in ieder geval eraan heb meegewerkt om – in militaire termen te spreken – de vesting stormrijp te maken.

Naast het railvervoer, waarvan in het algemeen vrij positief gesproken kan worden in ons land, hebben wij als tweede belangrijke tak van vervoer over grotere afstanden het streekvervoer per bus. Daarover, mijnheer de Voorzitter is veel minder positief te spreken. Ik wil het nu niet hebben over wat de bewindsman 'groeinormen' noemt en wat door de vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, kortweg 'ROVER', wordt aangeduid als 'strafheffingen' gesteld door het hogere gebruik van het openbaar vervoer.

Hoewel ik ernstige bezwaren tegen tariefverhogingen van het openbaar vervoer heb, omdat in een tijd van versoering juist tariefverlagingen en gebruiksstimuleringen van dat openbaar vervoer passen, wil ik daarover nu niet met de bewindslieden spreken.

Wel zou ik het willen hebben over bezwaarschriften die door dezelfde vereniging ROVER zijn ingediend tegen bepaalde dienstregelingen en die rustig onbeantwoord worden gelaten. Volgens de notitie 'U staat op mijn tenen' van genoemde vereniging aan de Tweede Kamer, is het oudste niet beantwoorde bezwaarschrift van september 1979. Alle bestaande bureaucratische normen moeten dat zelfs als belachelijk beoordelen. Kan de bewindsman dat verklaren?

Mijnheer de Voorzitter! Ik wil het echter niet over ROVER hebben, niet over de niet beantwoorde bezwaarschriften, maar over de kwaliteit van dat vervoer op dit moment, dus nog voordat de nieuwe dienstregeling van eind mei weer ernstige verslechteringen zal hebben aangebracht.

Daartoe hebben wij – 'wij' wil in dit geval zeggen een medewerker die de partij mij ter beschikking stelt en ik – per provincie nagegaan hoe het zit met de plaatsen die in principe een busverbinding hebben met een plaats waar een doorverbinding per spoor is. Hierbij hebben wij alle plaatsen bij elkaar gezocht die op zondag geen verbinding hebben, de frequentie van de verbinding van maandag tot vrijdag bekeken, het vroegste en laatste uur genoteerd dat vertrokken respectievelijk aangekomen kan worden, dezelfde gegevens voor de zaterdag genoteerd, terwijl wij ook nog eens die cijfers hebben gemiddeld. Dat, mijnheer de Voorzitter hebben wij gebundeld in een klein niet uitgegeven zwartboekje.

Mijnheer de Voorzitter! Het is zeker niet mijn bedoeling dat zwartboekje nu uit te gaan geven via de Handelingen van de Eerste Kamer. Ik zal het aan de bewindslieden en aan de pers laten overhandigen en ik zal een korte samenvatting geven welke ik dan wel graag als noot in de Handelingen zou zien opgenomen.

De Voorzitter: Ik neem aan, dat tegen het opnemen van de door de heer Vogt genoemde noot in de Handelingen geen bezwaren bestaat.

[Opgenomen aan het eind van deze editie.]

De vergadering wordt van 12.27 uur tot 15.10 uur geschorst.

Voorzitter: Thurlings



De heer **Meuleman** (SGP): Mijnheer de Voorzitter! De ongevallen, die in het verkeer nog steeds voorkomen en veel doden eisen, nopen de overheid tot een zo groot mogelijke verkeersveiligheid op onze wegen. Hierbij dient ook gelet te worden op de snelheidslimiet, welke op de wegen buiten de bebouwde kom van toepassing is, namelijk een maximumsnelheid van 100 km per uur. De vraag, of de limiet van 100 km per uur op de autosnelwegen gehandhaafd dient te worden dan wel dient te worden verhoogd tot 120 km per uur, is nog steeds niet beantwoord.

De voorlopige raad voor de verkeersveiligheid heeft een advies uitgebracht, waarbij hij adviseert, de maximumsnelheid onder bepaalde omstandigheden van 100 naar 120 km per uur te brengen. Is het juist, dat de Minister in dezen nog een afwachtende houding aanneemt? Als deze constatering juist is, willen wij hem hierin ter zijde staan.

Toen de 100 km als maximumsnelheid werd ingevoerd, stonden de ver-

keersveiligheid en een zuinig benzineverbruik voorop. Wij adviseren de Minister, de maximumsnelheid niet van 100 naar 120 km per uur te verhogen. Laten in dezen de verkeersveiligheid en de energiebesparing het beoogde doel zijn en blijven.

Wanneer thans blijkt dat ruim de helft van de Nederlandse automobilisten 120 km per uur rijdt, terwijl 100 km per uur de toegestane maximumsnelheid is, is de kans groot dat bij het toestaan van een snelheid van 120 km per uur, weer 140 km per uur gereden wordt. Bovendien lijkt het mij niet alleen een gevaarlijk instrument, een wet aan te passen, die toch al door vele automobilisten overtreden wordt; het is ook een gevaarlijk argument. Waar komt men ten slotte terecht als men deze lijn doortrekt? Is de Minister het met deze stelling eens?

Wij vinden het teleurstellend, dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ook een aandeel moest leveren in de bezuiniging op de begroting voor 1981. Deze financiële inlevering zal zeer zeker invloed doen gelden ten aanzien van de uitvoering van nieuwe werken alsmede bij het onderhoud, dat steeds meer in omvang gaat toenemen.

Kunnen na deze inlevering van de zijde van het Ministerie nog voldoende, nieuwe en noodzakelijk geachte werken aan wegen, dijken en het openbaar vervoer naar behoren worden uitgevoerd?

Is er een oplossing te verwachten voor de knelpunten op de wegen en de steeds meer voorkomende filevorming? Is in de planning voor deze aspecten ruimte gelaten en zijn hiervoor tevens financiële middelen beschikbaar?

De Minister stelt in de memorie van antwoord als antwoord op vraag 26:

'Wil het handhaven van een goede toestand van het rijkswegennet ook in de komende jaren verzekerd blijven, dan zullen de jaarlijks beschikbare bedragen moeten worden aangepast aan prijs- en kostenstijging.

Voorts zal ten gevolge van uitbreidingen van het wegennet en in verband met het intensieve gebruik hiervan, waardoor het overdag uitvoeren van onderhoud in vele situaties niet meer mogelijk is, over een groter volume moeten kunnen worden beschikt'. De conclusie is dan, dat de financiën en de uitbreiding en het onderhoud van de wegen niet met elkaar parallel lopen. Hoe denkt de Minister dit in de toekomst te kunnen oplossen? Toch zeker niet door verwaarlozing van het rijkswegennet! Hebben de uitgaven op het Ministerie van Verkeer en Water-

Meuleman

staat geen ernstige gevolgen voor de werkgelegenheid in de weg- en waterbouw en in het openbaar vervoer? Zal hierbij geen stagnatie optreden? Is de opbrengst van de wegenbelasting niet voldoende om voorzieningen te treffen tot opheffing van de nog steeds voorkomende knelpunten? Worden deze belastingen ook geheel voor deze sectoren gebruikt? Worden de files op de wegen niet mede veroorzaakt door het forenzenverkeer? Rijden in de spitsuren niet velen alleen in de auto? Is bij voorbeeld door middel van meer car-pooling niet een oplossing te vinden? Kan terughoudendheid bij het uitkeren van de autovergoeding geen stimulans zijn om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer? Zal het niet eveneens de car-pooling bevorderen? Is het mogelijk hierop enige drang uit te oefenen? Aan dwang zouden wij de voorkeur nog niet geven.

Het beroepsgoederenvervoer over de weg zal deze week protestacties voeren tegen de aangekondigde accijnsverhoging op diesel. De verhoging van de dieselaccijns met vijf cent per liter, die op 1 mei moet ingaan, betekent voor het beroepsgoederenvervoer een jaarlijkse lastenverzwaring van 75 miljoen gulden. Vele transportbedrijven kunnen hierdoor in financiële moeilijkheden geraken. De uitstoot van arbeidsplaatsen kan in een stroomversnelling geraken. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden hiervoor een oplossing te vinden?

Met belangstelling hebben wij de verkenning van de President-Commissaris van de Shell gelezen, die is gericht op verzoek van de Staatssecretaris, en die betrekking heeft op het goederenvervoer over de weg. Met instemming hebben wij eveneens kennis genomen van het in 1979 door de Minister genomen besluit om op grond van de gunstige resultaten 45 gebieden aan te wijzen voor een buurtbus-project. Deze buurtbussen voorzien blijkbaar in een grote behoefte, vooral in de dunbevolkte gebieden. Dat is een gunstige ontwikkeling. Is verdere uitbreiding van het aantal buurtbusprojecten nodig, en zijn er nog verzoeken van provinciale overheden om uitbreiding van deze projecten?

Het vorige jaar heb ik tijdens de behandeling van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat enkele opmerkingen gemaakt over de invoering van de nationale strippenkaart per 8 mei 1980 en van het Sterabonnement per 1 oktober 1980. Van welingelichte zijde mochten wij verne-

men dat de voorverkoop van plaatsbewijzen voor de chauffeur minder handelingen betekent, waardoor het vervoer sneller kan plaatsvinden. Dat is een positieve zaak. De verantwoordelijkheid voor het in bezit hebben van een geldig plaatsbewijs ligt nu meer dan voorheen bij de reiziger. Helaas moet worden geconstateerd dat er nogal wordt geknoeid door zowel de bezitters van strippenkaarten als de bezitters van een abonnement. Meer controle lijkt mij bij de invoering van het nieuwe systeem gewenst. Het aantal controleurs mag echter niet worden uitgebreid in verband met de bezuinigingen. Het resultaat daarvan is echter wel dat er minder gelden binnenkomen.

Ook het aantal voorverkoopadressen blijkt nog onvoldoende te zijn, vooral in de kleine buurtschappen. De opbrengsten van het nieuwe systeem blijken tegen te vallen. Voor het totale streekvervoer zal het waarschijnlijk enkele miljoenen bedragen. Die bedrijfstak wordt nu ook geconfronteerd met de bezuinigingen. Enerzijds stijgen de kosten – onder andere door de sterk stijgende energieprijzen – terwijl anderzijds opbrengsten achterblijven.

Het gevolg hiervan is dat voorzieningen moeten worden bijgesteld, hetgeen vooral grote gevolgen zal hebben voor het platteland. Het aantal passagiers is in 1980 met ruim 7,5% gestegen, maar juist nu zijn de mogelijkheden voor deze bedrijfstak door de bezuinigingen kleiner geworden. Wil de Minister hier alle aandacht aan schenken, opdat het streekvervoer zijn taak naar behoren kan blijven vervullen?

Over de vraag naar de mogelijke beïnvloeding van het toekomstige bestuurlijke beleid ten aanzien van waterschappen door de nieuwe visie op de bestuurlijke herindeling van ons land zegt de Minister onder meer dat opsplitsing van provincies op zich het bestuurlijk beleid van waterschappen niet beïnvloed, zoals ook is neergelegd in de nota-naar een nieuw waterschapsbestel.

Het besluit om de provinciale herindeling gefaseerd plaats te doen vinden, is voor mij wel aanleiding geweest om op dit moment af te zien van een voor het gehele land geldende nieuwe regeling ter oplossing van de problemen die voortvloeien uit het feit dat waterstaatkundige eenheden zich uitstrekken over het territorium van meer dan één provincie.

Wil de Minister in afwachting van de verdere ontwikkeling van de provinciale herindeling pas op de plaats ma-

ken? Is het probleem van provinciale herindeling en van een nieuw waterschapsbestel in de huidige omstandigheden niet een onverantwoordelijke zaak? Moet hierbij geen grote voorzichtigheid worden betracht? Bovendien is het een dure aangelegenheid. Wie staat hier eigenlijk op te wachten? Zou seponeren mogelijk niet het gewenste resultaat kunnen opleveren?

Wij gaan graag akkoord met de vaste oeververbinding over de Westerschelde. Wij spreken de wens uit dat door een gunstige ontwikkeling van de rentestand, het vlot verlopen van de bestemmingsplanprocedure en het verlenen van de vereiste vergunningen deze oeververbinding omstreeks 1987 à 1988 voltooid zal kunnen zijn. Hoewel het niet van financiële risico's ontbloeit is, achten wij het toch een goede zaak dat aan de onzekerheid over het al dan niet doorgaan van deze vaste oeververbinding een eind komt. Het Rijk zal de hieruit voortvloeiende financiële consequenties moeten dragen. Zij zal aan gewettigde verwachtingen moeten voldoen.

Ook het principebesluit van de Regering om de Markerwaard in te polderen vinden wij juist. Waarom er gewacht moet worden met het nemen van een definitieve beslissing tot na een maatschappelijke discussie, is ons niet geheel duidelijk. Hoelang denkt de Minister dat het nog zal duren voor en aler er een definitieve beslissing zal zijn? Nog in deze regeringsperiode?

Nu wij toch spreken over het nemen van beslissingen, willen wij de Minister vragen wanneer hij een definitieve beslissing denkt te nemen inzake het kanaal Deventer-Raalte. In een motie hebben provinciale staten van Overijssel in hun vergadering van 19 december 1980 een dringend beroep op de Minister gedaan om op zeer korte termijn een beslissing te nemen tot uitvoering van het konvooi-vaarplan. Kan een beslissing spoedig worden tegemoetgezien?

Mijnheer de Voorzitter! Vele jaren is door ons bij de behandeling van dit begrotingshoofdstuk aandacht gevraagd voor de problematiek van de tweede IJsselbrug bij Kampen. De werkzaamheden voor de bouw van deze brug vinden goede voortgang en naar verwacht wordt dat de brug eind 1983 gereed zijn, een jaar later dan gepland was. Wij hebben met deze vertraging geen enkele moeite. Het heeft lang geduurd, maar thans is het einde van dit knelpunt in zicht. In ieder geval is straks weer één van de vele knelpunten opgelost. Voor de laatste keer willen wij onze erkentelijkheid uit-

Meuleman

spreken aan het adres van deze Minister voor de vastberaden houding die hij heeft aangenomen bij de voorbereiding van deze brug die nu haar voltooiing nadert. Deze tuibrug die zowel plaatselijk, regionaal als landelijk van belang zal zijn, zou niet de naam 'tweede IJsselbrug' verdienen. Dit zou tot verwarring aanleiding kunnen geven. Wat ons betreft zou deze tuibrug zeer gevoeglijk Tuijnmanbrug genoemd kunnen worden. Wij willen deze suggestie graag aan de daartoe bevoegde instanties doorgeven.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enige minuten geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de wetsontwerpen:

Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet van bepalingen inzake de verdediging (15 467, R 1114);

Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet van de bepalingen inzake adeldom en ridderorden (15 883, R 1129).

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Wiegel**: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil beginnen met mijn antwoord op hetgeen is gezegd met betrekking tot het wetsontwerp over adeldom en ridderorden. Het nog meer belangrijke voorstel inzake de verdediging, dat heeft geleid tot een bredere discussie, wil ik daarna behandelen.

Over het wetsontwerp over adeldom en ridderorden is gesproken door de geachte afgevaardigden de heer De Gaay Fortman en de heer Feij. De geachte afgevaardigde de heer Feij heeft gezegd, dat volgens hem de omschrijving van het wetsontwerp thans de inhoud niet meer of niet meer helemaal dekt. Ik geloof niet dat de omschrijving moet luiden zoals de geachte afgevaardigde heeft gezegd: verandering van de Grondwet inzake ridderorden en het vervallen van de bepalingen inzake de adeldom. De bepalingen over adeldom vervallen namelijk niet geheel. In de herziene Grondwet zal volgens het voorstel het additionele artikel A 5.2 over adeldom worden opgenomen.

De geachte afgevaardigde de heer De Gaay Fortman heeft zich afgevraagd, of de erkenning van personen

van inheemse adel van vóór 1795 een puur academische kwestie was. Hij vroeg, of het waar was, dat na koning Willem I zulke erkenningen bijna niet meer hadden plaatsgevonden. Weliswaar hebben de meeste erkenningen van de inheemse adel van vóór 1795, uiteraard, zo zou ik willen zeggen, onder de Regering van koning Willem I plaatsgevonden, maar daarna is het nog diverse keren gebeurd. Zelfs na de tweede wereldoorlog is dat nog drie keer voorgekomen. Het is dus geen puur academische kwestie.

Ik ben de geachte afgevaardigde de heer De Gaay Fortman dankbaar voor de steun die hij heeft uitgesproken over het voornemen, een onderscheidingsteken voor moedig en beleidvol optreden in te stellen. De geachte afgevaardigde heeft daarbij opgemerkt, dat de toekenning van het ridderschap in de Orde van Oranje Nassau in aanlegenheden waarin sprake is van een moedig dan wel buitengewoon beleidvol gedrag toch steeds is beschouwd als een niet geheel passend en tijdelijk hulpmiddel. Vandaar dat de gedachte is gerezen om te komen tot een afzonderlijk onderscheidingsteken voor moedig en beleidvol optreden.

De geachte afgevaardigde de heer De Gaay Fortman sr. weet vanuit een vroeger politiek leven, dat de Minister van Binnenlandse Zaken steeds de instelling van een dergelijke onderscheiding in samenhang heeft gezien met de herziening van het decoratiestelsel. De geachte afgevaardigde heeft hier een paar weken geleden een soort van openlijke schuldbekentenis afgelegd. Hij heeft namelijk gezegd, dat hij bekeerd was van de opvatting, dat er een samenhang moest komen tussen herziening van het decoratiestelsel en de instelling van het nieuwe onderscheidingsteken.

Mijnheer de Voorzitter! Ik ben nog niet zover dat ik tot bekering ben gekomen, maar misschien als ik mijn huidige functie ook voor een andere heb omgeruild, kom ik ook dan tot dezelfde conclusie als waartoe mijn ambtsvoorganger thans is gekomen.

De heer **De Gaay Fortman** (CDA): Bent u er dan nog?

Minister **Wiegel**: Ik hoop dat uw hoop wat dit betreft niet in vervulling gaat, mijnheer de geachte afgevaardigde!

Mijnheer de Voorzitter! Wij zullen zien hoe de gedachten zich verder ook rond de herziening van het decoratiestelsel ontwikkelen. Het is een lange weg en de herziening is niet een van de allerhoogste prioriteiten, als ik kijk naar het zeer omvangrijke beleidsterrein van de Minister van Binnenlandse

Zaken. Wij zijn er echter nog steeds mee bezig.

De geachte afgevaardigde de heer De Gaay Fortman heeft ten aanzien van de instelling van het zogeheten Verzetsherdenkingskruis enige kritische kanttekeningen geplaatst. Ik ben het toch met hem niet eens. Het kruis dat is ingesteld, is een herdenkingsteken. Het is door particuliere initiatieven vanuit het voormalig verzet naar voren gebracht en ontworpen. Het is inderdaad bij Koninklijk besluit erkend. Met die erkenning heeft de Regering willen aangeven dat zij aan dit initiatief, als blijk van respect voor het voormalig verzet ter gelegenheid van de 35-jarige herdenking van de bevrijding, toch bepaald grote waarde toekent. Daarmee is het echter nog geen Koninklijke onderscheiding geworden. Dat is het niet.

Al het is het natuurlijk wel zo – dit moge ook blijken uit het feit dat Hare Majesteit gevolg zal geven aan het verzoek van het initiatiefcomité om de eerste kruisen op 5 mei uit te reiken – dat de Regering toch van harte heeft gesteld achter dat initiatief van het voormalig voorzet om te komen tot een herdenkingsteken. Zeker ook wanneer wordt gezien naar de samenstelling van het initiatiefcomité, geloof ik dat de gedachten die indertijd naar voren zijn gekomen bepaald voldoende weerklink in het voormalig verzet hebben gekregen.

Mijnheer de Voorzitter! De geachte afgevaardigde de heer Feij heeft in zijn betoog nog een korte interventie gepleegd ten aanzien van de komende wettelijke regeling over het verlenen van adeldom, waartoe artikel A 5.2 noopt. Hij heeft gevraagd of de Regering zich al een gedachte heeft gevormd over de vraag of adelsverlening in het kader van die wettelijke regeling aan leden van het Koninklijk Huis bij Koninklijk besluit zal geschieden dan wel of dit bij wet zal plaatsvinden. Die vraag kan door de Regering thans nog niet worden beantwoord. Deze kwestie zal in de toekomst door de wetgever worden beslist. De Regering zelf heeft daarin nog geen definitief standpunt bepaald.

Ten slotte heeft ook de geachte afgevaardigde de heer Feij belangstelling getoond voor de herziening van het decoratiestelsel. Al jaren lang wordt door de verschillende Ministers van Binnenlandse Zaken gezegd dat binnen afzienbare termijn die herziening in het vooruitzicht kan worden gesteld. Ik dacht dat uit de feitelijke geschiedenis wel mag blijken dat wij een tijd die wij kunnen overzien, vrij ruim achten. Op zich zelf kan het ook vaak als

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf
Grondwet

Wiegel

prijzenswaardig worden betiteld dat de Regering ver vooruit kan zien.

Ik moet de geachte afgevaardigde echter toegeven dat deze herziening, die nu al jaren in de pen is, wel erg lang op zich laat wachten. Dit komt waarschijnlijk ook – dat is de laatste opmerking die ik over dit voorstel wil maken – omdat er wel een algehele consensus is over het antwoord op de vraag of het decoratiestelsel moet worden herzien. Maar als dan vervolgens de vraag wordt gesteld:

‘Hoe dan precies?’, vertoont zich een brede waaier van uiteenlopende opvattingen – overigens ook steeds tegenstrijdige opvattingen. Dit maakt het voor de Regering niet altijd eenvoudig. Ik begreep ook dat de geachte afgevaardigde de heer Kolthoff daar belangstelling voor had.

Wanneer mij nog enige tijd van besturen wordt gegeven, kan ik ook de vraag van de geachte afgevaardigde de heer Feij bevestigend beantwoorden. Die toezegging doe ik gaarne.

Ik kom tot het wetsontwerp inzake de verdediging. Allereerst merk ik op dat mijn ambtgenoot van Defensie tot zijn spijt vanwege een belangrijke NAVO-vergadering niet aanwezig kan zijn. Anders had ook de Minister van Defensie gaarne zijn aandeel genomen in de verdediging van dit wetsontwerp.

Het wetsontwerp heeft in de parlementaire behandeling de ruime aandacht gekregen die het verdient. Het gaat in dit voorstel niet alleen om een herziening van de huidige Grondwet in deze zin, dat een aantal verouderde bepalingen wordt geschrapt, maar ook om het zodanig verwoorden van de verdediging in de Grondwet, dat aan de eisen van een democratische rechtsstaat wordt voldaan, dat er duidelijkheid is over de verplichtingen die aan de burgers kunnen worden opgelegd, dat voorts de ver reikende bevoegdheden die voor de verdediging van ons land noodzakelijk zullen zijn ook worden toegekend en dat ten slotte geen misverstand kan ontstaan over de vraag, hoe constitutioneel de gezagsverhoudingen liggen.

Er is dus alle reden voor een diepgaande parlementaire behandeling, mijnheer de Voorzitter. Korthedshalve verwijs ik naar het uitvoerig voorlopig verslag van de kant van de Tweede Kamer en de uitvoerige memorie van antwoord die daarop is verschenen. In dit verband zou ik willen noemen – maar ik kom er later in mijn betoog op terug – het niet meer vermelden van de krijgsmacht en het oppergezag van

de constitutionele Koning daarover in de nieuwe Grondwet en de wijze waarop de doelstelling van de verdediging in het grondwetsvoorstel is verwoord. Voorts wijs ik op de hulpverlening door militairen en de internationale taken met gebruik van militaire middelen, de consequenties daarvan voor met name de dienstplichtigen, de civiele verdediging, de gewetensbezwaren tegen de militaire dienst en het doen vervallen van een aantal verouderde bepalingen uit de Grondwet.

Die uitgebreide schriftelijke behandeling aan de overzijde heeft geleid tot een vruchtbaar mondeling overleg tussen Tweede Kamer en Regering en tot een zeer grote consensus over het wetsontwerp in al zijn facetten. Die consensus bleek niet alleen uit het feit dat in goed overleg tussen Regering en Tweede Kamer enkele verbeteringen in het wetsontwerp konden worden aangebracht – ook in deze Kamer hebben zij geen bezwaren ontmoet –, maar ook uit de omstandigheid dat bezwaren die tijdens de behandeling in de Tweede Kamer door officiersverenigingen en daaraan verwante groeperingen werden aangevoerd, na nog in de Tweede Kamer besproken te zijn geweest daar werden afgewezen.

De geachte afgevaardigden die over dit voorstel het woord hebben gevoerd, zullen inmiddels hebben begrepen dat ik in mijn inleiding niet zo maar ben ingegaan op de uitgebreide voorbehandeling aan de overzijde. Ik heb dat mede gedaan omdat zowel in dit Huis als buiten 's lands vergaderzaal toch ook grote bezwaren tegen dit voorstel zijn aangetekend. Niet in dit Huis, maar wel buiten 's lands vergaderzaal zijn de laatste tijd ook geluiden te vernemen geweest, als zou deze grondwetswijziging min of meer onverhoeds door het parlement zijn gedreven. Dat soort verhalen van buiten deze Kamer zijn nergens op gebaseerd.

De geachte afgevaardigde de heer Feij vond dat van de kant van de krijgsmacht nogal laat is gereageerd.

Zeker kan niet diegenen die een voorlichtende taak hebben nalatigheid worden verweten, omdat het desbetreffende wetsontwerp uitgebreid is gepubliceerd, ook bij voorbeeld in de defensiekrant. Al in de defensiekrant van 15 januari 1979 is een artikel verschenen waarin van de indiening van het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer melding werd gemaakt en waarin ook de hoofdlijnen van het wetsvoorstel uiteen werden gezet. Ook naderhand is in de defensiekrant nog uitvoerig verslag gedaan van de gang van zaken.

Dat kan mij niet leiden tot een andere conclusie dan dat zeker niet onverhoeds dit voorstel zo is gepresenteerd. Al diegenen die van grote belangstelling voor het wetsvoorstel blijik geven, hebben uitgebreid in hun bladen daarover kunnen lezen.

Deze Kamer heeft de discussie over dit wetsvoorstel beperkt tot enkele hoofdpunten. Een ervan is het niet meer vermelden van de krijgsmacht en het oppergezag van de constitutionele Koning daarover in de nieuwe Grondwet. Tegen dat onderdeel van het voorstel zijn belangrijke bezwaren ingebracht door de fracties van CDA, VVD, SGP en GPV. Beginnend met de heer Feij merk ik op dat ik zijn bijdrage niet alleen met grote belangstelling maar ook met instemming, afgezien van die ene voorlopige conclusie aan het einde heb aangehoord. Hij heeft er terecht op gewezen dat bij de behandeling van de nota grondwetsherzieningsbeleid is afgesproken, dat de nieuwe Grondwet sterk vereenvoudigd zal zijn en dat zij alleen zal vermelden hoofdbeginselen en de belangrijkste staatsorganen.

Ook zou de taal duidelijk en zo mogelijk niet voor tweërlei uitleg vatbaar zijn. Dat is, zo heeft de geachte afgevaardigde gezegd, in het voorliggende wetsontwerp ook consequent doorgevoerd. Verder was ik bepaald getroffen door de analyse van de geachte afgevaardigde van de bezwaren die vanuit de krijgsmacht naar voren zijn gebracht. Ik meen dat hij terecht en duidelijk een aantal van die bezwaren heeft ontzenuwd. Zo is de heer Feij tot de feitelijke constatering gekomen, dat over het vervallen van de grondwettelijke bepaling inzake de benoeming van een officier door de Koning reeds bij het eerdere grondwetsvoorstel inzake de ambtenaren is beslist.

Verder concludeerde hij, dat de niet in de Grondwet voorkomende eed van trouw aan de Koning ten onrechte in deze discussie is aangevoerd. Ik deel de conclusie van de geachte afgevaardigde op beide punten ten volle.

Twee elementen bleven er daarna nog voor de geachte afgevaardigde en zijn fractie over. Het eerste is het vervallen van het grondwetsartikel met betrekking tot het oppergezag van de Koning over de krijgsmacht. De geachte afgevaardigde heeft drie daarbij zeer belangrijke argumenten naar voren gebracht. In de eerste plaats wees hij op de historische betekenis van het grondwetsartikel. Het artikel is destijds geschreven om tot uitdrukking te brengen dat de landsverdediging een zaak was van de eenheidsstaat.

In de tweede plaats stelde de geachte afgevaardigde, dat in de grondwetsbepaling niet bedoeld wordt op de koning persoonlijk, doch op de constitutionele koning, derhalve vallende binnen de werking van de ministeriële verantwoordelijkheid. Er is, zo zei de geachte afgevaardigde de heer Feij bij de krijgsmacht sprake van een misvatting omtrent het begrip 'koning' in de Grondwet.

In de derde plaats heeft hij verklaard, geen voet te willen geven aan de gedachte dat op grond van de desbetreffende grondwetsbepaling bij plotseling opkomend dreigend gevaar voor het voortbestaan van onze natie er wel een bijzondere relatie tussen de Koning persoonlijk en de krijgsmacht zou ontstaan. Daarover is gesproken bij het grondwetsontwerp inzake de uitzonderingstoestand. Resumerend heeft de woordvoerder van de fractie van de VVD verklaard, geen termen aanwezig te achten om het op historische gronden destijds opgenomen artikel te handhaven en dat het schrappen van dit artikel geen enkele wijziging brengt in de bestaande situatie.

Ik wil met nadruk verklaren, dat ik deze analyse volstrekt juist acht en dat ik mij daarin evenals in de conclusie, volledig kan vinden. Over het laatste element, dat de geachte afgevaardigde noemde, de vermelding van de krijgsmacht in de Grondwet kom ik nog te spreken.

Eerst wil ik ter wille van de samenhang van mijn betoog ingaan op opmerkingen over andere punten, die door de geachte afgevaardigde de heer Christiaanse in zijn uitvoerig en doorwrocht betoog naar voren zijn gebracht. De geachte afgevaardigde de heer Christiaanse heeft in zijn interventie voorop gesteld, dat hij dit wetsontwerp wilde beoordelen op zakelijke en niet op emotionele gronden.

Ik stel dit uitgangspunt van de benadering zeer op prijs. Uiteraard zal ook de Regering zich beperken tot zakelijke overwegingen. De heer Christiaanse heeft het preadvies van prof. Van Maarseveen voor de militaire rechterlijke vereniging in 1966 aangehaald. Met Van Maarseveen noemde de geachte afgevaardigde daarbij een drietal vraagpunten.

1. Moet een nieuwe Grondwet dwingend voorschrijven dat er een defensie zal zijn? Moet zij Defensie uitsluiten of moet zij erover zwijgen?

2. Moet in de nieuwe Grondwet de verhouding worden geregeld tussen de staatsorganisatie als geheel en de defensie-organisatie als deel ervan?

3. Moet een nieuwe Grondwet aandacht besteden aan de verhouding tussen burger en defensie? Over het laatste – de verhouding tussen burger en defensie – behoef ik thans niet te spreken, omdat ook naar het oordeel van de geachte afgevaardigde de heer Christiaanse daaraan de nodige aandacht is besteed in het wetsontwerp. Wat betreft het eerste vraagpunt heeft Van Maarseveen destijds gesteld, dat de nieuwe Grondwet zich noch tegen, noch voor militaire defensie uit dient te spreken.

Beslissingen ter zake dienen zijns inziens aan de normale politieke meerderheid te worden overgelaten. Terecht heeft de geachte afgevaardigde opgemerkt, dat de Regering het wetsontwerp niet op de redenering van Van Maarseveen heeft gebaseerd. Uit de tekst van artikel 5.2.4, waar de verschillende doelstellingen van de verdediging worden aangegeven blijkt naar de overtuiging van de Regering duidelijk, welk een verschil er overigens bestaat tussen het voorstel van de Proeve en het grondwetsontwerp. De Proeve hield niets in over de doelstelling en het wetsontwerp bevat een uitgebreide bepaling daarover.

In hoeverre destijds de hand van Van Maarseveen in de Proeve herkenbaar zou zijn geweest, laat ik maar in het midden. Waar het in deze discussie om gaat, is dat de geachte afgevaardigde de heer Christiaanse stelt, dat het resultaat van het grondwetsvoorstel hetzelfde is als de gedachte van de heer Van Maarseveen. Die stelling lijkt mij toch moeilijk vol te houden. De militaire verdediging staat uitdrukkelijk in artikel 5.2.4. genoemd. Hierin ligt een keuze besloten. Het niet meer vermelden van de krijgsmacht als zodanig in de nieuwe Grondwet doet aan deze keuze niet af.

Dat met de nieuwe Grondwet, in tegenstelling tot de huidige Grondwet, de defensie aan wisselende politieke meerderheden zou zijn overgelaten, is ook een stelling die voor de Regering moeilijk te vatten is. Men kan toch niet beweren, dat een grondwettelijke bepaling dat er een krijgsmacht is, enige garantie zou bieden voor een noodzakelijke omvang daarvan? Dat onder het voorgestelde artikel 5.2.4 het risico zou ontstaan dat telkenmale over het al of niet voortbestaan van de krijgsmacht zou worden gesproken, acht de Regering dan ook volstreekte theorie.

Artikel 5.2.4 gaat uit van het bestaan van een krijgsmacht, ook al wordt deze niet uitdrukkelijk in de bepaling genoemd. Dit impliceert dat de krijgsmacht niet bij gewone wet zou kunnen worden opgeheven. Ik merk dit ook op

naar aanleiding van de opmerkingen van de geachte afgevaardigde, de heer Feij. De regeringscommissaris zal na mijn betoog nog op deze staatsrechtelijke vraag nader ingaan.

Voor wat betreft het tweede vraagpunt van de geachte afgevaardigde de heer Christiaanse wil ik zeggen, dat het onjuist is te menen dat de nieuwe Grondwet niet toe zou komen aan de regeling van de verhouding van de staatsorganisatie als geheel tot de defensie-organisatie als deel daarvan. Integendeel, het wetsvoorstel maakt een principiële keuze door duidelijk aan te geven dat de krijgsmacht staatsrechtelijk gezien geen zelfstandige macht in de staat is, doch een instrumenteel karakter heeft.

Het wetsvoorstel kijkt daarin op geen enkele wijze af van het voorstel van de staatscommissie, dat niet is overgenomen. De bepaling van de staatscommissie dat het verdedigingsbeleid wordt gevoerd door de Regering doet hier, dacht ik, toch niets aan af. Die bepaling is niet overgenomen vanwege het feit, dat wij haar overbodem vonden en mede omdat daardoor de indruk zou kunnen worden gewekt dat de rol van de volksvertegenwoordiging met betrekking tot de verdediging een meer beperkte zou zijn dan bij andere takken van regeringsbeleid.

Mijnheer de Voorzitter! Ik wil graag ingaan op een aantal andere opmerkingen van de heer Christiaanse. De geachte afgevaardigde heeft gesteld, dat de Regering onvoldoende ingaat op de bijzondere positie van de krijgsmacht in tijd van oorlog en dat zij onvoldoende oog heeft voor de betekenis van de defensie voor het voortbestaan van de natie. De argumentatie van de Regering zou, zo zei de geachte afgevaardigde, te veel op de vredessituatie gericht lijken te zijn. Ik wijs deze stelling pertinent af.

De tekst van artikel 5.2.4 aanvangende met de eerste doelstelling van de verdediging, namelijk de militaire verdediging van het Koninkrijk, weersprekt deze stelling. De bijzondere positie van de krijgsmacht in tijd van oorlog behoort, naar onze mening, niet grondwettelijk te worden geaccentueerd omdat ook in oorlogstijd de krijgsmacht een verdedigingsinstrument is, ondergeschikt aan de Regering. Voor zover militaire gezagsdragers met buitengewone bevoegdheden moeten worden uitgerust, geschiedt dit in het kader van het door deze Kamer reeds aanvaarde grondwetsartikel inzake de uitzonderingstoestanden en niet in het kader van de grondwettelijke bepalingen over de defensie.

Mijnheer de Voorzitter! De heer Christiaanse heeft ook gesproken over wetsontwerp 16 036 betreffende Ministerraad en contraseign. Dit wetsontwerp zou een nieuw argument geven om artikel 68, eerste lid, te handhaven; de Ministerraad zou niet meer de opdracht krijgen de eenheid van de Kroon te handhaven. Is dat zo? Wanneer wij zien naar de aanvankelijk door de Regering voorgestelde redactie van dit artikel dan had het derde lid van artikel 2.2.4 niet de betekenis, de eenheid van de Kroon te bevestigen.

Beoogd werd in dat artikel aan te geven, dat het een taak van de Ministers gezamenlijk is om tot eenheid van hun beleid te komen. In dat opzicht is de betekenis van bedoelde bepaling dezelfde gebleven. Daarin is geen argument gelegen voor handhaving van artikel 68, lid 1. Het is duidelijk dat ook in de geamendeerde bepaling van het desbetreffende grondwetsartikel 2.2.4, lid 3 nog steeds voorkomen dezelfde woorden, die ook in het aanvankelijke regeringsvoorstel stonden, namelijk dat de Ministerraad de eenheid van het regeringsbeleid bevordert. Ik begriep niet precies, hoe wordt gesuggerd een verschil tussen de oorspronkelijke en de nieuwe bepaling. Wat de eenheid betreft, zijn de bepalingen gelijk.

Met de volgende stelling van de geachte afgevaardigde de heer Christiaanse kom ik terug bij het punt betreffende het vermelden van de krijgsmacht in de Grondwet. De geachte afgevaardigde noemde als argument contra het niet uitdrukkelijk vermelden van de krijgsmacht in de Grondwet, dat in de staat van oorlog en in de staat van beleg het militair gezag bevoegdheden verkrijgt die ver uitstijgen boven die van elke andere overheidsdienst. Zo heeft hij het gesteld. Deze aangelegenheid is ook uitputtend behandeld bij het grondwetsontwerp inzake de uitzonderingstoestanden, dat ook door deze hoge vergadering is aanvaard. Ik zou er in dit verband nog op willen wijzen, met name naar aanleiding van datgene wat de geachte afgevaardigde heeft gesteld, dat tijdens de genoemde uitzonderingstoestanden door het militair gezag geen essentiële staatsfuncties worden overgenomen. Het militair gezag wordt tijdens uitzonderingstoestanden ingesteld met het oog op een goede uitvoering van de militaire taak. De dan toegekende bevoegdheden kunnen zeer ver strekken, maar betekenen nimmer een afwijking van de grondwettelijke bevoegdheden van de cen-

trale overheid en zij worden ook onder verantwoordelijkheid van de Regering uitgeoefend.

In dit verband moet ik er ook op wijzen, dat niet alleen het militair gezag met buitengewone bevoegdheden wordt uitgerust. Als men de Oorlogswet voor Nederland opslaat, kan men zien dat ook een in te stellen buitengewoon burgerlijk gezag ver reikende bevoegdheden krijgt. Ik zou willen stellen, dat de vermelding van de krijgsmacht beslist niet noodzakelijk is om genoegzame bevoegdheden aan een eventueel militair gezag toe te kennen. De basis daarvoor is te vinden in het artikel inzake de uitzonderingstoestanden.

Ik kan mij niet helemaal aan de indruk onttrekken, dat in het betoog van de geachte afgevaardigde de heer Christiaanse toch niet een voldoende onderscheid wordt gemaakt tussen de taak van de krijgsmacht door gevechtshandelingen het land te verdedigen, en de bestuurlijke bevoegdheden, waarmede eventueel het militair gezag wordt uitgerust met het oog op de militaire taken. Alleen voor het laatste is een grondwettelijke basis nodig in het artikel betreffende de uitzonderingstoestanden.

Het beeld dat de geachte afgevaardigde oproept van de krijgsmacht, waarop in tijden van nood in laatste instantie het bestuur van de Staat rust, is, vindt de Regering, toch niet volledig in overeenstemming met het beeld dat Grondwet en wet geven. Ik kan ook niet meegaan met een andere stelling van de geachte afgevaardigde, namelijk dat buitenlandse grondwetten hier tot voorbeeld zouden moeten strekken. De vermelding van de krijgsmacht en het gezag daarover in buitenlandse grondwetten heeft in de democratisch geregeerde landen vooral tot doel, te beklemtonen dat de burgerlijke politiek verantwoordelijke executieve de politieke leiding heeft en niet het opperbevel. In de herziene Nederlandse Grondwet wordt dit voldoende bepaald, doordat dit wetsontwerp het instrumentale karakter van de krijgsmacht accentueert.

Wat de symboolfunctie die van een dergelijke bepaling zou kunnen uitgaan betreft – ook daarover is gesproken – merk ik op, dat de emotionele waarde die met name voor de krijgsmacht van de persoon van het Staatshoofd als symbool van de onafhankelijkheid van het land kan uitgaan, evenzeer van de nieuwe Grondwet kan uitgaan, die uitdrukkelijk en uitvoerig regelt dat Nederland een constitutionele Koning heeft.

In het algemeen wil ik ingaan op het niet meer uitdrukkelijk vermelden van de krijgsmacht in de Grondwet. In mijn nadere beschouwing zal ik op de verschillende opmerkingen, die over dit onderwerp door de leden Christiaanse, Feij, Meuleman en Van der Jagt gemaakt zijn, ingaan.

In de memorie van antwoord, gericht aan de Eerste Kamer, hebben wij reeds uiteengezet op welke gronden de Regering, in het voetspoor van de staatscommissie-Cals/Donner, van oordeel is dat de krijgsmacht als apparaat ondergeschikt is aan de Regering en derhalve geen expliciete grondwettelijke vermelding behoeft. In diverse stukken is uitvoerig gemotiveerd waarom dit het geval is en ik behoeft daarom de argumenten in dezen niet te herhalen.

Er is onder meer als reden genoemd – en ik haal die punten eruit, omdat die ook van belang waren voor de overwegingen die ten grondslag liggen aan de betogen van de verschillende geachte afgevaardigden – dat verantering in de Grondwet van het bestaan van de krijgsmacht een onderstreping betekent van de stelling, dat de krijgsmacht een noodzakelijke element is bij het behoud en de bevestiging van het staatsbestel.

De Regering onderschrijft uiteraard de stelling dat de krijgsmacht een noodzakelijk element is voor het behoud van de staat. Hoezeer deze stelling ook onderschreven wordt, op zichzelf is dit geen argument om uit dien hoofde de krijgsmacht als apparaat een grondwettelijke vermelding te geven. In de memorie van antwoord is opgemerkt, dat ook van andere overheidsapparaten kan worden gezegd, dat zij nodig zijn voor het behoud van de staat. Toch worden ook deze overheidsapparaten niet in de Grondwet genoemd, maar dat doet aan hun functioneren niet de minste afbreuk.

Ter illustratie noem ik de volgende voorbeelden. De buitenlandse dienst vertegenwoordigt, onder verantwoordelijkheid van de Regering, de Nederland belangen in het buitenland. Deze dienst heeft mede tot taak, internationale crises die gevaarlijk kunnen zijn voor ons land, te voorkomen of op te lossen.

Tevens wijs ik op het politie-apparaat, dat een onmisbare functie heeft voor het behoud van onze democratische rechtsorde. Ook deze diensten hebben geen grondwettelijke vermelding nodig om ingepast te kunnen worden in ons staatsbestel, omdat zonder meer duidelijk is dat zij geen zelfstandige machten in de staat zijn.

Wiegel

Zij zijn ondergeschikt aan het politieke gezag.

De Grondwet is het instrument om de samenstelling en de bevoegdheden aan te geven van de voornaamste organen van de staat. De Grondwet geeft ook aan, hoe hun onderlinge samenwerking of verhouding is. Ik noem in dit verband organen, zoals de Koning, de Regering, de Ministers, de Minister-raad, het parlement, de rechterlijke macht en de lagere publiekrechtelijke besturen. Het gaat er bij deze organen om dat zij eigen bevoegdheden hebben in ons staatsrechtelijk bestel. Vandaar dat de Algemene Rekenkamer en de ombudsman wél in de Grondwet worden genoemd, die door de geachte afgevaardigde de heer Feij zijn aangehaald, waarbij bovendien geldt dat het parlement ten aanzien van de benoeming van deze instellingen bevoegdheden heeft. De krijgsmacht behoort naar ons staatsrecht niét tot die organen, die eigen bevoegdheden hebben.

De krijgsmacht is een dienend instrument dat de Regering ter beschikking staat voor de verdediging van het land en voor andere wettelijke taken en is geen zelfstandig orgaan van de staat. Welnu, deze staatsrechtelijke plaatsbepaling van de krijgsmacht volgens de bestaande Grondwet wordt in het voorgestelde grondwetsartikel geheel gevolgd. Op dat punt verandert er dus niets. Dit betekent ook dat bij het voorliggende wetsontwerp de krijgsmacht niet bij gewone wet zou kunnen worden afgeschaft. Dat zou eerst mogelijk zijn indien het grondwetsartikel 5.2.4. zou worden gewijzigd.

Het verschil tussen de bestaande Grondwet en het voorliggende voorstel komt neer op een verschil in vormgeving. Daarop is ook door de geachte afgevaardigden gedeut. Ik wijs erop dat naar mijn overtuiging de vormgeving van dit ontwerp toch de voorkeur verdient. Immers, terwijl voor de staatsrechtelijk geschoolde lezer het in de huidige Grondwet geheel duidelijk mag zijn dat de krijgsmacht een aan de Regering ondergeschikt apparaat is, de letterlijke tekst van met name artikel 68 zou nog aanleiding tot misverstanden kunnen geven voor de niet-staatsrechtelijk geschoolde 'fijnproevers', bij voorbeeld over de staatsrechtelijke verhouding tussen Koning en krijgsmacht.

Het is de staatscommissie geweest die daarop heeft gewezen en die mede daarom schrapping van deze bepaling wenselijk heeft geacht. Ik dacht te kunnen stellen, dat het voorgestelde grondwetsontwerp op dit punt nu

geen enkele ruimte tot enig misverstand meer laat. Ik benadruk dat de Regering nimmer heeft gesteld dat de krijgsmacht gelijksoortig is aan andere overheidsdiensten in die zin dat er bij voorbeeld geen verschil zou bestaan tussen de krijgsmacht en de brandweer of de belastingdienst. Niemand zal ontkennen dat de krijgsmacht naar de aard een volstrekt uniek apparaat is. Waar het in de Grondwet om gaat, is dat er staatsrechtelijk wat de gezagsverhoudingen betreft geen verschil is, omdat de krijgsmacht evenals andere overheidsdiensten een instrument is, dat ondergeschikt is aan de Regering.

Samenvattend merk ik op, dat ik van oordeel ben dat het voorgestelde grondwetsontwerp de verdediging de plaats geeft die haar toekomt. In artikel 5.2.4. spreekt de grondwetgever uitdrukkelijk van de militaire verdediging van het Koninkrijk en legitimeert daarbij de wetgever in het bijzonder om in verband daarmee plichten op te leggen die kunnen leiden tot de inzet van het leven. Voorts noemt het artikel de vervulling van internationale taken met gebruik van militaire middelen en de hulpverlening door militairen en de plichten die in verband daarmee aan de burgers kunnen worden opgelegd. Daarnaast wordt de civiele verdediging genoemd. Uit de tekst van artikel 5.2.4. moge duidelijk blijken, dat het bestaan van de krijgsmacht wordt voorondersteld. Aldus wordt de krijgsmacht, staatsrechtelijk gezien, op dezelfde voet behandeld als overige staatsdiensten.

Mijnheer de Voorzitter! Het zal de Kamer duidelijk zijn dat ik in mijn betoog de voorliggende problematiek vooral vanuit staatsrechtelijk oogpunt heb belicht. Dat ligt ook in de aard van de zaak, waarover wij vanmiddag discussiëren, besloten. Maar ik zou toch niet willen nalaten een woord te wijden aan wat ik ook duidelijk heb onderkend als een belangrijk aspect van dit voorstel, namelijk de gehechtheid aan tradities en aan nationale waarden, die zeker en terecht bij de krijgsmacht een grote rol spelen en die met name ook in de tweede wereldoorlog bij de krijgsmacht en voor de zeer velen buiten de krijgsmacht, die zich voor de bevrijding van ons land met gevaar voor of verlies van eigen leven hebben ingezet, een motiverende factor zijn geweest.

Ik spreek hier als mijn overtuiging uit, dat deze goede tradities en waarden, ook in eventueel toekomstige buitengewone omstandigheden, waarvan uiteraard een ieder hoopt dat zij zich nimmer meer zullen voordoen, door

de krijgsmacht zullen worden gehandhaafd. Dat daarbij ook emoties een grote rol spelen, wordt door de Regering volledig onderkend. Die emoties mogen ons echter niet blind maken voor aard en functie van de Grondwet, namelijk grondslag van ons staatsbestel te zijn.

Daarom moet bij het overwegen van dit wetsontwerp de staatsrechtelijke zuiverheid voorop staan. Aan die eis voldoet het voorstel naar de mening van de Regering ten volle. Daarom doe ik een beroep op de afgevaardigden die in eerste termijn bezwaren tegen het wetsontwerp naar voren hebben gebracht. Ik heb getracht, zo goed mogelijk in te gaan op deze bezwaren. Ik hoop dat de geachte afgevaardigden bereid zijn om onze antwoorden te wegen, zoals wij ook hun betogen hebben gewogen.

Na de gedegen discussies aan de overzijde en in dit Huis hopen wij dat ook geachte afgevaardigden die aanvankelijk bezwaren hadden wellicht tot de conclusie kunnen komen dat het hier gaat om een verantwoord voorstel, waaraan zij hun stem zouden kunnen geven. Als wij kijken naar de lijnen waarlangs wij deze grondwetsherziening tot stand willen brengen, heeft de Regering naar mijn mening juist en staatsrechtelijke zuiver gehandeld bij het doen van de voorstellen die hier thans ter discussie staan, nadat zij aan de overzijde zijn aanvaard.

□

De heer **Simons** (Regeringscommissaris voor de Grondwetsherziening):
Mijnheer de Voorzitter! Na het uitvoerige, diepgaande betoog van de Minister, wil ik nog enkele opmerkingen maken over juridische aspecten. De doeleinden van de militaire dienst worden in het voorgestelde artikel zeer uitdrukkelijk genoemd. In het eerste lid van artikel 5.2.4. wordt gesproken van de militaire verdediging van het Koninkrijk, het vervullen van internationale taken met gebruik van militaire middelen en de hulpverlening door militairen. Daarbij staat de militaire verdediging van het Koninkrijk voorop. Deze formulering is door de Regering gekozen op grond van het advies van de Raad van State.

Het militair karakter van dit deel van het artikel is tijdens de behandeling in de Tweede Kamer extra geaccentueerd. De civiele verdediging die aanvankelijk ook in het eerste lid was opgenomen, is namelijk bij nota van wijziging in een afzonderlijk lid van dit artikel ondergebracht.

Simons

Ik kom dan tot de bespreking van de vraag, waarom de krijgsmacht niet meer uitdrukkelijk wordt vermeld. De meeste auteurs die over dit onderwerp hebben geschreven, kunnen zich hiermee geheel verenigen. Er is uitvoerig over gesproken in het in de memorie van antwoord aan deze Kamer genoemde preadvies van Kolonel mr. Bijvoet, dat is verschenen in het militair rechterlijk tijdschrift van 1969. Kolonel Bijvoet ging niet voorbij aan het beoog van wijlen prof. L. W. G. Scholten, die wel een voorstander was van het noemen van de krijgsmacht in de Grondwet, anders dan andere organen van instrumentele aard, zoals politie, waterstaat enz. Scholten bestreed de gelijkwaardigheid van die andere organisaties met de krijgsmacht. Daartegenover voerde Bijvoet aan dat die gelijkwaardigheid niet in de Proeve was gesteld, 'maar slechts de gelijkheid vanuit staatsrechtelijk oogpunt, van waaruit inderdaad genoemde organen als uitvoerende apparaten, als instrumenten in de hand van de Regering volkomen vergelijkbaar zijn met de krijgsmacht.'

Daarom ging het, want (ik citeer Bijvoet opnieuw) 'Vermelding behoeven in de Grondwet die organen die door hun bijzondere bevoegdheden het staatsbestel karakteriseren. De krijgsmacht nu, hoe hoog men die ook mag schatten, doet dit niet'. Meer in het algemeen merkte Bijvoet op dat 'wanneer bepaalde staatszaken of -organen in de Grondwet een meer bescheiden plaats wordt toegedacht dan zij daarin thans innemen, dit doorgaans op verzet stuit van hen die zich daarbij bijzonder betrokken voelen'. Zoals Bijvoet zegt:

'Dit heeft er de schijn van dat de Grondwet wel beleefd wordt als een ambtelijk statussymbool'.

Iets dergelijks, mijnheer de Voorzitter, heeft zich dunkt mij duidelijk voorgedaan ten aanzien van het niet meer uitdrukkelijk in de Grondwet vermelden van de krijgsmacht. Dit is geheel in overeenstemming met het karakter van de herziene Grondwet en terecht ook voorgesteld voor het militaire apparaat.

Nu schreef kolonel Bijvoet over de Proeve, maar een andere commentator handelde over het grondwetsontwerp zelf. Dat was professor Kortmann. Deze schreef daarover in 1980, wederom in het Militairrechtelijk Tijdschrift. Hij wijdde daarbij een passage aan het niet meer in het ontwerp vermelden van de krijgsmacht, zulks overeenkomstig het voorstel van Proeve en

Staatscommissie. Kortmann haalde de memorie van toelichting aan die erop wees dat het instrumentele karakter van de krijgsmacht geen ander is dan dat van andere diensten, zoals de buitenlandse dienst, de politie enzovoorts. Kortmann merkte daaromtrent op:

'Dit is ongetwijfeld een juiste opvatting naar de huidige staatsrechtelijke verhoudingen'.

Hij voegde daaraan toe dat artikel 5.2.4 indirect wel uitgaat van het bestaan van een militair apparaat. Het spreekt van de militaire verdediging van het Koninkrijk, van militaire middelen en van hulpverlening door militairen. Ik acht ook zijn verdere commentaar op dit punt van belang. Die betreft dan het tweede artikel in het wetsontwerp. Zoals u weet luidt dat:

'De wet regelt de vrijstelling van militaire dienst wegens ernstige gewetens bezwaren'. Daarvan zei Kortmann:

'Ook dat artikel 5.2.5 neemt het bestaan van een militair apparaat aan. Anders zou het artikel overbodig zijn, althans anders moeten zijn geredigeerd'.

Met andere woorden: in die twee artikelen waaruit het wetsontwerp bestaat, ligt het bestaan van het militaire apparaat besloten. Daarom is er geen sprake van dat de krijgsmacht bij wet zou kunnen worden opgeheven, laat staan dat iemand in die richting zou denken. Zou men ooit die krijgsmacht willen opheffen – ik acht dit volkomen onwaarschijnlijk – dan zouden hiervoor deze twee artikelen, wanneer die in de Grondwet zouden worden opgenomen, grondig moeten worden gewijzigd. Dat betekent dat hiervoor evenals thans het geval is, grondwetswijziging nodig zou zijn.

Voor de vrees die de geachte afgevaardigde de heer Feij in dit opzicht koesterde, bestaat daarom naar mijn mening geen grond. Met deze aanhalingen uit artikelen van gezaghebbende auteurs zou ik voor dit ongetwijfeld belangrijke punt willen volstaan. Ik onderschat de betekenis van dit punt niet. Mijn aanhalingen onderstrepen naar mijn mening dat enerzijds in het wetsontwerp een juiste systematiek is gevolgd door de krijgsmacht, evenals andere apparaten van de Regering, niet meer te vermelden en dat anderzijds de doeleinden waarvoor het militaire apparaat wordt gebruikt, zeer uitdrukkelijk worden genoemd.

Daarbij wordt niet nagelaten om door driemaal gebruik te maken van de term 'militair' het bijzonder karakter daarvan tot uitdrukking te laten komen. De twee artikelen 5.24 en 5.25

blijven te zamen het militaire apparaat en de dienstplicht in de Grondwet verankeren.

Ik kom vervolgens te spreken over het punt, dat het wetsontwerp niet meer de bestaande bepaling bevat van artikel 68, eerste lid, dat de Koning het oppergezag over de krijgsmacht heeft. De geachte afgevaardigde de heer Feij kon zich hiermee verenigen. De andere afgevaardigden die in eerste termijn het woord voerden, spraken zich hier tegen uit. De heer Feij wees er terecht op, dat artikel 68, eerste lid, historisch gezien de uitdrukking was van de destijds nieuwe gedachte dat de landsverdediging een zaak was van de eenheidsstaat. De bepaling had niet de bedoeling om juist een speciale band met de Koning te leggen. Met de term 'de Koning' werd bedoeld 'de constitutionele Koning', dus de Koning met zijn verantwoordelijke Ministers. Te zamen vormden zij de Regering. Naar ik hoop en vertrouw zal dit ook onomwonden worden neergelegd in de herziene Grondwet, in artikel 2.2.1:

De regering wordt gevormd door de koning en de ministers.

Zou men het wenselijk hebben geacht, het staatsorgaan te vermelden dat het verdedigingsbeleid voerde, dan zou in het systeem van de herziene Grondwet daarvoor de regering, dus de Koning en ministers te zamen, moeten zijn aangewezen.

Dat heeft destijds de Staatscommissie voorgesteld met de tekst: Het verdedigingsbeleid wordt gevoerd door de regering.

Waarom dit voorstel niet is gevolgd in het wetsvoorstel is in de memorie van toelichting uiteengezet. Ook heeft de Minister daarover gesproken. Speciaal ten aanzien van het verdedigingsbeleid te bepalen dat dit wordt gevoerd door de regering, zou een niet voldoende te motiveren inbreuk op het overigens in de nieuwe Grondwet te volgen systeem betekenen. In dit systeem wordt namelijk ten aanzien van geen enkele taak van de centrale overheid bepaald bij wie het beleid berust. Dergelijke bepalingen zijn overbodig te achten, omdat een en ander reeds uit de artikelen betreffende de Ministerraad en de ministeriële verantwoordelijkheid volgt, aldus de memorie van toelichting. Overigens wees deze in dit verband ook terecht op de grondwettelijke bepaling inzake de regering die ik reeds noemde. Ik zeg nog iets meer: naast de bepaling: de regering wordt gevormd door de Koning en de ministers wijs ik op de bepaling omtrent de onschendbaarheid van de Koning.

Simons

Het lijkt mij hierbij wel van belang, er de aandacht op te vestigen, dat de Raad van State geen bedenking heeft laten horen tegen het vervallen van de bepaling over het oppergezag van de Koning en tegen het niet opnemen van een bepaling omtrent het door de regering te voeren verdedigingsbeleid. Een enkele geachte afgevaardigde heeft namelijk gevraagd in hoeverre aan het advies van de Raad van State aandacht is besteed. De Raad van State stemde uitdrukkelijk in met 'het schrappen van bepalingen die hetzij verouderd hetzij niet essentieel zijn'. Daartoe rekende de Raad van State kennelijk ook de bepaling over het oppergezag. Hij sprak verder voorkeur uit voor het voorstel van de Staatscommissie, waarin de doelstelling van de militaire dienst werd uitgewerkt. Dat heeft geleid tot een duidelijke formulering in artikel 5.24. Daarop heb ik reeds gewezen.

De bezwaren tegen handhaving van de bepaling over het oppergezag zijn ook weergegeven in het artikel van professor Kortmann dat ik heb genoemd. Hij merkte op, dat daartegen voornamelijk van militaire zijde bezwaren waren gerezen, doch hij sloot zich aan bij de motivering voor deze weglating door de Staatscommissie. De bepaling, aldus Kortmann, zou aanleiding kunnen geven tot de onjuiste opvatting, dat er tussen de Koning en de krijgsmacht een andere verhouding zou bestaan dan tussen hem en andere staatsdiensten.

Ook zou, aldus Kortmann, vermelding van het oppergezag van de Koning niet passen in de systematiek van de nieuwe Grondwet, die ook met betrekking tot andere bijzondere vormen van regeringsbeleid Kroon noch regering expliciet noemt. Kortmann besloot zijn betoog met de constatering dat de algemene grondwettelijke bepalingen inzake de regering, de Ministerraad en de ministeriële verantwoordelijkheid in het nieuwe stelsel evenzeer gelden voor het verdedigingsbeleid als voor bij voorbeeld het buitenlands beleid.

De geachte afgevaardigde de heer Christiaanse noemde in dit verband ook nog een artikel uit Themis van 1967, van professor Wessel. Hetgeen deze zei over de term 'krijgsmacht' en over het oppergezag – ik heb het nog eens nagelezen – was kort maar duidelijk. Ik lees deze tekst daarom maar in zijn geheel voor:

'Aan de uit 1956 daterende, ietwat vergeelde term krijgsmacht bestaat mijns inziens geen behoefte. Ook een

bepaling ten aanzien van het oppergezag of opperbestuur, acht ik overbodig. Iedereen weet dat, voor zover bij internationale overeenkomsten niet anders is bepaald, de Regering de in deze beslissende instantie is.'

De kwalificatie 'vergeelde' uit dit citaat neem ik niet voor mijn rekening.

Mijnheer de Voorzitter! Mijn conclusie is, dat het wetsontwerp op verantwoordelijke wijze de belangrijke taak van de verdediging in de nieuwe Grondwet haar plaats heeft gegeven.

Ik zou ten slotte nog eens willen onderstrepen dat deze formulering op geen enkele wijze een tekort aan waardering betekent voor of een miskenning van het eigen karakter van de krijgsmacht.

Ik spreek de hoop uit, mijnheer de Voorzitter, dat de geachte afgevaardigden die bezwaren tegen dit wetsontwerp hebben laten horen, door al hetgeen thans ter verdediging van het wetsvoorstel is aangevoerd tot een meer positief oordeel daarover zullen kunnen komen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enige minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van **hoofdstuk VIII (Departement van Onderwijs en Wetenschappen) van de begroting van uitgaven van het Rijk voor het jaar 1981; begroting van uitgaven; aanwijzing en raming van de middelen (16 400-VIII)**.

De **Voorzitter**: Op de agenda staat: Afdoening zonder debat. Daartoe is inderdaad besloten, maar naar mij is gebleken, is er wel behoefte aan het afleggen van stemverklaringen. Daar geef ik nu graag gelegenheid voor.

□

De heer **Oskamp** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Mijn fractie en ook die van D'66 en de PSP zullen dit jaar niet voor de begroting van Onderwijs en Wetenschappen kunnen stemmen. Daarin brengen zij niet een afkeuring van het onderwijskundig beleid tot uitdrukking; hun overwegingen zijn van staatsrechtelijke aard. Het budgetrecht behoort naar de mening van deze fracties aan het parlement; niet de Ministers, maar de Staten-Generaal bepalen waar middelen gevonden worden en hoe zij uiteindelijk worden besteed. Met de begroting, die nog immer een ongedekt bedrag van 119 mln bevat, kunnen wij daarom niet akkoord gaan.

De gisteren door de Tweede Kamer ontvangen brief verandert daaraan niets.

□

De heer **Oudenhoven** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Pas vanmorgen heeft onze fractie ervan kennis genomen dat de Minister het pakket maatregelen, dat dient ter dekking van een bedrag van 119 mln., gisteren aan het parlement heeft toegezonden.

De **Voorzitter**: Aan de Tweede Kamer, wel te verstaan.

De heer **Oudenhoven** (VVD): Daarin hebt u gelijk, mijnheer de Voorzitter, maar wij hebben van de begeleidende brief een afschrift gekregen.

Mijn fractie acht dit, eufemistisch uitgedrukt, aan de late kant en vraagt zich af of met enige moeite het voorstel tot invulling deze Kamer niet voor het week-end had kunnen bereiken.

Nog steeds ligt de beslissing voor, wat te doen met Hoofdstuk VIII van de rijksbegroting 1981 na de goedkeuring door de Tweede Kamer. Nu het aanvullende pakket maatregelen op tafel ligt, vervalt de belangrijkste budgettaire reden om op dit moment de begroting voor het Onderwijs te verwerpen en zijn er naar de mening van mijn fractie nog twee mogelijkheden:

- uitstel van de administratieve afhandeling tot na het moment waarop de Tweede Kamer zich over de aanvullende maatregelen heeft uitgesproken, of
- administratieve afdoening volgens de huidige agenda van deze Kamer.

De Tweede Kamer zal de aanvullende maatregelen beoordelen in de laatste week van deze maand. De Eerste Kamer zal zich dan op zijn vroegst begin mei kunnen uitspreken.

Op basis van de Comptabiliteitswet zal de Minister, bij een niet of nog niet goedgekeurde begroting, slechts mogen beschikken over ten hoogste vier twaalfde gedeelte van de bedragen, welke laatstelijk bij wet voor dat hoofdstuk zijn toegestaan. Het moment, waarop nog slechts met medewerking van de Minister van Financiën bij uitzondering bepaalde uitgaven mogen worden gedaan, zal voor 1 mei liggen, zodat voor enige tijd artikel 20 van de Comptabiliteitswet van toepassing zal zijn. Mijn fractie acht dit niet in het belang van een doelmatige werkwijze van het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen en derhalve niet in het belang van het onderwijs. Mijn fractie is van oordeel, dat de administratieve afhandeling nu kan plaatsvinden en zal voor de begroting stemmen.

De heer **Van Waterschoot** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Mijn fractie ervaart de wijze waarop wij vandaag de begroting van Onderwijs en Wetenschappen afdoen als onbevredigend. Het late tijdstip waarop de behandeling van deze begroting in de Tweede Kamer is afgerond en de zeer beperkte mogelijkheden wat tijd betreft die onze Kamer nog voor 26 mei heeft, hebben ook ons van een debat doen afzien. De Tweede Kamer heeft deze begroting inmiddels aanvaard zonder dat voor een bedrag van f 119 miljoen een invulling is gegeven.

Wij vinden dat door zo te handelen het budgetrecht van het parlement uit handen wordt gegeven. Hieraan doet niet af de inmiddels door de Minister uitgegeven verklaring over zijn voorstellen tot dekking van het tekort. De Tweede Kamer heeft zich hierover immers nog niet kunnen uitspreken op het moment waarop van deze Kamer een goedkeuring van de hele begroting wordt gevraagd. Het blijft derhalve onzorgvuldig begroten. Dat behoort deze Kamer naar de mening van mijn fractie niet te accepteren. Het is duidelijk dat wij hiermee onze afkeuring uitspreken, niet alleen over de handelwijze van de Minister en het kabinet maar ook over de handelwijze van de Tweede Kamer, die deze begroting heeft goedgekeurd. Onze fractie zal dan ook tegen deze begroting stemmen.

De heer **Zoutendijk** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! De begroting van Onderwijs en Wetenschappen is op zichzelf zowel wat de hoogte van de uitgaven als wat de daarmee samenhangende beleidsvoornemens betreft van voldoende belang om uitvoerig bij stil te staan. Mijn fractie betreurt het dat deze begroting onze Kamer op een zo laat ogenblik heeft bereikt, dat een begrotingsdebat niet meer mogelijk is. Dit geldt des te meer omdat bij sommigen de gedachte had postgevat dat een deel van de uitgaven tot een bedrag van f 119 miljoen niet gedekt zou zijn.

Zou dat inderdaad het geval zijn geweest, dan zou mijn fractie grote bezwaren hebben gehad om deze begroting goed te keuren. Er was echter geen sprake van het niet aanwezig zijn van een dekking maar uitsluitend van een uitgavenvermindering door nader te bepalen maatregelen van rechtspositionele aard die nog nader moesten worden uitgewerkt. Hoewel een dergelijke wat vage formulering niet gebruikelijk is bij begrotingswetsont-

werpen, was er geen sprake van een novum. Voor mijn fractie was er derhalve geen reden onze stem aan dit begrotingswetsontwerp te onthouden. Daar komt bij dat wij zoveel vertrouwen in deze Minister hebben, dat wij ervan overtuigd waren dat een bevredigende oplossing voor het probleem van de f 119 miljoen zou worden gevonden.

De Minister heeft dit vertrouwen niet beschaamd en hij heeft inmiddels voldaan aan zijn toezegging aan de Tweede Kamer en in een brief de nadere uitwerking verschaft. Er is dus op dit moment nou nauwelijks meer een probleem. Dit neemt niet weg dat wij de gevolgde procedure weinig fraai vinden. Wij kunnen aan de andere kant ook begrip opbrengen voor de moeilijke situatie waarin de Minister is gekomen door uitspraken van de Tweede Kamer die zijn bewegingsvrijheid sterk hebben beperkt. Mijn fractie heeft derhalve er geen moeite mee voor deze begroting te stemmen.

De **Voorzitter**: *Mij is nog medegedeeld, dat de heer Oskamp mede namens de fracties van D'66 en de PSP een stemverklaring heeft afgelegd.*

De wetsontwerpen worden zonder stemming aangenomen.

De **Voorzitter**: De aanwezige leden van de fracties van de PvdA, D'66, de PPR en de PSP wordt aantekening verleend, dat zij geacht wens te worden tegen dit wetsontwerp hebben gestemd.

Aan de orde is de behandeling van het wetsontwerp **Wijziging van de Wet op het voortgezet onderwijs inzake nascholing en applicatie van onderwijspersoneel (16 112)**.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Oskamp** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Mijn fractie en de fractie van de PPR, namens welke fractie ik ook het woord voer, zullen het onderhavige wetsontwerp steunen. De Minister is dan gerustgesteld en hij kan dan aandachtig en ontspannen luisteren.

Laat ik proberen de irritatie weg te nemen, die enigszins spreekt uit de nadere memorie van antwoord. Dat onderzijds de positie van de MO-opleidingen en de motie-Konings/Van Baars aan de orde zijn gesteld in het voorlopig en nader voorlopig verslag, is een direct uitvloeisel van de discussie ter overzijde, die nu eenmaal meer vragen

opriep dan beantwoordde. Het blijkt dat wij stuiten op een probleem dat zich vaker voordoet in onderwijsland. De verschillende sectoren grijpen zozeer in elkaar, dat naastliggende gebieden bijna automatisch ter sprake komen. Zodra bijvoorbeeld de woorden 'initiële opleidingen' vallen, komen de MO-opleidingen vanzelf ter sprake. Ik kom daarop nog terug. Ik zal op deze zaak ook nog ingaan, wanneer straks het initiatief-ontwerp van mevrouw Ginjaar-Maas wordt behandeld.

Mijnheer de Voorzitter! De nadere memorie van antwoord geeft mij aanleiding iets nader in te gaan op onze gedachte, dat de universiteiten de nascholing van leerkrachten aan initiële opleidingen ter hand zouden moeten nemen, eerder dan de her- en nascholing van leerkrachten in het voortgezet onderwijs.

De Minister erkent in de nadere memorie van antwoord, dat 'er verschillend zijn tussen de MO-opleidingen en de universitaire opleidingen'. Die verschillen worden gekenmerkt door het vak- en beroepgerichte karakter van de MO-opleidingen en het bredere meer wetenschappelijkgerichte karakter van de universitaire opleidingen. Een en ander komt bijvoorbeeld tot uiting in het studieprogramma van de doctoraalstudent, dat nog steeds bij vele vakken een bijvak buiten het eigenlijke vak omvat. Men mag daarom verwachten, ik zeg dit overigens zonder ook maar een moment te willen suggereren, dat er een kwaliteitsverschil bestaat tussen de MO-opleidingen en de universitaire opleidingen waar het de beroepsopleiding betreft, dat aan de universiteiten in de eerste plaats nieuwe ontwikkelingen, nieuwe ideeën vorm krijgen en uitgewerkt worden.

De taak van docenten aan MO-opleidingen – en aan de NLO's – laat geen tijd voor wetenschappelijk onderzoek. Het zou daarom naar onze mening de taak zijn van de universiteiten om de docenten aan de MO-opleidingen en de NLO's in hun vak up to date te houden, van nieuwe ideeën en ontwikkelingen op de hoogte te houden. Dat kan via de vakbladen, maar ook zeer direct via nascholingscursussen. Wij moeten bij nascholing dan niet te veel alleen maar denken aan pedagogisch-didactische nascholing. Het gaat ook om het bijhouden van het vak.

Het valt nu eenmaal niet te ontkennen dat wetenschappelijke instituten en instituten voor HBO anders gericht zijn, dat hun docenten althans gedeeltelijk zich met andere zaken bezighouden. Ik haast mij daaraan toe te voegen, dat de twee soorten instellingen veel van elkaar kunnen leren. Maar dat

Oskamp

verandert niets aan het verschil in geaardheid. Deze Kamer telt leden uit universitaire kring en leden uit HBO-kring. Zij kunnen dit alles bevestigen. Die verschillen hebben wij willen benadrukken met onze opmerkingen en vragen. Minister: gebruikt het potentieel van de universiteiten om de docenten in het HBO bij de tijd te houden. Regel de na- en bijscholing trapsgevijs.

Mijnheer de Voorzitter! Het komt mij voor dat ik over de applicatie kort kan zijn. De memorie van antwoord is daarover duidelijk. Ik citeer: 'Het samenhangend geheel van activiteiten, dat is gericht op het ontwikkelen van een aangepaste aanvangsbekwaamheid voor het uitoefenen van een beroep in het onderwijs. 'Even verder: 'Applicatie is een incidentele activiteit geen onderdeel uitmakend van de taak van de onderwijsgevenden.' Hier wordt applicatie tegenover nascholing geplaatst. Ter zake van de nascholing wordt gezegd: 'In de omschrijving van het begrip 'nascholing' ligt opgesloten, dat nascholing een continue activiteit is, een onderdeel uitmakend van de taak van elke onderwijsgevende.'

Op onze vraag, op welke wettelijke maatregelen die opmerking 'taak van elke onderwijsgevende' berust, antwoordt de Minister: 'op het rechtspositiebesluit Wet op het Voortgezet Onderwijs'. Ik denk dat hier sprake is van een misverstand. Natuurlijk is het de taak van een onderwijsgevende nascholing te verzorgen indien hem dat wordt opgedragen. Is het echter ook de taak van een onderwijsgevende deel te nemen aan nascholingsactiviteiten? Ik kan dit in dit rechtspositiebesluit Wet op het Voortgezet Onderwijs niet vinden. Natuurlijk is het de plicht van iedere onderwijskracht bij te blijven in zijn vak. Verplicht hem dit echter ook nascholingscursussen te volgen?

Mijnheer de Voorzitter! Ik kan alleen vanuit de praktijk oordelen over het HAVO en het VWO. In die takken van onderwijs hebben docenten geen tijd om binnen hun normale weektaak welke cursus dan ook te volgen. Dat moet gebeuren in hun vrije tijd. Daar is op zich zelf niets op tegen. Wanneer de Minister in die takken van onderwijs nascholing wil bevorderen, zal hij echter wegen moeten vinden om of leraren vrij te stellen van andere taken – hij zal dan taakuren beschikbaar moeten stellen – of de nascholing zo aantrekkelijk te maken, dat de docenten er vrije tijd in willen steken, als zij dat kunnen.

De Minister dient daarbij te bedenken dat er vaker sprake is van echt tijdgebrek dan van onwil, omdat de cursussen vaak vallen in de spitsperiode van proefwerkweken, schoolonderzoeken of zelfs centraal schriftelijke examens. Leraren in het voortgezet onderwijs kunnen nu eenmaal hun activiteiten niet evenwichtig over het jaar spreiden. Wanneer ik dan aan het eind van de memorie van antwoord van de Minister aan deze Kamer lees hoe hij denkt deelneming aan deze nascholingsactiviteiten te bevorderen, krijg ik de indruk dat dit voornamelijk op het basisonderwijs slaat.

In feite maken alle stukken van de zijde van de Regering de indruk voornamelijk het oog te hebben op de nascholing van leerkrachten in het lager- en kleuteronderwijs.

In dit verband zou ik de Minister ook willen vragen: valt het onder de OCA-sector, dat in het kader van het arbeidsplaatsenplan een kleine 100 consulenten voor de muzikale vorming binnen de lagere scholen zullen worden gehaald? Of is dit schoolbegeleiding, of zelfs werkvoorziening? Het lijkt ons veel zinniger het opvijzelen van de muzikale vorming onder te brengen bij de opleiding aan de PA's, zowel de oude als de nieuwe.

Mijnheer de Voorzitter! Ik wil nu graag een opmerking maken over de applicatie- en nascholingsprogramma's zelf. Daarbij wil ik ook aandacht besteden aan het concept-beleidsplan applicatie en nascholing van de Minister en de commentaren daarop. In Uitleg Magazine van 21 januari 1981 staat een artikel, geschreven naar aanleiding van een rede van de Minister, die overigens is uitgesproken door de heer Van Deursen, directeur van de Directie Scholing. In die rede sprak de Minister zijn ongerustheid uit over het kleine aantal initiatieven vanuit het onderwijsveld in de VCA-sector, dat wil zeggen wat betreft de veld-contractgebonden activiteiten van de nascholing.

De VCA-sector zou eigenlijk ingevuld moeten worden door het onderwijsveld, maar van die kant wordt niet of nauwelijks aangegeven aan welke vorm van nascholing behoefte bestaat. Het beroepsonderwijs daargelaten, heeft de Minister gelijk. Wat betreft het lager- en kleuteronderwijs is er minder reden tot ongerustheid dan in het voortgezet onderwijs. In het lager- en kleuteronderwijs zijn de behoeften bij de initiële opleidingen veel beter bekend, dank zij de activiteiten van de schoolbegeleidingsdiensten, die, als het goed is, nauwe contacten onderhouden met de Pedagogische

Academies en de opleidingscholen voor kleuterleidsters. Bovendien maken nascholing en applicatie voor wat betreft de integratie van lagere- en kleuteronderwijs deel uit van de door de Minister georganiseerde activiteiten, de OCA's. Hij geeft daaraan terecht hoge prioriteit volgens de concept-beleidsnotitie.

Het door de Minister gesignaleerde gebrek aan initiatief is dus vooral verontrustend in de AVO/VWO-sector van het voortgezet onderwijs. Immers, in het beroepsonderwijs en het leerlingwezen lijkt de zaak wel te lopen, dank zij de activiteiten van de Raad voor de nascholing van onderwijsfunctionarissen bij het wettelijk geregeld beroeps- en leerlingonderwijs en het leerlingwezen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik betreur met de Minister dit gebrek aan initiatief. Aan de andere kant, wanneer het om vak-inhoudelijke ontwikkelingen gaat, zijn het de initiële opleidingen die, gezien hun geaardheid, het beste kunnen aangeven wat er gaande is om daarop hun programma's te laten aansluiten.

De nascholing van decanen en mentoren valt waarschijnlijk noch onder de VCA's, noch onder de OCA's. Ik hoop overigens dat ik daarin ongelijk heb. In dat geval zal de Minister mij wel corrigeren. Over blijven, met andere woorden, de nascholingscursussen op het pedagogisch-didactisch terrein. Hierbij doet zich iets merkwaardigs voor. Daaraan bestaat heel weinig behoefte, met uitzondering van de differentiatie binnen klasseverband, omdat een goed lerarenkorps zich op dit gebied voortdurend intern bijschoolt. Nieuwe docenten met nieuwe ideeën doen hun intree, nieuwe lesmethoden worden geïntroduceerd, niet bevallende schoolonderzoekprogramma's worden herzien.

Er bestaat bovendien – niet geheel ten onrechte – onder de leraren enige argwaan ten aanzien van een te theoretische benadering van de lessituatie door in het bijzonder didactici en pedagogen. Zo wordt ook het relatief vaak mislukken van afgestudeerden van de NLO's, althans in de eerste jaren van hun leraarschap, toegeschreven aan hun te theoretische scholing. Daar komt nog een factor bij. Waaraan bij vele docenten in het voortgezet onderwijs werkelijk behoefte bestaat, valt noch in de OCA-, noch in de VCA-sector en dat is een heroverweging van de lesstof.

De laatste opmerking moet worden gezien in samenhang met de vraag, of voor een aantal vakken de verschillen tussen bij voorbeeld MAVO, HAVO en

Oskamp

VVO kwalitatief of kwantitatief moeten zijn. Als er één terrein is, waarop wij van de zijde van de Minister activiteiten zouden willen zien in de OCA-sector, dan is het dit wel. Misschien kan de Minister ons straks iets toezeggen.

In de concept-beleidsnotitie stelt de Minister zijn eigen prioriteiten, waar het de OCA's betreft. Hij wil de nadruk leggen op de problematiek van de culturele minderheden, de vrouwenemancipatie, die differentiatie binnen klasseverband – in het jargon: DBK – en het toegankelijk maken van nieuwe vakinhoudelijke ontwikkelingen. Ik kan niet aan de indruk ontkomen, dat de Minister met zijn prioriteitsstelling de OCA's gebruikt om zijn beleid te sturen.

Hoe belangrijk de door hem aange dragen activiteiten ook zijn – wij ontkennen dat zeker niet –, toch blijft het commentaar van de organisaties uiterst negatief. Zo concluderen CBOO/VNG en NABS bij voorbeeld, dat zij al jaren pleiten voor 'een regeling die gebaseerd dient te zijn op de behoeften in het veld en die de ontwikkelingen en/of vernieuwingen in het onderwijs ook werkelijk steunt'. Maar, vervolgen zij, het concept van de Minister is 'nauwelijks een stap in de goede richting'. Even later heet het: 'Het is niet duidelijk op grond van welke onderwijs-inhoudelijke visie dit cursusaanbod tot stand is gekomen.'.

Dat is een hard oordeel. De Minister heeft zijn prioriteiten, maar de organisaties hebben die ook. Zo vragen CBOO/VNG en NABS om de volwasseneducatie, de groei naar de middenschool, de ontwikkeling in het MBO, in het bijzonder in het MHNO en het MSPO en de ontwikkeling van het kort MBO. Dat zijn prioriteiten die wij onderschrijven en die wij missen in de concept-beleidsnotitie introduceert de Minister het deelnameplan. Van het bevoegd gezag van een school voor lager, kleuter- of voortgezet onderwijs wordt verwacht, dat het een plan opstelt waarin het aangeeft welke leerkrachten aan welke nascholingscursussen zullen deelnemen.

Ik neem maar aan dat dit in overleg met de betrokkenen gebeurt, ook al staat dat nergens. Ik maak deze opmerking, omdat de formulering van de Minister ten minste de suggestie wekt, dat het bevoegd gezag deelneming aan nascholingscursussen verplicht kan stellen.

Is die indruk juist en zo ja, waarop berust die dwang dan?

Mijnheer de Voorzitter! Deze laatste vraag brengt mij bij het ontbreken van financiële faciliteiten voor degenen, die aan nascholingscursussen deelnemen. Laat ik voorop stellen, dat mijn fractie het helemaal niet vanzelfsprekend vindt, dat de overheid altijd betaalt voor activiteiten, die in feite logisch voortvloeien uit het werk dat men doet. CBOO/VNG en NABS hebben natuurlijk gelijk, wanneer zij stellen, dat een overheid die het deelnemen aan nascholingsactiviteiten verplicht kan stellen dan ook de kosten daarvan moet dragen. Dit klemmt in het onderwijs des te meer, aldus deze organisaties, wanneer men vergelijkingen gaat trekken met het bedrijfsleven, maar ook met de overheid zelf, die studiefaciliteiten kennen, hoewel vergelijking met het bedrijfsleven niet altijd nodig is.

Ik zou dan ook aan de Minister willen vragen wat het wezenlijke verschil is tussen een ambtenaar ten departemente of ter gemeentesecretarie die met overheidshulp een cursus volgt, en een leraar – ambtenaar in zin der pensioenwet – die een nascholingscursus volgt. Zeker, als de Minister streeft naar concentratie van cursussen zoals de beleidsnotitie aangeeft, is financiële hulp op zijn plaats, want concentratie betekent in de praktijk langere reistijden.

Maar, zegt de Minister, deelneming moet plaatsvinden binnen de werktijd. Dat betekent nog steeds: reiskosten. Maar bovendien gaat een dergelijke stellingname ervan uit, dat onderwijskrachten binnen hun werktijd – 8 of meer-urige werkdag, verspreid over de 40 weken dat men in het onderwijs werkzaam is – iets extra's kunnen doen, iets extra's zelfs, dat nogal tijdrovend is. Er zijn twee mogelijkheden: of de Minister beweert hier, dat sommige onderwijskrachten eigenlijk niet hard genoeg werken of kunnen werken, want ze hebben werktijd over; of hij verlangt volstrekt ten onrechte dat nascholing plaatsvindt binnen de werktijd. Als het eerste het geval is, hoor ik graag van hem welke categorieën leerkrachten vrije tijd binnen hun werktijd hebben. De Minister kan overigens best gelijk hebben, maar dan moet hij wel man en paard noemen. Als hij dat niet kan of wil, dan moet hij faciliteiten geven voor nascholingsactiviteiten buiten en binnen de werktijd.

Mijnheer de Voorzitter! Tenslotte zou ik graag een aantal opmerkingen willen maken over de plaats van de MO-opleidingen in het geheel van de nascholing en applicatie.

In de concept-beleidsnotitie wordt aangegeven, dat ook de MO-opleidingen hun rol moeten spelen als initiële opleidingen, bij de verzorging van applicatie- en nascholingscursussen. Het gaat hier uiteraard om de part-time opleidingen, en niet om de opleidingen die aan sommige universiteiten zijn verbonden. Daarover zeggen CBOO/VNG en NABS, dat zij van mening zijn, 'dat de MO-opleidingen geen professionele lerarenopleidingen zijn en dus ook niet de nascholing en applicatie zouden moeten verzorgen'. Wij zouden het standpunt van deze organisaties, dat de MO-opleidingen geen professionele lerarenopleidingen zijn, niet durven onderschrijven. Wél is het de vraag, of deze opleidingen de tijd en de menskracht hebben om deel te nemen aan de beoogde programma's.

Over het algemeen gaat het bij die opleidingen om part-time docenten, die wat betreft hun hoofdbetrekking verbonden zijn aan instituten voor HBO, WO of aan scholen voor HAVO/VVO.

Ik baseer deze uitspraak op de naderre memorie van antwoord aan deze Kamer. Ik kan mij nauwelijks voorstellen, dat het in de bedoeling kan liggen van een Minister, die het aantal uren in het voortgezet onderwijs wil terugdringen, dat nog meer docenten naast hun volledige baan uren gaan geven aan de MO-opleidingen. Of ligt het in de bedoeling van de Minister gemengde vb's van MO-opleidingen, en scholen voor HAVO en VVO mogelijk te maken? Er valt niet te ontkennen, dat deze opleidingen kwaliteit garanderen, terwijl ik al eerder mijn bedenkingen heb uitgesproken over de nieuwe lerarenopleidingen. Daarmee wil ik overigens niets zeggen over de kwaliteit van het onderwijs aan die instellingen, maar wel over hun uitgangspunten en invulling.

Ik geef graag volmondig toe, dat ik hier op twee gedachten hink, terwijl de Minister eenvoudigweg een consequente lijn heeft getrokken. Mag ik de Minister vanuit mijn ambivalentie dan toch vragen één en ander nog eens te bekijken? Misschien is het zinvol als hij daarin een evaluatie betreft van studieprogramma's, rendement en – ik aarzel het te zeggen – afgeleverde kwaliteit van de NLO's.

Mijnheer de Voorzitter! Ik heb aan het begin van mijn bijdrage al aangekondigd, dat wij het onderhavige wetsontwerp zullen steunen: Wij zullen het zelfs van ganser harte steunen, want het is een goede zaak dat applicatie en nascholing geplaatst worden binnen een wettelijk kader. In onze bijdrage

Oskamp

heb ik daarnaast willen benadrukken, dat we er met een wettelijke regeling niet zijn. Ook inhoud en vorm van de cursussen zullen voortdurend ter discussie moeten staan.

Maar uiteindelijk gaat het om iets, dat in geen enkele wettelijke regeling te vangen is: de leerkracht, die dagelijks voor de klas staat, en die bereid moet zijn, daartoe aangemoedigd en in de gelegenheid gesteld door de overheid, om 'bij te tijd' te blijven, zich aan te passen aan een veranderend vak, een veranderende maatschappij, een veranderend onderwijs en vooral een veranderende leerling. Leerkrachten en ministers hebben vaak gemeen, dat ze denken het allemaal zo precies te weten. Daarom is de treffendste zin in het concept-beleidsplan te vinden in het begeleidend schrijven van 1 maart 1981, waar de Minister zegt: 'Enige bescheidenheid is hier gepast.' Een waar woord, mijnheer de Voorzitter.

De beraadslaging wordt geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de wetsontwerpen:

Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet van bepalingen inzake de verdediging (15 467, R 1114);

Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet van de bepalingen inzake adeldom en ridderorden (15 883, R 1129).

De beraadslaging wordt hervat.

□

De heer **Christiaanse** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb zeer goed geluisterd naar de woorden van de Minister en de regeringscommissaris. Grote waardering heb ik voor de diepgaande wijze waarop beiden zijn ingegaan op onze betogen in eerste termijn. Soms heb ik mij niet geheel kunnen herkennen in het weerwoord, zoals straks zal blijken. Het spijt ons natuurlijk ook dat de Minister van Defensie vandaag afwezig is, maar daar hebben wij alle begrip voor.

Ik ben het eens met de Minister toen hij zo sterk onderstreepte dat er geen misverstand kan bestaan over de constitutionele verhoudingen tussen Regering en krijgsmacht. De huidige Grondwet zou wel erg fout zijn als daar enig bezwaar uit zou kunnen voortvloeien. Over de constitutionele positie van de Koning, als oppergezagheb-

ber, hebben wij geen enkel verschil van mening. Ik ben het voorts geheel eens met de regeringscommissaris die zegt dat de Grondwet geen statusverlenend document kan zijn.

Ik wijs hem er overigens op dat de heer Bijvoet in het door hem geciteerde artikel ook zegt dat defensie constitutioneel een randverschijnsel is. Dat ben ik niet van mening. Dit wordt nog versterkt door hetgeen de heer Wessel heeft geschreven. Hij ziet de Grondwet als een historisch document dat naast staatsrechtelijk betekenis, ook staatskundig-politieke en sociaal-psychologische waarde heeft. Zonder nu in volle omvang te beginnen aan een debat over wat de Grondwet moet zijn, wil ik dit toch vaststellen.

De Minister vertaalt naar mijn mening ten onrechte het psychologische element als emotioneel. Ik heb mij volledig gedistantieerd van de emotionele argumenten die van militaire zijde naar voren zijn gebracht. Het sociaal-psychologische element is echter wel aanwezig in deze discussie. Dat element heb ik helaas te weinig aange troffen in het antwoord van de Regering.

Ik heb mij met name niet herkend in de beantwoording, toen de Minister zei dat ik van de stelling uitging dat het bestuur in tijden van nood zou berusten bij het militair gezag. Ik heb dat niet betoogd. In tijden van nood worden dusdanig grote bevoegdheden gegeven aan het militair gezag – met name het gezag van lagere overheden is dan ondergeschikt aan het militair gezag – dat het een volstrekt eigensoortige positie inneemt. Ik heb echter niet betoogd dat in tijden van nood het bestuur onderschikt zou worden aan het militair gezag. Ik heb zelfs gezegd dat de Minister van Defensie de uiteindelijke verantwoordelijke blijft. Het resultaat waartoe de heer Van Maarseveen komt, is ook niet het mijne.

Mijn hoofdbezwaar is, dat in het wetsontwerp niet het equivalent terugkeert van het huidige artikel 195, lid 1, waarin staat dat er ter bescherming van de belangen van de staat een krijgsmacht is van dienstplichtigen en vrijwilligers. Dit hoofdbezwaar staat geheel los van de bepaling over het oppergezag dat bij de Koning berust. Wij hebben ons gedistantieerd van de mening dat dit een essentiële bepaling zou zijn.

In dit verband herinner ik aan het pannel van officieren dat wij zondagavond konden zien in het programma 'De achterkant van het gelijk', onder leiding van de heer Van Dam. Daarin kwam duidelijk naar voren dat deze top-

officieren in geen enkel opzicht de Koning zien in zijn persoonlijke kwaliteit, maar als een constitutionele figuur. Elke angst op dit punt is misplaatst. Hierover kan naar mijn mening geen misverstand bestaan.

Het gehele probleem van de constitutionele verhoudingen dat naar voren is gebracht, raakt de huidige verhoudingen niet en ook mijn betoog niet. Ik zou in dit opzicht nog eens willen citeren uit de Leeuwarder Courant, die ik dezer dagen in handen kreeg. In de editie van 26 maart schrijft een van de twee hoofdredacteuren het volgende:

'In de grondwetsherziening zoals het kabinet die nastreeft, dreigt het leger te worden gedegradeerd tot een onpersoonlijk technisch apparaat, in dienst van de staat, alsof er geen mensen en mensenlevens mee gemoeid waren.' Dit element missen wij nu precies in de memorie van antwoord aan deze Kamer en vandaag ook weer in het antwoord van de zijde van de Regering.

Ik begrijp de zin van het betoog van de Minister ook niet, dat de Tweede Kamer tot een ander oordeel is gekomen – hij heeft er vrij omstandig bij stilgestaan – en dat er wel voldoende voorlichting zou zijn gegeven aan het militair apparaat.

Ik moet u zeggen dat naar mijn gevoel hier de behandeling begint op het moment dat het wetsvoorstel de Tweede Kamer heeft verlaten. Dat staan wij voor de beoordeling, die wij in alle rust zullen doen. Ik ben noch onder de indruk van de manier waarop men in de Tweede Kamer heeft gestemd noch onder de indruk van het feit dat eventueel onverhoeds – dit was het woord dat de Minister gebruikte – het militaire apparaat met deze bepalingen wordt overvallen. Ik geloof dat niet. Ik geloof ook dat deze bepalingen in een eerder stadium reeds naar voren zijn gebracht. Dit houdt ons dus in geen enkel opzicht verdeeld. Het is onze taak een wetsontwerp nog eens rustig te overwegen, zeker als het om een grondwetsherziening gaat.

Voor het voorstel van de Staatscommissie-Cals-Donner heb ik enige sympathie getoond. Het voorstel behelst een artikel 75, lid 1, in te voegen. Deze voorgestelde invoeging luidde: 'Het verdedigingsbeleid wordt gevoerd door de Regering'.

De heer Simons zegt hiervan dat de Regering in de systematiek van de nieuwe Grondwet nergens wil vastleggen bij wie het beleid berust. Dat zou een inbreuk zijn op het systeem. Ik wil eraan herinneren (ik meen dit ook in mijn eerste termijn te hebben gedaan)

Christiaanse

dat bij het onderdeel van de Grondwet over de buitenlandse betrekkingen juist in de Tweede Kamer via een nota van wijzigingen is toegevoegd dat de Regering de ontwikkeling van de internationale rechtsorde bevordert. Deze toevoeging heeft hier grote instemming verworven. In die systematiek paste dat aanvankelijk ook niet. Ik neem ook aan dat dit daarom van regeringszijde was weggelaten. Juist op zo'n belangrijk punt van het buitenlands beleid heeft men deze functie erin willen brengen. Naar ons oordeel is dat hier ook zeker nodig.

De kern van mijn betoog is dat de bevoegdheden, die in tijden van oorlog aan het militaire apparaat worden gegeven, weliswaar gebaseerd zijn op die grondwetsartikelen over de uitzonderingstoestand, zoals ik ook in het begin heb betoogd, maar dat het orgaan dat daarmee zal worden belast niet als zodanig in de Grondwet wordt vermeld. Natuurlijk wordt door ons in geen enkel opzicht bestreden dat die bevoegdheden hun basis vinden in die bijzondere bepalingen over de uitzonderingstoestanden. Dit heb ik juist in de eerste termijn beklemtoond. Het grote bezwaar is echter dat juist het orgaan dat in deze moeilijke tijden die grote bevoegdheden zal krijgen, als zodanig niet wordt genoemd.

Mijnheer de Voorzitter! Ik ben niet onder de indruk van de bewering dat dit in het voorgestelde artikel 5.2.4 min of meer wel reeds zou zijn geschied. Dit is niet het geval. Het blijkt ook uit het feit dat herhaaldelijk in de stukken is gezegd dat men van regeringszijde juist niet wil dat de krijgsmacht als zodanig in de Grondwet wordt genoemd. Verder blijkt uit het vergelijkend overzicht, dat bij de memorie van toelichting is gevoegd, dat een bepaling als het genoemde artikel 195, lid 1, dat er een krijgsmacht zij, niet meer in de nieuwe Grondwet wordt voorgesteld. Naar onze mening betekent dit dat er in dit wetsontwerp een fout zit en men ten onrechte heeft nagelaten dit zo belangrijke punt op te nemen. Waarom zou men wel de basis voor de uitzonderingstoestand in de Grondwet opnemen en niet de naam van het orgaan dat die bevoegdheden zal gaan genieten?

Ik wil er nog op wijzen, dat ook het burgerlijk gezag in deze uitzonderingstoestanden inderdaad grote bevoegdheden krijgt, meer dan normaal. De oorlogswet laat echter met name toe, dat in die uitzonderingstoestanden met name ook bij de lagere overheden dit burgerlijk gezag ondergeschikt wordt gemaakt aan het militair

gezag. De rechtsorde verandert wel degelijk onder die omstandigheden. Wetgevende, uitvoerende en zelfs bepaalde rechtsprekende elementen worden dan overgedragen aan het militair gezag. Dat kan niet worden ontkend. Dit betekent niet, dat constitutionele staatsfuncties worden overgenomen. Dat heb ik ook niet betoogd. Het betekent echter wel, dat die zeer grote bevoegdheden dan worden genomen. Er is sprake van strafbedreiging van militaire zijde. Er wordt een mogelijkheid geschapen van inbreuk op de grondrechten. Ik heb reeds de censuur genoemd die dan mogelijk wordt. Ik heb ook de mogelijkheid genoemd van het geheel in handen nemen van radio en televisie, enzovoorts. Dat zijn toch geen geringe zaken.

Ik wil op dit moment nog één extra element toevoegen aan de grote reeks van argumenten die in eerste termijn van deze zijde naar voren zijn gebracht. Het onderwerp heeft toch ook iets te maken met de tijd waarin wij nu leven. Ik heb zeer nadrukkelijk dat argument niet genoemd in eerste termijn. De Grondwet moet natuurlijk ook een beetje tijdloos zijn. Een vergelijking, bijvoorbeeld ook met de jaren '60, gaat niet in alle opzichten op. Wij leven nu ook in een andere tijd dan toen de Proeve is opgesteld. Wij leven in een tijd, waarin er sprake is van een toenemende discussie over de plaats van de krijgsmacht en over de bewapening. Ik geloof zelfs dat men kan zeggen, dat de fout die voortdurend bij discussies over Defensie wordt gemaakt ook hierbij is gemaakt. Bij Defensie zal met helaas altijd moeten werken met 'backwards planning'. Dat wil zeggen, dat men altijd, helaas, vanuit de oorlogssituatie moet redeneren naar de vredessituatie. Het is niet juist om te redeneren vanuit de vredessituatie. Dit gehele wetsontwerp, ook in de toelichting en de memorie van antwoord, vergelijkt naar mijn overtuiging de krijgsmacht voortdurend te zeer met de andere overheidsapparaten.

In dit opzicht heeft het mij gefraspeerd, dat de heer Hofland recentelijk in de Haagse Post in het artikel 'Ons Pacifisme' schrijft: uit de voorgaande punten vloeit voort, dat er in de loop der jaren een flinke afkeer van militaire begrotingen is gegroeid; de verzorgingsstaat heeft in de publieke belangstelling leger en vloot ruimschoots verdrongen. Tot zover dit citaat. Ik geloof dat dit ook aan de orde is. Dit verklaart waarschijnlijk ook enigszins de emotionele reacties van militaire zijde. Ik heb echter al eerder gezegd, dat wij ons daarvan distantieren.

Ik wil met name nog ingaan op het betoog van de Minister naar aanleiding van de drie punten. Het spreekt mij altijd aan, als iemand een betoog houdt aan de hand van drie punten. De heer Van Maarseveen heeft indertijd in een lezing voor de Militair-rechterlijke Vereniging dit vraagstuk aan de orde gesteld aan de hand van drie punten. Het derde punt behoeft ik nu niet te behandelen.

Het eerste punt betreft de aanwezigheid van het orgaan in de Grondwet. Daarover heb ik reeds gezegd, dat wij dit noodzakelijk achten, juist gelet op die grote bevoegdheden. Het is mij niet duidelijk geworden, dat ik tot hetzelfde resultaat zou zijn gekomen als de heer Van Maarseveen. Bij de heer Van Maarseveen speelde de kwestie van de meerderheidsbeslissing namelijk een zeer grote rol. De Minister is daarop zeer uitvoerig ingegaan, met name gezien het betoog van de heer Feij. Wij hebben die argumentatie niet gehanteerd. Het argument inzake de hantering van de begroting komt hierbij natuurlijk ook in het gezichtsveld, als men dat doet. Die tegenargumentatie vind ik niet erg overtuigend.

Als de doelstellingen van de krijgsmacht in artikel 5.24 worden genoemd, achten wij dat niet voldoende. Het desbetreffende orgaan moet ook worden genoemd. Er kan geen misverstand over het tweede punt ontstaan, dat Defensie een deel is van het staatsorgaan in totaliteit. Dat heb ik ook reeds betoogd. Daarvan zijn wij volledig overtuigd. Dat is ook geen punt van discussie tussen de Regering en ons. Dat de krijgsmacht echter uitsluitend het instrumentele karakter zal hebben in vergelijking met onder andere de belastingdienst wijzen wij beslist af, gelet op die veel grotere bevoegdheden.

De Voorzitter: Wij hebben vandaag nog heel veel te doen, mijnheer Christiaanse. Indien u enige beknoptheid in acht wilt nemen, zal dit zeer op prijs worden gesteld.

De heer Christiaanse (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik kom tot mijn afronding.

De Minister heeft zeer sterk onderlijnd – ik ben daar ook mee begonnen – dat wij deze wijziging moeten beoordelen op grond van haar staatsrechtelijke aspecten. Daar gaat het bij deze grondwetswijziging om, heeft de Minister gezegd. De Minister heeft ook willen zeggen dat er bepaald geen afbreuk wordt gedaan aan de grote betekenis van de krijgsmacht met dit voorstel. Ik wil dit graag incasseren. Ik

Christiaanse

dacht dat er in dit opzicht ook geen enkel misverstand is; het wordt volledig door ons aanvaard. Wij vinden alleen dat er een fout is gemaakt door dit orgaan niet zeer nadrukkelijk in de Grondwet te doen opnemen.

□

De heer **Feij** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Uit uw zachte aandrang om deze vergadering niet al te zeer te doen uitlopen, proef ik uw wens dat wij ons enigermate beperken. Ik kan dit ook doen en wil dit ook graag doen, enerzijds omdat ik maar op één punt met De Regering van mening blijf verschillen en anderzijds ook om te voorkomen dat door het wederom aanvoeren van een aantal argumenten de Minister daar dankbaar gebruik van zal maken om de heer Christiaanse en mij tegen elkaar uit te spelen. Hij heeft mijn argumenten gebruikt om in de eerste instantie de heer Christiaanse te beantwoorden – althans heeft hij ten dele mijn argumenten daarvoor gebruikt. En nu heb ik van de heer Christiaanse weer gehoord dat hij niet achter een aantal van mijn argumenten staat. Dit zou voor de Minister aanleiding zijn ons weer tegen elkaar uit te spelen. Het is derhalve verstandiger aan te sluiten bij datgene waarover de heer Christiaanse en ik het volstrekt eens zijn.

Ik zou willen beginnen – hierover zijn wij het zeker eens – met mijn dank te betuigen aan de Minister en de Regeringscommissaris voor de uitvoerige en voortreffelijke wijze waarop zij ons in eerste instantie hebben beantwoord.

Het probleem is, zeker voor mijn fractie, dat wij, zuiver staatsrechtelijk geredeneerd, zeer weinig kunnen inbrengen tegen datgene wat van de zijde van de Regering naar voren is gebracht. De Minister zegt dan ook zeer terecht, dat de Regering staatsrechtelijk juist heeft gehandeld gezien de lijnen waarlangs deze Grondwet tot stand komt. Ik kan dit niet ontkennen. Er blijft het punt betreffende het oppergezag van de Koning. Uit de woorden van de heer Christiaanse proef ik dat op dit terrein niet zoveel weerstand meer bestaat tegen het schrappen van dat artikel.

Overigens hebben wij zondagavond kunnen ervaren – ik sluit mij in dezen graag bij de heer Christiaanse aan – de constitutioneel volstrekt juiste opvattingen bij de legertop. Ik ben daar zeer dankbaar voor. Ten aanzien van het vermelden van de krijgsmacht in de Grondwet heb ik echter nog een aantal

opmerkingen te maken. Ik zal daarbij zeer kort zijn.

De Regering wijst terecht op het instrumentale karakter van de krijgsmacht en zegt dat haar bijzondere bevoegdheden in buitengewone omstandigheden in een ander artikel al zijn verwoord. De heer Christiaanse zegt terecht, dat dit volstrekt juist is. Maar uit dit artikel blijkt dat de krijgsmacht in bepaalde, buitengewone omstandigheden bijzondere bevoegdheden heeft. Dit maakt de krijgsmacht tot een ander instrument dan de overige instrumenten die de Regering ten dienste staan. Het blijft evenwel, ik ben dit met de Regering eens, een instrument.

Als de Minister dan zegt dat staatsrechtelijk geschoolde lezers geen enkele moeite hebben met de vermelding zoals deze in de Grondwet luidt, dan is dit juist. Maar ik denk dat de Minister – dit is het argument waarmee ik volstrekt op dezelfde lijn zit met de heer Christiaanse – toch ietwat onderschat de psychologische betekenis van de vermelding van de krijgsmacht in de Grondwet. De Minister spreekt in dezen van de emotionele betekenis, maar dat is natuurlijk niet hetzelfde. Hij zegt: De emotionele waarde en de inspiratie kan men ook in de Grondwet zelve vinden.

Wat ik bedoel te zeggen, is dat de psychologische betekenis zoals die ervaren wordt binnen de krijgsmacht niet onderschat mag worden. Uit dien hoofde zie ik ook niet in dat wij staatsrechtelijk onjuist zouden handelen – ik verwijs naar de argumenten die door mij in eerste termijn en door de heer Christiaanse in eerste en tweede termijn naar voren zijn gebracht – wanneer wij de krijgsmacht in de Grondwet opnemen.

Nog een opmerking over de zekerheid die artikel 5.2.4 biedt voor het voortbestaan van de krijgsmacht. De Minister zegt: uit de tekst blijkt het bestaan van de krijgsmacht; dat wordt daarin voorondersteld. De heer Simons zegt: artikel 5.2.4 gaat indirect uit van het bestaan van de krijgsmacht. Uit beide uitspraken proef ik toch dat het geen imperatieve, doch een facultatieve bepaling is. Kennelijk kan men zich zeer wel voorstellen dat Regering en parlement op een gegeven moment bij wet besluiten dat de krijgsmacht kan worden afgeschaft. Ook al veronderstelt men dat dit niet het geval is, het zou mogelijk zijn dat men op een gegeven moment toch tot de beslissing komt dat wij ons niet meer zullen bedienen van een krijgsmacht.

Ik wijs er nog op dat artikel 5.2.4 niet imperatief voorschrijft dat ter vervul-

ling van genoemde taken plichten aan burgers zullen worden opgelegd; er staat uitdrukkelijk: kunnen worden opgelegd.

De heer Simons merkte op dat de gelijkwaardigheid van de instrumenten in dit grondwetsartikel niet in het geding is. Zij zijn ongelijkwaardig, zo geeft hij toe, maar het gaat in de Grondwet om gelijkheid in staatsrechtelijk opzicht. Ook dat is volstrekt juist.

In eerste termijn heb ik al gezegd dat men ook kan uitgaan van deze redenering: onafhankelijke organen in de Grondwet; instrumenten van de Regering in de gewone wet en niet langer in de Grondwet. In het overleg van 1974–1975 over de nota grondwetsherziening is niet bestreden dat de Grondwet een wet moet zijn waarin de belangrijkste zaken met betrekking tot onze staatsinrichting en onze parlementaire democratie thuishoren. De minder belangrijke zaken worden bij wet geregeld. Ook op die grond kan men zeggen dat niet staatsrechtelijk onjuist gehandeld wordt, wanneer wij de krijgsmacht alsnog in de Grondwet vermelden.

De Minister heeft ons terecht herinnerd aan de positie van de Eerste Kamer, wijzende op de grote consensus in de Tweede Kamer ten aanzien van dit wetsontwerp. Hij besloot met de vraag, of wij onze beslissing nog eens goed willen wegen en overwegen. Ik wil hem dat graag toezeggen, zonder dat hij daaruit enige verdere conclusie mag trekken.

□

Minister Wiegels: Mijnheer de Voorzitter! Ik dank, ook namens de regeringscommissaris, de geachte afgevaardigden de heren Christiaanse en Feij voor de vriendelijke woorden die zij hebben gewijd aan onze beantwoording. Ik ben daar bijzonder erkentelijk voor.

Ik ben de geachte afgevaardigde de heer Christiaanse ook dankbaar voor zijn opmerking, dat in het antwoord van de regeringscommissaris en mij de constitutionele verhoudingen ter zake en ook de constitutionele positie van de Koning op de juiste wijze zijn geschetst. Hij heeft zich achter ons antwoord op dat stuk geplaatst.

Beide geachte afgevaardigden hebben gesproken over het sociaal-psychologische element in meer algemene zin in de Grondwet en voorts toegepast op dit wetsvoorstel.

Zij hebben gezegd dat dit woordbegrip een grotere diepgang heeft dan wanneer wordt gesproken over een zekere emotionele benadering van deze aangelegenheid. Op zich bestrijd ik dat

Wiegel

niet. De wezenlijke vraag is natuurlijk, of sociaal-psychologische elementen ook hun sporen in de Grondwet moeten nalaten. De geachte afgevaardigde de heer Christiaanse heeft terecht uit mijn betoog opgemaakt dat de Regering zich in haar antwoord op de gestelde vragen langs strikt staatsrechtelijke paden heeft begeven.

De geachte afgevaardigde de heer Feij is zelfs zo vriendelijk geweest te zeggen, dat staatsrechtelijk tegen het betoog van de Regering weinig kan worden ingebracht. Dat zou hem logischerwijze al direct tot de conclusie hebben kunnen brengen dat hij de voorstellen zou aanvaarden, want als wij met de Grondwet bezig zijn, zijn wij met een zeer belangrijk stuk van staatsrechtelijke aard bezig. De wezenlijke vraag is dus, of buiten de staatsrechtelijke benadering die de Regering heeft gekozen ook andere elementen een rol moeten spelen, met name in dit geval het sociaal-psychologische element. Ik vind wel dat die achtergrond mee moet wegen bij de achtergrondschetsing van bepaalde voorstellen, maar ik vind niet dat de strikte bepalingen, die nu eenmaal voor de Grondwet worden gekozen, op basis van sociaal-psychologische overwegingen zouden moeten worden gekozen. Ik ben bang dat als ik zeg dat de Grondwet geen roman is, de geachte afgevaardigde wederom tegen mij zullen zeggen, dat ik de situatie niet helemaal juist schets. Het geeft echter wel een bepaalde kleur aan het gebeuren.

De heer **Christiaanse** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! In mijn betoog kwam bepaald niet naar voren dat de sociaal-psychologische benadering de dragende factor zou zijn om deze bepaling in de Grondwet te handhaven. Daarover is geen enkel misverstand tussen de Minister en mij. Ik heb het genoemd als een bijkomend element dat verklaart, waarom men in militaire kringen zo zeer hecht aan de handhaving van deze bepaling. Het is verre van mij om dit element als enig dragende grond voor handhaving van deze bepaling voor te stellen.

Minister **Wiegel**: Mijnheer de Voorzitter! Uiteraard. Ik was nog slechts in het begin van mijn beantwoording. Ik begin altijd met bijkomende aangelegenheden om vervolgens tot de kern door te dringen. Dat lijkt mij in de opbouw van een betoog de beste aanpak.

De heer **Christiaanse** (CDA): Laten we dan beginnen met de kern.

Minister **Wiegel**: Dan valt de rest van het betoog meestal in het water. Dat

ligt mij niet zo. Ik probeer de aandacht altijd tot het laatste moment vast te houden.

Mijnheer de Voorzitter! In uw geest handelend, want u maant tot korthed, kom ik dan direct tot een belangrijk kernpunt. Stel dat wij thans komen tot een andere bepaling in de Grondwet dan hier wordt voorgesteld, wordt daarmee dan niet impliciet gezegd, dat de krijgsmacht op die wijze een andere positie krijgt dan andere organen van instrumenteel karakter? Krijgt de krijgsmacht dan niet nog meer een eigen positie? Wordt daarmee ook niet geduid op extra verantwoordelijkheden van de krijgsmacht?

Wordt niet tegelijkertijd enigermate afgedaan aan de bestuurlijke en politieke verantwoordelijkheid, die er voor het functioneren van de krijgsmacht is? Als een bepaling in de geest, zoals de geachte afgevaardigde heeft gesproken in de Grondwet wordt opgenomen, dan rijst de vraag, of die krijgsmacht daardoor niet een extra verantwoordelijkheid krijgt en daarmee de verantwoordelijkheden van andere enigermate uitholt.

Ik ben het eens met de waardering die de geachte afgevaardigden de heren Feij en Christiaanse hebben uitgesproken aan het adres van de opperofficieren die zondag in een televisie-uitzending optraden. Zij hebben duidelijk en, constitutioneel gezien, juist de positie van de krijgsmacht geschetst. Ik onderschrijf dit. Het feit, dat de geachte afgevaardigden op zich zelve met die constatering komen, behoeft niet te onderstrepen de inhoud van hun betoog. Ik neem aan, dat de heer Christiaanse instemmenderwijs heeft geciteerd uit de Leeuwarder Courant, overigens een krant, die ik met veel genoegen lees. Hij citeerde de hoofdredacteur Noordmans. Deze heeft gezegd:

Als dit grondwetsvoorstel doorgaat, dan wordt de krijgsmacht gedegradeerd tot een onpersoonlijk technisch apparaat. Dat is niet het geval. Stel dat dit wel het geval zou zijn. Dan zou dat impliciet betekenen, dat andere apparaten zoals – de politie, de buitenlandse dienst ook onpersoonlijke technische apparaten zouden zijn. Dat is niet het geval. Ik weet niet of het de bedoeling is geweest van de heer Christiaanse instemmend de heer Noordmans te citeren of dat hij dit in alle vriendelijkheid in de gedachtenwisseling naar voren heeft gebracht. Als hij achter de kwalificatie van de heer Noordmans staat, dan deel ik die niet.

De geachte afgevaardigde heeft overigens ook gewezen op de instem-

ming, die indertijd is bereikt in de gedachtenwisseling in de Tweede Kamer. Ook toen heeft deze aangelegenheid een rol gespeeld. Natuurlijk heeft deze Kamer een eigen verantwoordelijkheid, maar bij de beoordeling mag toch nooit worden vergeten dat overeenstemming met de Tweede Kamer hier een rol kan spelen.

De geachte afgevaardigde de heer Christiaanse heeft gewezen op de krijgsmacht, die in bijzondere omstandigheden met bevoegdheden wordt belast. Vanwege die bevoegdheden vond hij het bezwaarlijk dat de krijgsmacht niet in de Grondwet wordt genoemd. Ook de heer Feij heeft daarop gewezen. Ik wijs erop, dat in de Oorlogswet de krijgsmacht nergens wordt genoemd. Ik vraag mij af of die argumentatie van de geachte afgevaardigde valabel genoeg is om te komen tot opnemng van de krijgsmacht in de Grondwet.

Ik heb al geantwoord op de opmerkingen van de heer Feij op dit punt en op het punt van de staatsrechtelijke benadering. Hij heeft eraan toegevoegd: de bepaling van artikel 5.2.4 is, wat de positie betreft van de krijgsmacht, een facultatieve bepaling. Dat is niet het geval. Het is een impliciete bepaling. Impliciet staat in dit artikel dat er een krijgsmacht is, omdat in dit artikel wordt gesproken – ik wijs op de eerste woorden – over: ten behoeve van de militaire verdediging van het Koninkrijk. Daarin wordt dus voorondersteld – anders is het een holle passage – dat er een krijgsmacht is, niet facultatief maar impliciet.

De heer **Feij** (VVD): Zoudt u dat artikel willen aflezen?

Minister **Wiegel**: Dat wil ik best doen.

De heer **Feij** (VVD): Daarin staat dat plichten kunnen worden opgelegd.

Minister **Wiegel**: Natuurlijk. Als er zou staan:

'zullen plichten worden opgelegd', zou dit betekenen dat imperatief in de wetgeving bepalingen moeten worden opgenomen, die tot de conclusie moeten leiden dat iedereen één bepaalde plicht krijgt. Men weet dat dit in Nederland niet het geval is.

De heer **Feij** (VVD): Ik lees in dit artikel dat de Grondwet aan de wet opdraagt: de krijgsmacht regelt. Ik meen, dat er dan moet staan: 'zal regelen' en niet 'kunnen regelen'.

Minister **Wiegel**: In die passage wordt gesproken over de plichten, die opgelegd kunnen worden. Dat is ook de feitelijke situatie op het ogenblik. Aan sommigen worden plichten opgelegd.

Wiegel

Er kunnen plichten worden opgelegd. Dat geldt nu ook.

De heer **Feij** (VVD): Het betekent, dat de Grondwet toelaat dat niemand een plicht wordt opgelegd.

Minister **Wiegel**: Als wij in ons land een beroepsleger zouden hebben, kan dat.

De heer **Feij** (VVD): Of geen leger.

Minister **Wiegel**: Nee, want als wij geen leger zouden hebben, is de passage 'ten behoeve van de militaire verdediging' een holle passage.

De heer **Wiebenga** (VVD): Wij zijn over de wetsuitleg aan het praten. Je zou ook het land kunnen verdedigen met vreemde legermachten.

De **Voorzitter**. Dat hebben wij eeuwen gedaan.

Minister **Wiegel**: Mijnheer de Voorzitter! Ik meen dat zeer duidelijk in dit artikel wordt voorondersteld – en dat is volgens mij nauwelijks weersprekbaar – dat impliciet de krijgsmacht is genoemd. Dat blijkt uit het hele stuk.

De heer **Feij** (VVD): Dat is ons verschil van mening.

□

De heer **Simons**: Mijnheer de Voorzitter! Ik wil nog afzonderlijk mijn erkentelijkheid uitspreken voor de waardering die de geachte afgevaardigden hebben geuit, ook jegens mijn opmerkingen.

Er zijn natuurlijk nog meningsverschillen gebleven. De meeste daarvan zijn door de Minister besproken; op enkele zou ik echter nog willen ingaan.

Op de eerste plaats wil ik het doen inzake het voorstel van de staatscommissie dat niet door de Regering gevolgd is, namelijk: het verdedigingsbeleid wordt gevoerd door de Regering. Wij hebben gezegd, dat zoiets nergens is gebeurd. Nu zegt de geachte afgevaardigde de heer Christiaanse: dat is eigenlijk wel het geval. Er is, zei hij, zij het bij nota van wijziging, bij de behandeling van het wetsontwerp inzake de buitenlandse betrekkingen ingekomen: De Regering bevordert de ontwikkeling van de internationale rechtsorde. Dit is echter beslist niet hetzelfde.

Er is niet in het voetspoor van de staatscommissie opgenomen: het buitenlands beleid wordt gevoerd door de Regering. Er is alleen dit op gezegd: wanneer een buitenlands beleid wordt gevoerd – en in het stelsel van de Grondwet spreekt het vanzelf dat dit door de Regering wordt gevoerd – dient de Regering daarbij de ontwikke-

ling van de internationale rechtsorde te bevorderen. Het werd nuttig geacht deze bepaling voorop te stellen. Het zou dus bij het buitenlands beleid niet alleen gaan om het bevorderen van de nationale belangen; als het ware voorop moest staan de bevordering van de ontwikkeling van de internationale rechtsorde. Er is absoluut geen sprake van een besliste opdracht tot het voeren van buitenlands beleid; die werd niet nodig geacht.

Er werd wel gezegd: wanneer het buitenlands beleid wordt gevoerd, dan zult gij met dat aspect in sterke mate rekening moeten houden. Daarom geloof ik niet, dat hieraan een argument kan worden ontleend, dat zou kunnen leiden tot de conclusie dat inconsequent zou zijn gehandeld ten aanzien van het verdedigingsbeleid.

Over de Oorlogswet heeft de Minister al gesproken. Het is van belang te weten, dat daarin de krijgsmacht niet wordt genoemd en dat wordt gesproken van militair gezag, zoals er ook over een speciaal burgerlijk gezag wordt gesproken. In de Oorlogswet staat nu – dat zal in de toekomst ook zo zijn – dat een militair gezag mogelijk is en dat de bevoegdheden, welke deze wet aan het militair gezag toekent in artikel 9, worden uitgeoefend – niet door de krijgsmacht – door militaire autoriteiten die Wij, of met machtiging Onze Minister van Defensie als militair gezagsdragers aanwijzen. Hier en daar wordt dat extra uitgewerkt. Er is geen sprake van dat men in de Oorlogswet zou kunnen vinden, een duidelijke aanduiding van de krijgsmacht die er zou moeten zijn. Er wordt alleen gesproken over militaire gezagsdragers, die door de Kroon of de Minister van Defensie worden aangewezen.

De geachte afgevaardigde de heer Christiaanse heeft gewezen op het vergelijkend overzicht en gesteld: wanneer wij beweren dat in de artikelen 5.2.4 en 5.2.5 het militair apparaat wordt genoemd, dan had daartegenover niet gepast dat in het vergelijkend overzicht ten aanzien van artikel 195 werd gezegd: geen bepaling. Ik geloof dat dit zeer juist was, want artikel 195 heeft nu eenmaal een ruimere inhoud buiten het begrip van krijgsmacht op zich zelf, die bestaat uit vrijwillig dienenden en ook anderen. Dat is hierin niet uitdrukkelijk gesteld. Het was dus volkomen juist om in zo'n vergelijkend overzicht niet te stellen: Dat valt daar ook nog onder. Dat het eronder valt – daarmee antwoord ik ook de heer Feij – wil ik nader toelichten.

Er staat in artikel 5.2.4 uitdrukkelijk: ten behoeve van de militaire verdediging van het koninkrijk. Dat staat voorop.

Er is een taak aangegeven, die zal moeten worden verricht. Nu kan men, zoals de heer Wiebenga bij interruptie heeft gedaan, zeggen: men zou kunnen komen tot huurlingen en dergelijke, maar dergelijke overwegingen zijn bij ons niet aanwezig geweest. Integendeel, de bepaling in de Grondwet over vreemde troepen is als verouderd ter zijde gesteld. Er staat uitdrukkelijk: ten behoeve van de militaire verdediging van het koninkrijk.

De heer Feij zegt echter dat artikel 5.2.4 een facultatieve bepaling inhoudt. Kunnen plichten worden opgelegd volgens bij de wet te stellen regels? Een overweging daarbij is geweest, dat het niet over de hele linie wordt gedaan. Men heeft bij voorbeeld de vraag bij het opleggen van plichten ten behoeve van de militaire verdediging, of dat alleen moet en mag gebeuren aan Nederlanders of ook aan buitenlanders die in het land wonen. Daarom is gebruikt de term 'kunnen plichten worden opgelegd'.

Het is niet voorgeschreven, maar ook niet beperkt tot een bepaalde groep. Er zijn dus mogelijkheden om hiermee uit de voeten te kunnen. Dat plichten worden opgelegd, zeer belangrijke plichten, blijkt – daarop heeft de heer Kortman gewezen – uit artikel 5.2.5. Daarin staat namelijk: De wet regelt – niet kan regelen of zal, als het geval zich voordoet, regelen – vrijstelling van militaire dienst wegens ernstig gewetensbezwaar. De gedachte is geweest dat er wel degelijk een dienstplicht is. De vraag hoever deze zich zal uitstrekken – alleen tot Nederlanders of ook tot buitenlanders die hier wonen – moet worden beantwoord door de wetgever ingevolge artikel 5.2.4.

In ieder geval bestaat de mogelijkheid van vrijstelling van militaire dienst, door de wet te regelen, wegens ernstige gewetensbezwaren. Daarom heeft terecht de heer Kortmann gezegd dat, in hetgeen in de onderdelen 5.2.4 en 5.2.5 staat, er sprake is van een militair apparaat. Ik geloof dat dit met zich meebrengt, dat – wanneer men dit apparaat zou willen afschaffen – men dit niet zou kunnen doen dan met een grondwetswijziging. In dat opzicht blijft de positie van het militaire apparaat ten opzichte van het heden ongewijzigd.

De heer Christiaanse heeft gesteld, dat wij in een andere tijd leven, vergeleken met de tijd waarin de proeve ontstond. Ik ontken het niet want de tijd schrijdt voort en wijzigd zich voortdurend. Dat geef ik in filosofische en beschouwelijke zin toe, maar ik wil er wel op wijzen dat dit wetsontwerp ook een heel andere inhoud heeft dan wat de

Simons

proeve voorstelt. De proeve noemt namelijk geen enkel doeleinde van het militaire apparaat. Thans wordt met nadruk gesteld, dat het apparaat dient ten behoeve van de militaire verdediging van het Koninkrijk, het vervullen van internationale taken met gebruik van militaire middelen en de hulpverlening door militairen. De tijd weerspiegelt zich in deze bepalingen. Wij leven in een andere tijd, dan waarin de proeve is ontstaan. De bepalingen zijn derhalve heel anders dan de enkele bepaling, welke de proeve voorstelt.

De beraadslaging wordt gesloten.

De Voorzitter: De stemming over beide wetsontwerpen zal plaatsvinden tijdens de volgende vergadering van de Kamer, te houden op 14 april 1981, onmiddellijk na de lunchpauze.

Ik deel de Kamer nog mede, dat op verzoek van mevrouw Ginjaar-Maas haar voorstel van wet tot het geven van een hechte wettelijke basis aan de MO-opleidingen (Wet op de MO-opleidingen) (16 435) van de agenda voor heden is afgevoerd.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van de wetsontwerpen:
hoofdstuk XII (Departement van Verkeer en Waterstaat) van de begroting van uitgaven van het Rijk voor het jaar 1981; begroting van uitgaven; aanwijzing en raming van de middelen (16 400-XII);

de begroting van ontvangsten en uitgaven van het Rijkswegenfonds voor het jaar 1981 (16 400-B);

de begroting van uitgaven en inkomsten van het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie en de Rijkspostspaarbank voor het jaar 1981 (16 400-G);

de begroting van lasten en baten van het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden voor het jaar 1981 (16 400-I).

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister Tuijnman: Mijnheer de Voorzitter! Ik dank de leden van de Kamer die waardering hebben uitgesproken voor het door ons gevoerde beleid. Ik ben blij dat ook de heer Van Krimpen toch nog wel een trompetje, al was het dan geen schallende loftrumpet, heeft gevonden. Dat vond ik erg sportief.

Ik moet de begroting van Verkeer en Waterstaat in dit huis toelichten en waar nodig verdedigen in een periode waarin het overheidsbudget om de bekende redenen onder zware druk staat.

Ik beweer niet graag dat wij bij de operaties die nodig zijn om collectief de tering naar de nering te zetten buiten schot zouden moeten blijven, net zomin als wij in het verleden bij dat soort operaties zonder kleerscheuren uit de strijd zijn gekomen. Daar heeft de Kamer trouwens ook op gewezen. Toch verheugt het mij in toenemende mate begrip te ontmoeten voor het feit dat het departement voor een aantal taken staat die van belang zijn, voor een deel zelfs van levensbelang, voor onze samenleving.

Via de begroting van Verkeer en Waterstaat scheppen wij immers niet alleen vandaag werk, maar investeren wij ook in een gedeelte van de nationale huishouding van morgen. Een behoorlijke infrastructuur is bepaald geen luxe, maar is naar mijn overtuiging voorwaarde voor het goed functioneren van de Nederlandse samenleving. Als wij voortgaan te snoeien, snijden wij tenslotte ook het vruchthout weg.

Van sommige activiteiten zegt men wel eens dat zij de 'zachte' sector vormen. Bij Verkeer en Waterstaat is dan wel geen sprake van een 'harde' sector, maar dan toch wel van een praktische sector. Een groot deel van onze activiteiten is immers niet zo onmisbaar als gas, water en licht. Als wij in dit land bij voorbeeld te veel bekknibbelen op de waterkering, raken wij de fysieke grondslag van ons bestaan ten slotte kwijt.

Mijnheer de Voorzitter! De komende kabinetsformatie zou wel bijzonder lang moeten duren, wil ik aan deze of gene zijde van het Binnenhof nog een volgende begroting verdedigen. U zult begrijpen dat het daarom vandaag voor mij een bijzondere dag is. Naast een aantal zeer praktische, vaak tastbare zaken waarvoor de Staatssecretaris en ik hier aanwezig zijn, bevat ons werkpakket toch ook een aantal minder direct grijpbare zaken, zij het dat zij ook zeer reëel zijn. Ik denk daarbij in het bijzonder aan zaken als de verkeersveiligheid. Dat deel van het werkterrein heeft in de beschouwingen en ook in onze activiteiten in de achter ons liggende jaren, maar toch ook vandaag weer, een zekere prioriteit behouden.

Dit constateer ik met genoegen. Dit zelfde geldt voor inspanningen in de milieu-sector waaraan mevrouw Groensmit herinnerd heeft. Wij hebben door de planmatige aanpak van de watervervuiling winst geboekt. Dit mag de burger moed geven bij alle zorgen die wij de laatste tijd juist in de milieu-sector hebben gehad.

Het is in ieder geval een stimulans om consequent door te gaan. Dat er nog grote problemen overwonnen moeten worden, zal duidelijk worden als men denkt aan onze moeilijkheden met de berging van een baggerslib. Een schip in nood voor onze kust kan ons thans voor enorme problemen stellen. Dit schip kan eigenlijk niet naar binnen worden gebracht en zal waarschijnlijk moeten worden verlaten.

De heren Schlingemann en Van Krimpen hadden waardering voor de inzet van onze know how op het departement. De heer Van Krimpen wees erop dat dit grootschalig moet worden aangepakt, ten einde op het terrein van de weg- en waterbouw, de verkeersbegeleiding en havenbouw een wereldmarkt op te bouwen. Dat ben ik helemaal met hem eens. Mijn ministerie heeft de laatste jaren verschillende initiatieven genomen, die beogen om deze grootschalige aanpak mogelijk te maken.

Wij werken mee aan de onder leiding van Economische Zaken staande stuurgroepexpert know how, die binnen enkele maanden met een rapport zal komen betreffende aanbevelingen over de organisatiestructuur van deze exportactiviteit. Ik verwacht dat het in grote lijnen overeen zal komen met de gedachten van de heer Van Krimpen.

In het kader van de samenwerking moeten de deelnemende departementen zich zodanig organiseren dat een slagvaardig en gecoördineerd beleid kan worden gevoerd, waardoor het voor derden – met name ambassades – duidelijk is waar men terecht kan. Mijn schriftelijk antwoord had betrekking op de organisatiestructuur van mijn departement. Het is ook de bedoeling dat de verkeersattachés in Bonn, Brussel en Washington bij deze exportactiviteiten worden betrokken. Dit geldt ook voor de nog dit jaar te benoemen verkeersattaché in het Verre Oosten. Gemeenten als Amsterdam en Rotterdam kunnen hierbij niet worden gemist, gezien hun specifieke know how op het gebied van de havens. In de afgelopen periode is dan ook veelvuldig overleg met hen gevoerd over het gezamenlijk optreden in het buitenland.

Het ligt zeker in het voornemen om dit in de toekomst verder te verdiepen en nader te structureren. Ik zou het overigens raar vinden als mensen die naar het buitenland worden gezonden het als een vakantiereisje zouden zien, want meestal zitten ze nu niet bepaald in vakantiegebieden.

De kwestie van de snelheidslimiet stond in het middelpunt van de be-

Grondwet
Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvissershavenbedrijf

Tuijnman

langstelling. Er is een advies uitgebracht door de Voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid. Daaraan was de voorwaarde verbonden dat de maximumsnelheid ook inderdaad zou worden nageleefd. De zaak wordt nu afgewerkt, zodat ik hoop op zeer korte termijn mijn eindstandpunt bekend te kunnen maken. Ik hoop dat de heer Van Hemert het goed vindt dat ik daar nog niet op vooruit loopt.

In het kader van de verkeersveiligheid wees de heer Van Krimpen op de hulpverlening. Hij vroeg om vergelijkingen met andere landen betreffende de verkeersveiligheid. Ten opzichte van België slaan wij een goed figuur. Wij liggen ongeveer gelijk met Denemarken. Ik herinner mij een overzicht waarin, wat de veiligheidscoëfficiënten betreft, Nederland goed uit de bus kwam.

Met betrekking tot het advies van de voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid inzake de hulpverlening wil ik nog het volgende zeggen. Overeenkomstig het advies zal een inventarisatie worden gemaakt van de huidige situatie. Daarna zal de Centrale Raad voor de Volksgezondheid worden ingeschakeld om mogelijke verbeteringen voor te stellen. Het departement van Volksgezondheid en Milieuhygiëne is eveneens kerndepartement voor de verkeersveiligheid, zoals men weet. In elk geval zal ik de suggesties van de geachte afgevaardigde zeker in de overwegingen tot de hulpverlening betrekken.

De heer Van Hemert heeft gevraagd hoe het staat met de voorbereidingscommissie voor het nationaal programma rationeel energiegebruik. De samenstelling van de commissie is rond; er is sprake van een heel breed scala van onderzoeksactiviteiten. Wij zijn er als waarnemers bij betrokken. De eerste vergadering zal nog deze maand plaatsvinden. Het is de bedoeling nog voor het eind van het jaar met een rapport te komen.

De heer Van Krimpen heeft gevraagd wat ik van de credit card denk. Welnu, in het algemeen ga ik niet voor moderne middelen opzij, maar in dit geval kijken wij wel tegen de inningsproblemen aan. Het lijkt mij niet verstandig een nieuwe inningsmogelijkheid in te voeren, terwijl de bestaande mogelijkheden nog voldoen.

De heer Van Hemert tot Dingshof heeft gevraagd of de particuliere busondernemingen de buurtbussen zouden kunnen overnemen. Ik denk dat dit niet kan. Deze buurtbussen worden namelijk door vrijwilligers bestuurd die daar geen vergoeding voor krijgen.

Daar de post loonkosten bij het openbaar vervoer nu eenmaal bijzonder hoog is, spreekt het voor zich dat deze overneming in de praktijk niet kan.

De heer Meuleman heeft gevraagd of het aantal buurtbussen voor uitbreiding in aanmerking komt. Dit is inderdaad altijd mogelijk wanneer men aan bepaalde voorwaarden voldoet. Op dit punt zijn wij nog met een evaluatie bezig, zoals ik reeds eerder heb doen bliken.

De heer Vogt heeft gesuggereerd de bereikbaarheid van de NS-stations voor fietsers te verbeteren. Dit punt heeft de volle aandacht, evenals de parkeer- en rijstations. De NS betreft de uitvoering van de outillage voor de fietsers ook voortdurend bij haar overwegingen.

De heer Vogt heeft voorts opmerkingen gemaakt over de slechte verbindingen bij de NS. Men moet wel bedenken dat deze verbindingen een hele legpuzzel vormen, waarvan de verbetering veel tijd vraagt en daarom langzaam gaat. Ik moet de heer Vogt eigenlijk teleurstellen over de voortgang van deze zaak. In de huidige structuur van de dienstregeling en bij de huidige krappe capaciteit kunnen wij er weinig aan verbeteren. Naarmate een aantal knelpunten is opgelost, komt er natuurlijk verbetering in de verbindingen.

De heer Vogt heeft voorts gewezen op de beroepen van de Stichting ROVER. Ik heb gehoord dat de personele bezetting hier mede debet aan is. Dit wil ik echter niet als een vrijbrief beschouwen om brieven niet te beantwoorden. Wij zullen met de meeste spoed, en zo mogelijk nog deze week, een oplossing proberen te vinden, althans voor de belangrijkste zaken.

Er is gevraagd of het goedkoop reizen voor ouderen kan worden uitgebreid. Dit is niet mogelijk. De faciliteit voor de 65-plussers heeft een duidelijk commerciële achtergrond. Bij de huidige bezetting van het lijnennet is het zelfs al nodig dat de voorwaarden wat kritischer gesteld worden. De NS is vooral genooddaakt bij de ochtendspits de mogelijkheden in dit opzicht te beperken.

De heer Van Waterschoot heeft gevraagd of in de bollenstreek het aantal stations vergroot kan worden. Wij zullen dit uiteraard wel overwegen. Deze uitbreiding kan echter zeker niet eerder plaatsvinden dan nadat de Schiphollijn verbindingen heeft verkregen met Amsterdam en het RAI-gebouw en nadat de westelijke tak van de ringspoorweg gereed is gekomen. Ik wil er voorts nog op wijzen dat in de laatste jaren verschillende voorstations zijn

geopend en dat er ook in de komende jaren nog voorstations zullen worden geopend.

De heer Van Waterschoot heeft ook nog vragen gesteld over de constante tijd voor het verkeer.

Hij heeft er nog steeds gelijk in, dat het uitmaakt welk vervoermiddel wordt gebruikt. Als er 's avonds tijdens de stille uren meer kan worden gereisd, kan dat als een positief effect worden beschouwd. Misschien kan ik als troost voor de heer Van Waterschoot opmerken, dat verleden jaar een recordaantal fietsen is verkocht. Het aantal fietsen groeit in Nederland, misschien wel tegen de verdrukking in. Daar ben ik blij om.

De heer Van Waterschoot heeft gewezen op een snellere uitbreiding van het openbaar vervoer. De thans in uitvoering zijnde spoorlijnen liggen allemaal op schema, met uitzondering van de Nieuwegeinlijn. Als gevolg van infrastructuurlelijke moeilijkheden en procedurele moeilijkheden, met name in Utrecht, heeft de uitvoering van die lijn vertraging opgelopen. Andere werken, zoals de aanleg van de Veenendaallijn, de Flevolijn en de Hemspoorlijn, verlopen wel goed.

Wat de opheffing betreft van de urgente knelpunten op het NS-net, kan ik meedelen, dat nog deze week een brief aan de Tweede Kamer zal uitgaan, waarin voorstellen worden gedaan voor de financiering van de knelpunten, en wel door middel van een extra verhoging van de tarieven bij NS per 1 oktober aanstaande. Daarover heb ik in eerste instantie al gesproken met de Tweede Kamer.

Wat de NS-materieelbestellingen betreft, verwijs ik naar het antwoord dat ik ter zake aan de heer Achterstraat heb gegeven.

Aangaande de bestelling van de 1400 streekbussen moet worden bedacht, dat die is afgestemd op de leeftijdsopbouw van het wagenpark en de capaciteit van de Nederlandse industrie. De 'leeftijdsopbouw' van de bussen is zeer onevenwichtig. Dit is een gevolg van de vrij plotselinge en grote groei van het materieelgebruik vlak na de oorlog. Wij proberen de bestellingen wat minder schoksgewijs te plaatsen, ook ten behoeve van de Nederlandse industrie.

Knelpunten in de personele sfeer bij de vervoerbedrijven zijn mij op het ogenblik niet bekend. Ik ben het echter eens met de heer Van Waterschoot, dat voorlichting aan de reizigers blijvend de aandacht moet hebben. Die voorlichting moet goed zijn.

De heer Achterstraat heeft een vraag gesteld over het rollend materieel bij

de NS. Afgezien van de vervanging van het rollend materieel zijn er eerst nog 40 rytuigen besteld om de groei tot 8,5 miljard reizigerskilometers op te vangen. Toen wij zagen dat dit aantal groeide tot over de 9 miljard, namelijk 9,2 miljard reizigerskilometers, zijn aan die bestelling nog eens 220 rytuigen toegevoegd. Thans wordt bekeken in hoeverre voorts dubbeldekkers moeten worden besteld voor bepaalde projecten om daar de bepaald niet gunstige situatie te kunnen opvangen. Daarbij is het de bedoeling, het aandeel van de Nederlandse industrie zo groot mogelijk te houden.

Hierbij denk ik aan de verschillende toeleveringen. Voor het oprichten van een eigen 'rolma'-fabriek zie ik, evenals mijn ambtgenoot van Economische Zaken, op het ogenblik niet zulke grote mogelijkheden. De basis is blijkbaar te smal om de productie alleen maar op Nederland te richten. Ik wijs erop, dat de internationale concurrentie op dit terrein bijzonder groot is.

De heer Van Waterschoot heeft gevraagd, of wij geen kansen hebben laten liggen bij het openbaar vervoer. Toen wij begonnen, was er het systeem van het vorige kabinet. Dat was gericht op een jaarlijkse vervoersafval van 1% à 2%. Onze bedoeling was, in het licht van de kennis die wij toen hadden, dat te stabiliseren. Dat heeft, mede als gevolg van betere tarieven en andere plannen die wij hebben gemaakt, ertoe geleid, dat in plaats van een stabilisering wij gelukkig in een groei terecht zijn gekomen. Dit is zeer uitdrukkelijk het geval bij het NS-net. Bij de bussen en trams verloopt dat niet in hetzelfde tempo.

De heer Achterstraat heeft gevraagd, of de evaluatie inzake het buurtbusproject is afgerond. Die hebben wij nog niet gereed. Daaraan werken wij wel hard.

De heer Achterstraat heeft nog gevraagd, of het verantwoord is om vrije bus- en trambanen te subsidiëren. Dit moet in samenhang worden gezien met het vanuit het voertuig bediende systeem ter beïnvloeding van de verkeerslichten.

Wij zijn van mening dat dit in congestiegebieden een goede zaak is. Het is echter niet de bedoeling dit overal te gaan doen. Dit zou trouwens ook niet nodig zijn. Het gaat erom dat juist ten behoeve van het openbaar vervoer doorstromingsmaatregelen worden genomen, waardoor dit vervoer inderdaad kan voldoen aan de vereisten van behoorlijk openbaar vervoer.

De heer Achterstraat heeft voorts een vraag gesteld ten aanzien van het taxivervoer. Ik geloof dat de zaken toch wat ingewikkelder liggen dan de geachte afgevaardigde doet voorkomen. Het is zeker niet het geval dat de taxi overal in het buitenland goedkoper is. En waar dit wel zo is, zou de heer Achterstraat ook eens de arbeidsvoorwaarden aan een vergelijkend onderzoek moeten onderwerpen. Dan zal maar al te snel blijken dat de taxitarieven daar in wezen zo laag kunnen liggen, omdat sprake is van een slechte beloning en van onverantwoorde rijtijden. Dat zijn toch vaak onverenigbare grootheden. Ik hoop dat de door mij ingestelde commissie zal proberen door de impasse van dit moment heen te breken en er over niet al te lange tijd advies over zal geven.

De heer Meuleman heeft nog geïnterformeerd naar het zwartrijden. Het zwartrijden is inderdaad een probleem waar wij bepaald niet omheen kunnen en mogen gaan. Bij het streekvervoer ligt het in het algemeen gunstiger dan in de steden, omdat daar de chauffeur vaak de controle voor zijn rekening neemt. Desalniettemin ben ik met de heer Meuleman van mening dat de controle op het zwart- en grijsrijden zo efficiënt mogelijk dient te geschieden. Dit is niet alleen maar een zaak van het aanstellen van extra controleurs. Wij zijn op het ogenblik aan het broeden om toch weer maatregelen te nemen waardoor met een gericht systeem aan de controle kan worden gewerkt.

De heer Vogt heeft nog een opmerking gemaakt over het streekvervoer. Hij heeft daarbij gewezen op de door mij ingevoerde groeionormen voor het streekvervoer, de tariefsverhogingen. Ik heb het niet met plezier gedaan, maar bij dit alles moet nu eenmaal een afweging worden gemaakt tussen de extra kosten die gemaakt moeten worden om een verbinding te verbeteren en het aantal reizigers dat er gebruik van maakt.

Ik wil in dit verband niet onvermeld laten dat de uitbreiding van het voorzieningenniveau van het streekvervoer in de afgelopen kabinetsperiode er toch mede toe heeft bijgedragen dat het aantal buskilometers met 11% is gestegen en het aantal werknemers van 11.600 tot 13.200. Daar staat echter tegenover – dat is de rekening die onderin de zak zit – dat het tekort in die periode is gestegen van f 308 mln. tot f 565 mln. Dat is niet niks.

Bezuinigingen moesten wel worden genomen. Men moet echter wel goed begrijpen dat maar een zeer klein gedeelte betrekking had op het voorzie-

ningenniveau. Wij proberen dat voorzieningenniveau in stand te houden. Het wordt echter wel een wat moeilijke zaak, als lijnen waarvan heel weinig gebruik wordt gemaakt, in stand gehouden zouden moeten worden. Overigens zijn er naast zwakbezette lijnen ook heel goede lijnen. In ieder geval moet wel geconstateerd worden, dat de dalende trend bij de zwakke lijnen doorzet. Dit geldt eigenlijk voor heel Nederland.

Met betrekking tot de carpooling, waarop de heer Meuleman heeft gewezen, heb ik een brochure meegebracht, die ik hem straks graag zal overhandigen, mijnheer de Voorzitter.

De heer Van Krimpen heeft een vraag gesteld inzake de walradarketen, sprekende over de Westerschelde. Deze is inderdaad afhankelijk van de beslissing van de Belgische Regering. Toch menen wij er voorlopig nog van te moeten uitgaan dat de realisatie binnen de planning mogelijk is.

Er zijn maatregelen in voorbereiding om de communicatie tussen de zeeschepen onderling en de walstations te verbeteren door middel van portofoons. Met de Belgische overheid wordt regelmatig overleg gepleegd over de veiligheidsverhogende maatregelen voor de vaart op de Westerschelde. Zo is te verwachten dat binnenkort overeenstemming zal worden bereikt over de invoering van een verscherpte loodsplicht.

Tot de moeilijkste vragen behoren die over de hele kwestie van de LPG. De heer Van Krimpen vroeg of er niet te lang op wordt gestudeerd. Toen duidelijk werd dat LPG in zeer grote hoeveelheden zou worden aangevoerd, dienden een aantal uitgangspunten te worden vastgesteld. Een belangrijk uitgangspunt was dat de veiligheid diende te worden gewaarborgd, niet alleen voor de aanvoer van de LPG, maar ook voor de afvoer naar het achterland. Dat is een zaak waaraan de Staatssecretaris en ik zeer hechten. Concentratie van de aanlanding op een zo gering mogelijk aantal grote lokaties dicht bij zee leek daartoe aangevoerd. Het tweede zeer voorname uitgangspunt was het gebruik van een buisleiding voor grotere afvoer naar het achterland.

Enige tijd geleden zag het er naar uit dat de aanvoer van LPG een zeer grote vlucht zou nemen, omdat dit gasmengsel gezien zijn nut als grondstof voor de chemische industrie en als brandstof zeer aantrekkelijk leek. De laatste tijd is er toch weer een verschuiving opgetreden in de prijsverhouding – dat zal waarschijnlijk nog

Tuijnman

wel zo doorgaan –, waardoor de vooruitzichten, althans op dit moment, met betrekking tot het grootgebruik van LPG onzekerder zijn geworden.

Ook is nu volgens Shell-BP een pijpleiding naar het achterland niet meer bij een half miljoen ton doorzet rendabel, doch bij twee tot tweeëneenhalf miljoen ton per jaar. Dat is overigens een verhouding die zich afhankelijk van de prijsontwikkeling en de accijns-politiek in Nederland en ook het achterland weer kan wijzigen.

In de aanlandingsnota LPG is aangegeven dat naar de mening van de Regering het beleid erop gericht moet zijn voorshands slechts een enkele terminal ten behoeve van de grootschalige aanlanding van LPG in Nederland te realiseren. De terminologie 'een enkele terminal' beoogt tot uitdrukking te brengen, dat de Regering positief staat tegenover een geconcentreerde aanvoer via de in Rijnmond gesitueerde BP-Shell-terminal, doch waarbij mede gezien het voorlopige karakter van het geformuleerde beleid de mogelijkheid van meer dan één terminal wordt opgehouden. In dit standpunt voelt de Regering zich gesteund door de bijzondere commissie voor de nota grootschalige aanlanding van LPG van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Bij de beslissing om aan Eurogas een afvoer per binnenschip toe te staan van 500.000 ton per jaar tot dat een buisleiding in gebruik zal zijn genomen, spelen een aantal aspecten een rol. Aangaande de risico's van de aanvoer van LPG is enige tijd geleden de door TNO uitgevoerde risico-analyse voor de grootschalige aanlanding van LPG op vier lokaties in Nederland – dat is de zogenaamde aanlandingsstudie – afgerond. Uit deze studie blijkt dat aan de aanvoer van LPG via de Westerschelde onmiskenbaar risico's zijn verbonden, met name bij de passage van het redegebied van Vlissingen. Hierbij moet worden bedacht dat de door TNO beschreven risico's van toepassing zijn op de huidige situatie in de Westerschelde en dat geen rekening is gehouden met het nemen van verdergaande maatregelen om de veiligheid te verhogen.

De aanvoer van LPG ten behoeve van Eurogas dient mede tegen de achtergrond van de totale Westerscheldeproblematiek te worden beoordeeld en met name de positie van Antwerpen daarin. De heer Van Krimpen wees daar ook op. In een situatie waarin aan de aanvoer naar Antwerpen geen directe beperkingen kunnen worden op-

gelegd en waarbij tevens met de aanvoer van gas bij Dow in Terneuzen rekening moet worden gehouden, kan niet worden gesteld dat de aan- en afvoer naar en van Eurogas wat de risico's betreft dusdanig beoordeeld moet worden, dat hiervan zou moeten worden afgezien, te meer daar door Eurogas reeds in 1978 aanzienlijke investeringen zijn gedaan.

Naar aanleiding van het verzoek om op korte termijn duidelijkheid te verschaffen aangaande de mogelijke afvoer vanuit de Westerschelde-regio, heeft de Regering gemeend dat een afvoer per binnenschip tot 500.000 ton per jaar vanaf Eurogas toelaatbaar moet worden geacht totdat een buisleiding in gebruik zal worden genomen.

Het geschetste beeld van een groot aantal tussen het Westerscheldegebied en Rotterdam heen en weer varende binnenvaartgastankerschepen zou ik bepaald – daarin volg ik de heer Van Krimpen – geen gelukkige ontwikkeling vinden.

Het ligt in de bedoeling te zijner tijd de mogelijkheden van de wet aanvullende regelingen LPG te baat te nemen om een dergelijke ontwikkeling te voorkomen.

Het verwijt dat door langdurige studies vaak te veel tijd verloren gaat voordat beslissingen worden genomen, is niet helemaal terecht. Het gaat toch om plannen voor de lange termijn. Daarbij moet men niet over één nacht ijs gaan. In dat verband herinner ik eraan, dat in Rijnmond er al heel wat is afgepraat over zaken die zowel met de economie als met de veiligheid samenhangen.

De heren Van Waterschoot, Schlingemann en Van Krimpen hebben opmerkingen gemaakt over de Oosterscheldewerken. De heer Van Waterschoot citeerde na een beschouwing over de besluitvorming ter zake een uitspraak van mij over de uitgangspunten van deze werken.

Natuurlijk blijven deze uitgangspunten inzake de veiligheid en het milieu voorstaan. Het gaat nu immers om de wijze van afsluiting, die ten eerste moet voldoen aan de Deltawet en ten tweede mogelijkheden moet bieden om het huidige milieu zoveel mogelijk in stand te houden. Ik ben er als Minister toch wel trots op dat de Rijkswaterstaat deze uitdaging heeft opgenomen en de uitvoering ter hand heeft genomen.

Het is een van de bewijzen dat de gedachte die de heer Van Krimpen naar voren heeft gebracht, reeds leeft bij de Rijkswaterstaat. Het is immers zo'n

doe-werk, een werk waarvoor veel grensverleggend onderzoek moest worden verricht. De resultaten van dat onderzoek reiken nu verder dan de Oosterschelde. Van verschillende hoeken in de wereld bestaat er belangstelling voor, juist ook gelet op de innoverende activiteiten die daarbij zijn ontwikkeld. Met de heer Schlingemann meen ik dat de uitvoering van dit werk zal bijdragen tot een vergroting van de waterstaatkundige deskundigheid in ons land, een deskundigheid die wij aan de hele wereld ten goede kunnen laten komen, zeker aan de ontwikkelingslanden.

Het is niet vreemd dat nu het werk op alle punten goed op gang is gekomen, een spanningsveld ontstaat tussen de planning van de werken en de uitgaven enerzijds en anderzijds de praktijk van de uitvoering. Wij zullen onze taak zo goed mogelijk vervullen. Daarbij zullen wij uiteraard de financiën goed in het oog houden. Alle inspanningen zijn er verder op gericht gereed te komen binnen de afgesproken tijd.

Met name gericht op het financiële aspect is de gedachte over een vertraging van de aanleg van de verkeersweg over de stormvloedkering naar voren gekomen. Ik begrijp dat de geachte afgevaardigde de heer Van Waterschoot hier geen bezwaar tegen heeft. Ik moge eraan herinneren dat hierover nog een gesprek met Zeeland in het verschiet ligt.

Mevrouw Groensmit-van der Kallen vraagt naar het scheepstransport van het afvalzout van de Franse kalimijnen. Die afvoer per binnenschip van het afvalzout is niet de enige oplossing van het zoutprobleem. Wij zullen op de komende ministersconferentie ook spreken over de injectiemethode en over het leggen van een pijpleiding, waarvoor echter grote hoogteverschillen moeten worden overwonnen. Welke oplossing uiteindelijk zal worden gekozen is moeilijk te voorspellen. Een scheepstransport is een moeilijke oplossing.

Het punt van de financiering zal bij alle Rijnsoeverstaten, zeker onder de huidige economische situatie, zwaar wegen. Het alternatief van het scheepstransport wordt in internationaal verband bekeken. Er is een internationale werkgroep ingesteld, waarin het alternatief wordt uitgewerkt. Nederland is in deze groep vertegenwoordigd en heeft door haar deskundigheid voldoende invloed.

Het vraagstuk van het toevoegen van chemicaliën aan het zout om klonteren te voorkomen, wordt door Neder-

Tuijnman

land zelf onderzocht. Dit onderzoek is gericht op de minimale dosering en niet schadelijke middelen. Het resultaat zal internationaal worden ingeleverd. Het lijkt mij dat wij voldoende greep op de materie hebben. Een afzonderlijk nationaal overleg is niet nodig en ook niet verstandig.

De heer Van Krimpen heeft het oordeel gevraagd over de voorlopige nationale havenraad. Hij heeft zich daarover wat negatief uitgelaten, en verwees naar de Britse national portcouncil, die binnenkort zal verdwijnen. Ik wijs erop dat de havenraad en de national portcouncil verschillend van samenstelling zijn. Het lijkt mij prematuur binnen een jaar na de oprichting een dergelijk oordeel te geven.

Dat oordeel staat ook in duidelijke tegenstelling tot de belangstelling die van vele kanten is getoond ter zake van het lidmaatschap van de raad. Iedereen, die zich zelf respecteert in de sfeer van de havens, wilde er dolgraag in. Dat kon natuurlijk niet omdat de havenraad anders een onwerkbaar apparaat zou worden. Binnenkort zal de Regering het structuurschema Zeehavens publiceren. Het is bijgesteld aan de hand van de nieuwste gegevens.

In het kader van de opmerkingen over het structuurschema Zeehavens sprak de heer Van Krimpen over de ontwikkeling van het conventionele stukgoed. In die sector is al enige tijd een verschuiving aan de gang. Ik denk aan moderne overslagtechnieken en de containers. Het container- en roll-on/roll-off vervoer neemt toe, ten koste van het aandeel van de stukgoedsector. Die ontwikkelingen doen zich in alle havens van de wereld voor. Naar mijn opvatting is die ontwikkeling nog niet ten einde. Onlangs is de NEHEM gestart met een onderzoek van de problemen in deze sector.

Wat de veiligheid te water betreft, heeft de heer Van Krimpen gevraagd of er overeenstemming bestaat tussen het directoraat-generaal Scheepvaart en Maritieme zaken en van Rijkswaterstaat. Het is mij niet helemaal duidelijk, hoe de heer Van Krimpen kan zeggen, dat van grote verschillen sprake is. Die verschillen zijn er niet. Er is natuurlijk sprake van een groeielement. Vanuit twee verschillende opties zijn wij aan de slag gegaan. De veiligheid van het verkeer te water speelt een zeer belangrijke rol. Dat blijkt uit het kortgeleden uitgebrachte structuurschema Vaarwegen en de nota over de vaarwegen.

De heer Meuleman heeft nog een vraag gesteld over het kanaal van Deventer naar Raalte. Ik heb daarover een advies gevraagd aan de Raad voor de Waterstaat. Na ontvangst daarvan kan een beslissing zeer spoedig volgen.

Met de heer Meuleman ben ik van mening, dat de provinciale herindeling bezwaren oproept uit waterstaatskundig oogpunt. Meer dan tot nu toe het geval is, worden de waterschappen in meer dan één provincie gesitueerd. Ik vind, dat vanuit mijn verantwoordelijkheid gezien, de nodige voorzichtigheid in acht moet worden genomen. Ik zou niet graag willen, dat de waterstaatskundige belangen in de knel komen.

Mevrouw Groensmit-van der Kallen heeft gevraagd wanneer een wijziging van de Ontgrondingswet tegemoet kan worden gezien. De voorbereiding van dit wetsontwerp kan tot mijn spijt niet op korte termijn worden voltooid, gezien de vele aspecten die aan het ontgrondingsbeleid kleven. Ik denk ook aan de ruimtelijke effecten. Deze ruimtelijke effecten worden betrokken in het wetsontwerp ter zake. Juist voor de beleidsplanning van Rijk en provincies zijn deze van groot belang. De geachte afgevaardigde zal ervan op de hoogte zijn, dat een aantal onder leiding van gedeputeerden staande werkgroepen een rapport heeft uitgebracht. Wij zullen proberen nog voor de zomer hierover bestuurlijk overleg te hebben. Ook ziende naar de belangen van het bedrijfsleven moet snel een regeling worden gemaakt.

Mevrouw Groensmit-van der Kallen heeft gewezen op een bijzonder belangrijk punt, namelijk de vermindering van de cadmiumlozingen. De vraag is of het programma dat in het IMP staat voor 1985 kan worden uitgevoerd. De vermindering wordt grotendeels voorzien bij de ijzer- en staalindustrie en bij de kunstmestindustrie. Ik meen dat, wat de eerste categorie betreft, de noodzakelijke maatregelen al voldoende in uitvoering zijn. Veel moeilijker ligt het, wat het afvalgips betreft. Daarbij is sprake van een enorme hoeveelheid. Ik heb gehoord dat het zo'n 2 miljoen ton per jaar betreft; dat is niet niks.

Wij nemen aan, dat de oplossing van dit probleem moet worden gevonden via een aantal deeloplossingen. In eerste instantie wordt gestreefd naar het gebruik van minder verontreinigd fosfaaterts. De lozing van zware metalen, zoals cadmium, kan daardoor enigszins worden beperkt. Voorts wordt op het ogenblik door het bedrijfsleven gezocht naar toepassingsmogelijkheden voor het afvalgips.

Daarbij wordt gedacht aan de wegenbouw maar ook aan woning- en utiliteitsbouw. De overheid werkt mee aan het onderzoek ter zake.

In hoeverre dit de oplossing van het totale probleem biedt, staat nog te bezien. Het gaat om een buitengewoon moeilijk vraagstuk vanwege de grote kwantiteit afval die van de betreffende industrie afkomstig is. Ik ben van mening dat het wettelijke instrumentarium toereikend is om de waterverontreiniging effectief aan te pakken. Daarnaast zal nog veel werk verricht moeten worden om het cadmium-probleem goed op te lossen.

Dan kom ik bij de vaste oeververbinding van de Westerschelde. Toen ik luisterde naar dit debat, dacht ik 'Zeeuwen onder elkaar'. De heer Van Waterschoot heeft zich niet voor de eerste maal kritisch uitgelaten over de noodzaak van de aanleg van een vaste oeververbinding. Hij heeft zich afgevraagd of het niet beter is alle aandacht te richten op de verbetering van de Westerscheldeveren. De heer Schlingemann heeft zich eveneens, zij het in een beperktere mate, in kritische zin uitgelaten.

Het gaat hierbij om een Zeeuws initiatief, dat wil ik nog eens nadrukkelijk stellen. De Regering heeft gezegd mee te werken door deel te nemen in het risico. Ik heb met name het Kiltunneffect, dat mogelijk in dit risico verborgen zat, boven water willen brengen om Zeeland en de Minister van Financiën voor grote problemen te behoeden. De Minister van Financiën moest uiteindelijk het financiële risico afdekken.

Als grote groeperingen van de Zeeuwse bevolking hun mening aan het veranderen zijn, dan is dat in de eerste plaats een zaak van het provinciaal bestuur. Ik wacht maar af, of voor de moties die vorig jaar door de provinciale staten als vertegenwoordigers van de Zeeuwen zijn ingediend en waarin stond: Regering, schiet nu eens op, plotseling een haaks staande mening in de plaats is gekomen.

Aan alles wat in deze Kamer en in de Tweede Kamer is gezegd over het voor en tegen van deze vaste oeververbinding kan ik weinig toevoegen. Ik meen ook te mogen volstaan met de motie, die vorig jaar in deze Kamer is aangenomen en waarin werd aangedrongen op de aanleg van die verbinding. De Tweede Kamer heeft zich ook wat dat betreft niet onbetuigd gelaten. Zij heeft ook een motie ter zake aangenomen. Kortom, dit is in overeenstemming met de inzichten van het provinciaal bestuur. Wat wil de geachte afgevaardigde? Uitgaande van de in de

Tuijnman

beide Kamers uitgesproken positieve intenties ten aanzien van dit project is door de Regering met het provinciaal bestuur van Zeeland overeenstemming bereikt over de voorwaarden, waaronder met de aanleg van de vaste oeververbinding kan worden begonnen.

Ik laat in het midden, of ik VOW of WOV moet zeggen; men breekt er zijn tong wel eens over. Aangezien de economische omstandigheden minder gunstig zijn dan een paar jaar geleden, was het nu eenmaal nodig, juist om niet in een Kiltunnel-situatie terecht te komen, om een aantal stringente voorwaarden met elkaar af te spreken. Dat is ook gebeurd.

Bij de meningsbepaling is overigens ook betrokken de herziene verkeersprognose, waarin met lagere intensiteiten rekening wordt gehouden dan enkele jaren geleden. Ook de overige door de heer Van Waterschoot genoemde zaken zijn daarbij wel degelijk aan de orde geweest, zowel met betrekking tot de oeververbinding van de Westerschelde als ten aanzien van de Westerschelde-veren. Over de veren is een intensief overleg gaande tussen het Rijk en de provincie Zeeland over de wijze waarop verschillende details moeten worden opgelost. De heer Schlingemann heeft twee indringende vragen gesteld over de aanleginrichtingen.

Ik heb zeer onlangs aan het provinciaal bestuur van Zeeland geschreven, dat onder bepaalde voorwaarden de aanpassing van de aanleginrichtingen in 1982 in het vooruitzicht kan worden gesteld. Door mij is geen toestemming gegeven voor de voorbereiding van de bouw van een derde dubbeldekker. Ik ga ervan uit dat de aanleg van de oeververbinding doorgaat. In dat geval zal naar ik hoop een derde dubbeldekker niet nodig zijn. Wij hebben de voorlopige afspraak gemaakt om één van de dubbeldekkers die op Kruiningen-Perkpolder varen van een boegschroef te voorzien.

Vervolgens is er een aantal vragen gesteld over het Rijkswegenfonds en over de opheffing daarvan. De heren Meuleman en Van Hemert tot Dingshof hebben daarover gesproken. Het door mij ingediende wetsontwerp beoogt inderdaad opheffing per 1 januari aanstaande. Daarover zal in de Tweede Kamer nog een uitgebreide discussie plaatsvinden, omdat ook aldaar geen eenstemmigheid heerst over de meest gewenste methode van de financiering van het hoofdwegennet.

Tijdens de behandeling van de begroting voor het jaar 1980 en ook in het kader van de behandeling van het Structuurschema Verkeer en Vervoer is mij duidelijk gebleken dat er verschillen van inzicht bestaan.

Die discussie is overigens pas recentelijk op gang gekomen in de vorm van het voorlopig verslag van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer. Het groot aantal vragen in het voorlopig verslag brengt mij tot de conclusie dat de discussie over de financiering van het hoofdwegennet geen zaak is, die snel zal kunnen worden afgerond. De tijd die mij nog rest voor het opstellen van de begroting voor 1982 en de tijd die de behandeling van het wetsontwerp tot opheffing van het Rijkswegenfonds nog vergt, brengen mij thans tot de conclusie dat de opheffing per 1 januari aanstaande niet wel denkbaar is.

Voor 1982 moet dus rekening worden gehouden met een verlenging. Dat lijkt mij wat dat betreft een tegemoetkoming aan de bedoelingen van de vragen van de heer Van Hemert tot Dingshof, maar dat is het in werkelijkheid niet helemaal.

Dit fonds wordt nu nog gehandhaafd. De bedoeling van de heer Van Hemert om de financiering van het hoofdwegennet veilig te stellen, wordt daarmee echter nog niet gehonoreerd. In de terminologie rond het fonds wordt de laatste jaren het woord 'schaarbeweging' gebruikt. De heer Meuleman heeft dat ook onderkend. Hiermede wordt het verschijnsel bedoeld van de relatieve afname van de beschikbare middelen – De prijsstijging in de wegenbouw is aanzienlijk groter dan de groei van de inkomsten van het fonds – en de snelstijgende kosten van het onderhoud, waardoor het voor aanleg resterende bedrag snel afneemt.

Ik wijs in dit verband op de enorme stijging van de kosten van de bitumen; deze kosten zijn van het ene jaar op het andere voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met f 85 miljoen gestegen. Dat verschijnsel zet zich de laatste jaren óók in de andere prijsstijgingen waarbij gedacht moet worden aan de energielasten, in een bijna angstaanjagend te noemen tempo voort. Extra-polen wij dit verschijnsel en gaan wij daarbij uit van een prijsstijging in de wegenbouw van 8% – wat lager ligt dan het percentage van de laatste jaren – dan heeft dit tot resultaat dat in 1990 het beschikbare bedrag voor de aanleg van wegen tot nul is gereduceerd. Ná 1990 zou er bij die gang van zaken onvoldoende geld beschikbaar

zijn om het onderhoud voldoende te financieren.

Het handhaven van het fonds in de huidige constructie levert niet de middelen, die nodig zijn om te voldoen aan de verlangens van de heer Van Hemert, die ik wel degelijk onderschrijf. Ik ben het met hem eens, dat er in de komende jaren nog het nodige is te doen aan het verbeteren van het hoofdwegennet en de knelpunten daarin.

Thans is overleg gaande over de wijze, waarop in de komende maanden op de onstane situatie moet worden ingespeeld en op welke wijze de begroting voor 1982 dienaangaande moet worden ingevuld. Ik kan er nu weinig over mededelen, maar ik kan de heren Meuleman en Van Hemert ervan overtuigen dat ik het met hen eens ben, dat er nog veel moet gebeuren op dit gebied en dat wij ons daar bijzonder voor inzetten.

Wat betreft de onderhoudstoestand van de wegen, waar de heer Van Krimpen, op wees, moet ik opmerken dat er, ondanks de koude winter, geen sprake van is dat die toestand slecht is. Ook uit het oogpunt van verkeersveiligheid zou ik dat ook niet kunnen goedkeuren.

De objectieve criteria, aan de hand waarvan de onderhoudstoestand wordt getoetst, zijn de laatste jaren niet verlaagd, maar zijn op een enkelpunt zelfs verhoogd. Wat betreft de onderhoudstoestand van de provinciale wegen, kan in algemene zin niet gesteld worden – hoewel er verschillen bestaan – dat deze onvoldoende is. Door een te zwaar accent, dat door verschillende provincies op de investeringen gelegd is, is het onderhoud weleens in de verdrukking gekomen.

Ik stel met nadruk, dat de uitkering krachtens de Wet uitkering wegen het karakter heeft van een tegemoetkoming, die door de provincies moeten worden aangevuld. Het is in wezen zelfs een aanvulling op datgene wat de provincies in dit opzicht doen.

Om in de toekomst het onderhoud zeker te stellen, wordt bij de voorgenoemde herziening van de Wet uitkering wegen voorgesteld, de totale uitkering te splitsen in afzonderlijke uitkeringen voor onderhoud en investeringen. Eén dezer dagen kunnen wij de reacties van de provinciale besturen met betrekking tot deze herziening tegemoet zien.

De heer Van Krimpen heeft in zijn betoog over het regionaal-economische beleid nog de verbindingen met Leeuwarden aangesneden.

Ik zou hebben gezegd, dat het wegvak Midlum-kop Afsluitdijk pas in 1991

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf

Tuijnman

aan de beurt is. Dat moet een misverstand zijn. In ISP-kader is toegezegd, dat na voltooiing van het wegvak Dronrijp-Midlum zal worden voortgegaan met het aansluitende wegvak. Die toezegging staat nog steeds overeind. Als ik over 1991 heb gesproken, moet dat een schatting zijn geweest van de termijn waarop het werk gereed komt en niet het aanvangsjaar.

Bij dit alles ga ik ervan uit dat de financiering van de rijkswegen veilig kan worden gesteld. Handhaving van het wegefonds in zijn huidige omvang betekent binnen enkele jaren de dood in de pot voor de wegenbouw. Gezien het belang van de wegenbouw wat betreft wegeaanleg en -onderhoud zou dat een nationaal verlies zijn.

□

Staatssecretaris Smit-Kroes: Mijnheer de Voorzitter! Het zou niet juist zijn, in te gaan op de uitnodiging van mevrouw Groensmit om commentaar te geven op het advies van de Centrale Raad voor de Milieuhygiëne. Het is niet dat ik dit vraagstuk niet belangrijk vind, maar ik meen dat wij goed in de gaten moeten houden wat precies de aanleiding was voor dat advies. Dat was namelijk de algemene maatregel van bestuur, die onder verantwoordelijkheid van de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne tot stand wordt gebracht.

Ik wil gaarne verklaren dat dit niet inhoudt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat niet meedenkt over deze problemen. Ik kan mij voorstellen dat dit onderwerp bij veel zaken, die bij de uitvoering van de Luchtvaartwet aan de orde komen, ter sprake komt. Ik hoop dat mevrouw Groensmit begrip heeft voor dit standpunt.

Mevrouw Groensmit heeft ook gesproken over het gecombineerde luchtvervoer van passagiers en vracht. Ik kan haar toch wat hoopvolle mededelingen doen. Zij heeft de veronderstelling geuit dat er in deze ontwikkeling weinig beweging zou zijn. In de praktijk blijkt het tegendeel waar te zijn. Juist met de nieuwe generatie vliegtuigen – ik denk dan uiteraard aan de ontwikkeling in grootte – is die combinatie wel mogelijk. Dit betreft niet alleen intercontinentale vluchten, maar ook het Europese verkeer. Over enige tijd zal de mogelijkheid van gecombineerd vervoer met de Airbus 310 bestaan.

De ontwikkeling zal met rasse schreden voortgaan. De Nederlandse Luchtvaartmaatschappij heeft voor dit type toestel bestellingen lopen. Dit bete-

kent dat diverse afzonderlijke vrachtluchten zullen vervallen. Dit lijkt mij van belang voor het Europese vervoer. Het effect dat de geachte afgevaardigde heeft beoogd, zal op deze manier zeer wel worden bereikt.

Ik sta wat terughoudender tegenover de mogelijkheid de overheid invloed te laten uitoefenen op een dergelijke ontwikkeling. Ik wil nadrukkelijk stellen dat de interne bedrijfsvoering van de luchtvaartmaatschappijen een zaak is waar overheidsinstanties verre van dienen te blijven. Pas wanneer de zaak helemaal spaak loopt, zou overheidsbemoeienis aan de orde kunnen zijn. Maar op het ogenblik bestaat daarvoor geen aanleiding. Juist een grotere tariefvrijheid – zoals bekend is, sta ik die voor – bij voorbeeld op de noord-atlantische routes, wordt nu ook sterk binnen Europa bevorderd. Dit betekent dat de maatschappijen een grotere armslag kunnen krijgen bij het invoeren van een op omstandigheden afgestemd tariefbeleid. Een zich verantwoordelijk voelende luchtvaartmaatschappij zal dan wel een voldoende vervoer moeten garanderen. Ik spreek nu vooral over het geïntegreerde vervoer. Er bestaat echter wel aanleiding deze gedachten op het ongeïntegreerde vervoer te projecteren.

Vanuit mijn verantwoordelijkheid sta ik voor, dat een soepel en zo liberaal mogelijk luchtvaartbeleid over het voetlicht kan komen. Dat is er uiteraard ook op gericht om het gecombineerde vervoer te stimuleren. Overigens vaart niet iedereen diezelfde koers. Net terugkomend uit de VS kan ik het verheugende nieuws mededelen dat de nieuwe administratie eenzelfde koers ten aanzien van het luchtvaartbeleid wil voortzetten als de vorige administratie. In Europees verband ben ik wat dat betreft echter wat negatiever gestemd.

Mevrouw Groensmit heeft gesproken over financiering van maatregelen uit het interimbeleid betreffende zoning. Het is inderdaad juist dat de voorzitter van de commissie-interimbeleid woningbouw Schiphol een onderhoud heeft aangevraagd met de Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, ten einde te polsen hoe het Rijk staat tegenover het bekostigen van extra geluidwerende voorzieningen in de nieuwbouw. Voor de commissie moet dit toelaatbaar zijn in het licht van de te verwachten afnemende van de geluidbelasting in die streken.

Het gaat om een heel licht pakket voorzieningen, omdat de woningen te zijner tijd buiten de geluidzone liggen. Overleg over subsidiëring is

thans gaande. Er zal in ieder geval worden voorkomen dat de woningbouw wordt vertraagd. Ik sta wat dit betreft in contact met de Minister van VRO. De financiering van de maatregelen wordt gegarandeerd door de opbrengst uit heffingen op de luchtvaart die wellicht al in de loop van dit jaar van kracht kunnen worden.

Mevrouw Groensmit sprak nog over geluidarme vliegtuigen en noemde de DC 9-80 als voorbode, voor de jongste generatie. Ik denk dat zij iets te pessimistisch is, want ik verwacht de nieuwe generatie vliegtuigen op kortere termijn. Dat geldt in ieder geval voor de generatie die door de Nederlandse maatschappijen gebruikt zal worden. In 1983 komt de eerste Airbus 310 voor de KLM ter beschikking, waarin 200 passagiers kunnen worden vervoerd. De KLM heeft 10 van dergelijke toestellen besteld. Wij hebben dan een uitstekende mogelijkheid om tot geluidreductie te komen, terwijl er overigens ook brandstof wordt bespaard.

De heer Van Krimpen vroeg wie wat heeft ingeleverd bij het tot stand komen van de overeenkomst met de Nederlandse Antillen. Het lijkt mij geen goede benadering om onderhandelingen met koninkrijkspartners op die manier uit te pluizen. Ik ga uit van een positief standpunt en zeg dat het voor mij een buitengewoon verheugend moment was, toen wij erin slaagden om tussen beide partijen tot een positieve overeenkomst te komen. Het is volgens mij een evenwichtige overeenkomst waarin beide partijen toekomstmogelijkheden zien.

Wie ben ik overigens dat ik kan oordelen over de levenskansen van de ALM. Dat zal erg afhangen van de omvang van het vervoer en welke tariefmogelijkheden er zijn.

De wensen die op dit terrein leven, zijn niet altijd even realistisch, althans uit een oogpunt van het continueren van een luchtvaartmaatschappij.

De ALM-participatie (maar die is nog niet zeker) kan enige compensatie bieden voor de verliezen die de ALM elders maakt. Hier is wellicht sprake van licht in de duisternis. Ik wil er, om misverstanden te voorkomen, op wijzen dat de ALM met het gedeeltelijk gebruik van één DC 10 (dus niet twee, zoals hier is gezegd) van de KLM éénmaal per week gaat participeren in het Mid-Atlantische vervoer, waarbij de ALM het voordeel geniet dat het dan een van de diensten zal zijn die tot voor kort door de KLM gevlogen zijn.

Dit betekent dan ook dat de KLM daarbij de bereidheid heeft kenbaar gemaakt dat het door haar geboekte

Smit-Kroes

vervoer op die lijn aan de ALM kan worden overgedragen.

De geachte afgevaardigde de heer Van Waterschoot heeft nog even het woord 'Markerwaard' laten vallen. Voor zover er geconstateerd is dat er rond de Markerwaard een procedure loopt, zou de opmerking verheugend kunnen zijn. De heer Van Waterschoot heeft echter zijn opmerking over de Markerwaard direct gekoppeld aan een tweede nationale luchthaven en daarbij een verband gelegd tussen de mogelijke inpoldering van de Markerwaard en ons nationaal luchthavenvraagstuk.

Ik wil nog eens opmerken dat deze relatie echter niet zonder meer mag worden gelegd. Dit hebben wij ook laatstelijk in het structuurschema, dat wij aan uw college hebben doen toekomen, zwart op wit laten weten. De inpoldering van de Markerwaard mag dus niet afgeleid worden van een capaciteitsbehoefte van de luchthaven op korte termijn.

Zoals in het structuurschema staat, zal de luchthaven Schiphol tot na het jaar 2000 over voldoende capaciteit beschikken. Hier zit uiteraard een 'mits' aan vast, namelijk de voorwaarde dat de luchthaven en het verkeer daarop voldoende ontwikkelingsmogelijkheden krijgt. Ik merk overigens met voldoening dat de geachte afgevaardigde zich achter deze visie heeft gesteld. Wanneer dus wordt gesproken over een reservering voor een luchthaven in het Markerwaardgebied, betreft dat eigenlijk het open houden van de mogelijkheid voor de veel langere termijn dan waarover hier gesproken wordt. Ik vertrouw er overigens op dat op die langere termijn de visies van enerzijds de Regering en anderzijds van de directie van de luchthaven weer heel erg dicht bij elkaar zullen liggen.

De geachte afgevaardigden mevrouw Groensmit en de heer Van Waterschoot hebben ook interesse getoond voor de situatie bij de binnenvaart in Nederland. Zij hebben met name vragen gesteld over de problematiek die er nog steeds ligt. Ik wil hierop antwoorden dat ik in mijn open brief aan ONS en ASV er geen enkele twijfel over heb laten bestaan dat ik alle mogelijke maatregelen, die verantwoord zijn die en kunnen bijdragen aan een vreedzame oplossing voor de situatie, wil proberen te realiseren. Mijn brief was een antwoord op hun open brief; vandaar ook dat ik mijn brief een open karakter heb gegeven.

Ik vind overigens wel dat dat soort zaken in goed overleg met alle – ik zeg met nadruk alle – betrokkenen in de binnenscheepvaart geregeld zullen moeten worden. Ik vertel bepaald geen nieuws wanneer ik zeg dat de overlegsituatie bij de binnenvaart niet helemaal je 'dat' is. Alleen die overlegsituatie maakt het bijna al onmogelijk tot snelle regeling van zaken en tot oplossingen te komen waarbij een breed front in de binnenvaart zich in de mogelijkheden ervan kan herkennen.

Mevrouw Groensmit heeft mij gevraagd hoe men weet of de OGZV-regeling niet werkt en welke maatstaven daartoe worden aangelegd. Voorts heeft zij gevraagd of de werking van deze regeling wel goed in de gaten wordt gehouden en of deze vanuit meerdere invalshoeken wordt bekeken. Mijnheer de Voorzitter! Juist op dit punt dienen wij zeer alert te zijn. Ik vind de situatie in de binnenscheepvaart dusdanig dat men hier alle aandacht aan dient te geven, zeker vanuit de verantwoordelijk voor Verkeer en Waterstaat.

Bovendien is het een bedrijfstak die mij na aan het hart ligt. Ik hoop dat ik mevrouw Groensmit de verzekering kan geven, dat zij zich daarover geen zorgen behoeft te maken.

Er is gevraagd op welke wijze wordt getoetst en welke criteria worden aangelegd. Heel belangrijk is, dat het bedrijfsleven allereerst overeenstemming bereikt over de tarieven. Men kan vaststellen, of dit al dan niet gebeurt. Nog een criterium is, dat het bedrijfsleven zich houdt aan die overeengekomen tarieven. Ook daarop is een controle uit te oefenen. Een derde criterium wordt gevormd door gefundeerde klachten. Als dat het geval is ter zake van de regeling en de uitvoering van de regeling, is dat natuurlijk ook een signaal dat heel duidelijk voor zich spreekt. Het moeten inderdaad gefundeerde klachten zijn.

Het zal u, mijnheer de Voorzitter, ongetwijfeld ook niet zijn ontgaan, dat zeker de tegenstanders van de huidige situatie snel klaar staan met de constatering dat het niet werkt. Op een toch gerechtvaardigde vraag, of daarvoor bewijzen zijn aan te voeren, hijsen die tegenstanders de witte vlag. Bij mij hebben zij nog nooit hun standpunt gefundeerd naar voren kunnen brengen.

Het is wel duidelijk, dat de criteria steeds weer moeten worden 'gecheckt'. Zij moeten steeds weer worden aangepast aan de omstandigheden. De gang van zaken wordt dus zeer scherp in de gaten gehouden. Er is

overigens toch wel enige tijd voor nodig om vast te stellen, of de ontwikkeling nu een 'plus' of een 'min' verdient. Die ontwikkeling wordt dus vanuit elke invalshoek bekeken. Er wordt voortdurend contact gehouden met zowel de vervoerders als het verladend bedrijfsleven in de binnenvaart. Geprobeerd moet worden, te constateren, dat de democratische wens, die aan de overzijde van het Binnenhof is geuit, de oplossing biedt voor de situatie in de binnenscheepvaart, met name in de bedoelde sector.

De heer Van Krimpen kan ik heel kort antwoorden op zijn vraag wat ik op 15 mei ga zeggen in Rotterdam. Misschien mag ik de heer Van Krimpen hierbij uitnodigen om op die avond aanwezig te zijn. Hij zal dan horen, dat ik zeg dat het vervoer van levensbelang is voor het goed functioneren van onze samenleving. Dit zal niet de eerste keer zijn, dat ik dit op zo'n avond zeg. Zelfs sterker: het vervoer is, juist in de Nederlandse situatie, van essentiële betekenis en het levert een buitengewoon grote bijdrage aan ons nationaal inkomen. Het werkt dus mee aan het drijvende houden van het schip van Staat en van onze samenleving.

Ik noem de maatregelen in dit kader, zoals het capaciteitsbeleid, de sloopregelingen en de nieuwe aanpak van het NS-goederenvervoer. Het lijkt mij fout om deze maatregelen te kwalificeren als EHBO-maatregelen. Wanneer de heer Van Krimpen tijd heeft, zich te verdiepen in de inhoud van deze maatregelen, zal hij met mij constateren, dat dit nu werkelijk de mogelijkheden zijn om de ziekte te verhelpen en niet om alleen maar doekjes voor het bloeden te zijn.

De heer Meuleman heeft een buitengewoon moeilijke vraag gesteld. Uiteraard bewaar ik zijn lof voor het laatst. Ik hoop dat hem het langst zal bijblijven, dat ik daarmee zeer in mijn nopjes ben.

De heer Meuleman heeft namelijk gevraagd, of ik mogelijkheden aanwezig acht voor het oplossen van de problemen voor het beroepsgoederenvervoer die ontstaan als gevolg van de verhoging van de dieselaccijns. Ik kan hier natuurlijk een verhaal houden en zeggen, dat dit alles te zwaar wordt ingezien. Men hoort mij dit echter niet zeggen. Ik spreek zeker namens de Minister. Wij hikken reuze aan tegen de verhoging van de dieselaccijns.

In de Ministerraad heeft zich hierover een afwegingsproces voltrokken. Ik verklap geen nieuws als ik zeg, dat dit een pijnlijk afwegingsproces is ge-

Smit-Kroes

weest. Men kan niet ontkomen aan maatregelen waarmee niet iedereen misschien even gelukkig is. In de huidige moeilijke economische situatie zullen toch die maatregelen moeten worden genomen die kunnen meehelpen om uiteindelijk weer betere tijden voor ons allen te brengen.

Ik vind dan ook dat in dat proces, waarin iedereen geacht wordt een steen bij te dragen en dit vaak onder buitengewoon moeilijke omstandigheden, een dergelijk voorstel uiteraard niet met vreugde door ons naar voren geschoven wordt maar wel met een stuk verantwoordelijkheid ten aanzien van de situatie.

Ik kan niet ontkennen en ik wil het ook niet ontkennen dat die verhoging in het wegvervoer nieuwe problemen gaat oproepen. Wel kan ik een aantal kanttekeningen maken en zeggen dat wij goed kunnen constateren dat die problemen zich bij voorbeeld in het internationale vervoer aanmerkelijk minder voordoen dan in het nationale vervoer. Het mag bekend zijn dat in het internationale vervoer ook de andere landen, die dan onze directe concurrent zijn, met dit soort verhogingen te maken hebben.

Men zal mij niet horen zeggen dat de situatie daardoor dus erg gemakkelijk wordt. Maar ten aanzien van deze verhoging is dit toch een punt dat wij goed in de gaten moeten houden. Bovendien is er nog een ander, in mijn ogen heel negatief probleem, namelijk dat wij binnen de Europese Gemeenschap nog steeds niet zijn geslaagd in het vrij over de grens vervoeren van dieselolie in de hoeveelheid die de vervoerder op dat moment wenst. Wij zijn hier gebonden aan quota.

Daarin ligt ook alweer een reden om te veronderstellen dat internationaal niet de klappen zullen vallen. Nationaal zal dit zich het hardst gaan laten voelen. De economische situatie in de marktverhoudingen en in de vervoerbedrijven zal inderdaad weinig ruimte geven om tot kostprijsverhogingen over te gaan. Het doorbreken van de kostenverhoging aan de verladers is in mijn ogen meer een eventueel te gebruiken papieren argument dan een praktisch argument. Men zal mij dit dan ook niet horen gebruiken.

Ik denk dat het wat zwaar wordt ingeschat, wanneer we hieruit direct constateren dat er een daling van de werkgelegenheid van enige betekenis is te verwachten. Ik verwacht in ieder geval niet dat door deze accijnsverhoging de omvang van het vervoer nadelig zal worden beïnvloed. Men

zal mij overigens niet horen zeggen, dat ook ik geen zorgen heb over de omvang van het vervoer, omdat dit toch een direct gevolg is van een economische situatie.

Mijnheer de Voorzitter! Ik kom dan weer terug op mijn uitgangspunt en sluit dan langzaam de kring. Dit soort maatregelen zullen, hoe pijnlijk zij ook zijn, toch genomen moeten worden om uiteindelijk betere perspectieven te bieden, ook voor het wegvervoer in Nederland.



De heer **Van Krimpen** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Gaarne wil ik de bewindslieden danken voor deze uitvoerige en gedetailleerde beantwoording op de toch nog vele vragen die wij in deze Kamer hebben gesteld. Ik wil hierbij ook nog mijn dank uitspreken voor het voorbereidend werk dat gedaan is op het departement en op de diverse diensten. Ik ben wel eens kritisch geweest, maar ik besef heel wel dat dit geen sinecure is en dat ieder jaar een grote druk op een groot aantal mensen wordt gelegd.

Ik wil de bewindsman graag vragen om nog eens een keer datgene te lezen wat ik heb gezegd over de begroting zelf, zoals deze hier moet worden behandeld. Wij kunnen natuurlijk heel veel praten over grondwetswijziging en over de functie van deze Kamer, maar ik denk dat men in de toekomst toch eens kritisch moet kijken naar de wijze waarop men beleidsdebatten inkleedt, naar de wijze waarop men begrotingen indient, om te voorkomen dat allerlei zaken zeer fraai aan de overzijde kunnen worden behandeld, maar hier in een wat gedetailleerde behandeling verzanden die – laten wij maar eerlijk zijn – niet al te veel zin heeft. Wij zouden ons graag houden aan hoofdlijnen en aan beleidsalternatieven, zodat die op een redelijke manier bespreekbaar zijn.

Mijnheer de Voorzitter! Namens de Friezen – ik zeg dit dan als Groninger – dank ik de bewindsman voor zijn toezegging dat hij hetgeen hij heeft beloofd voor wat betreft de verbinding naar Leeuwarden, ook zal nakomen. Wij hadden de angstige indruk dat dit ver in de '90-er jaren zou worden geschoven. Wij begrijpen nu toch dat het een reële zaak blijft en dat er met kracht zal worden gestreefd naar het realiseren van deze verbinding naar Leeuwarden.

Ik vind het niet helemaal mijn taak om te pleiten voor allerlei verbindingen die wellicht nog zouden moeten worden aangelegd, maar dit vinden

wij toch wel een essentiële zaak. Daarom is het ook de enige zaak in deze sfeer waarvoor ik de aandacht heb gevraagd.

Ik begrijp nu dat de nationale havenraad een soort van Poolse landdag is. Iedereen die daar belangstelling voor heeft, heeft zich aangemeld. Dat maakt mij alleen maar wat angstiger als het erom gaat, wat ervan terecht moet komen. Ik ben het met de Minister eens dat je even moet kijken hoe het gaat. Wellicht zullen wij in volgende debatten moeten constateren dat wij dit instrument – als het een instrument blijkt te zijn – óf handhaven óf afschaffen. Ik denk dat te zijner tijd wel zal blijken, dat het weinig zinvol is.

De Staatssecretaris wilde niet te veel over de ALM zeggen, maar zij heeft toch nog iets meer gezegd dan ik aanvankelijk dacht. Zij is niet al te optimistisch. Aan de andere kant vind ik dat de KLM zich niet helemaal kan afwenden van de ALM. Ik ben het met haar eens dat deze zaak niet volstrekt commercieel mag worden beschouwd. Ik denk ook dat de KLM in die zin een taak heeft, dat zij in een land dat streeft naar onafhankelijkheid en dat in een soort transitieperiode verkeert ervoor moet zorgen dat deze luchtvaartmaatschappij, die thans grote moeilijkheden heeft, zich op een evenwichtige en economisch verantwoorde wijze kan ontwikkelen. Ik ben ook wel tevreden over het resultaat dat op de Antillen geboekt is, en met mij de heer Don Martina die naar ik gezien heb fraaie advertenties in de Antilliaanse kranten heeft laten plaatsen.

Staatssecretaris **Smit-Kroes**: Het was louter bescheidenheid dat ik niet op de stoel wenste te gaan zitten van de ALM-directie om de levenskansen van de maatschappij in te schatten.

De heer **Van Krimpen** (PvdA): Ik denk dat men nog hulp genoeg nodig zal hebben, ook van de KLM.

Met de LPG-zaak wordt het toch vrij moeilijk. De Minister heeft gesproken over de verkeersbegeleiding op de Westerschelde. Deze Regering heeft toegestaan dat daar grootschalige LPG-aanvoer gaat plaatsvinden. De Belgische regering is bezig in Antwerpen een behoorlijke terminal te doen bouwen, maar zij laat het afweten wanneer het op veiligheidsmaatregelen aankomt. De Minister merkte op: Voorlopig meen ik ervan uit te moeten gaan dat het doorgaat. Welnu, dat klinkt niet erg veelbelovend. Het kan ook heel goed betekenen dat langdurige vertragingen zullen optreden, terwijl het verkeer – en het gaat over het

Van Krimpen

vervoer van gevaarlijke stoffen – zich in steeds toenemende mate ontwikkelt.

Het kan zijn dat de Belgen een en ander aan hun laars lappen en zeggen: wij vinden het allemaal wel mooi; julie overdrijven; het gaat allemaal goed. Dat soort geluiden hoor je wel eens. Is in dat geval de Nederlandse Regering bereid er iets aan te doen en wat kan zij eigenlijk doen? Kan zij een ketting spannen over de nog te bouwen verbinding over de Westerschelde, althans aan de oostzijde? Of kan zij zeggen: wij laten die schepen niet meer toe? Ik wil niet zo flauw zijn om te zeggen dat de verbeteringen die thans al gepland zijn niet vreselijk veel in-druk op mij maken. Het invoeren van portofoons was iets wat op de Waterweg in 1965 al gebeurde en in Amerika na een verschrikkelijke aanvaring bij San Francisco in 1970. Als men het nu in 1981 of 1982 op de Westerschelde doet, is dat rijkelijk laat.

Het scenario dat ik heb opgeroepen, namelijk dat door het niet doorgaan van de concentratie in Rotterdam je toch een steeds grootschaliger vervoer van LPG door heel Nederland krijgt, is door de bewindsman niet omver gehaald. Hij betreurt het wel, maar acht het kennelijk niet volstrekt onmogelijk. Nu kan de Regering wel in haar grote wijsheid bepalen dat je vanuit de Westerschelde of vanuit Rotterdam niet meer dan 500.000 per binnenvaart mag afvoeren, maar deze bepalingen kunnen nooit voor Antwerpen of Belgische terminals worden gesteld. Dat betekent een onbelemmerd vervoer van LPG vanuit het buitenland. Is daar nog enige mogelijkheid tot ingrijpen of laten wij deze storm maar over ons heengaan en zien wij wel waar het schip strandt?

De Staatssecretaris heeft gesproken over het schip van staat. Zij zegt: het vervoer is zeer belangrijk, alles wat daarmee te maken heeft is van nationaal belang en wij zullen ervoor zorgen dat het schip van staat niet strandt. Dat hoop ik dan maar. Het is te hopen dat dit schip niet zoals dat andere schip moet worden geabandonneerd.

Ik heb zo mijn ernstige twijfels als ik kijk naar het bevorderen van dat vervoer, bij voorbeeld met de zeskakkenvaart. Daarover zal snel een positieve beslissing moeten worden genomen. Men moet de durf hebben om dit te introduceren. De veiligheidsproblemen moeten daar worden opgelost. Ik hoop dat deze Regering in de korte tijd die haar nog is gegeven, daarvoor echt zal vechten.

Het is voor mij de laatste keer dat ik deze begroting mag behandelen en dus is het ook een bijzonder moment voor mij. Het probleem met deze bewindslieden was altijd, dat zij zo aardig waren en dat ik mij zo moeilijk boos kon maken. Gelukkig was er dan nog de heer Schlingemann en daar wil ik dan nog een woordje aan wijden. De heer Schlingemann zei: de oppositie vraagt maar, maar waar moeten dan al die honderden miljoenen vandaan komen. De heer Schlingemann zal net als wij heel goed beseffen dat er smalle marges zijn in de politiek. Deze bewindslieden hebben een beleid gevoerd, waarover wij ons niet erg boos hebben gemaakt, waarover wij zelfs niet ontsticht waren en waarover wij af en toe niet ontevreden waren.

Dat is soms voor een oppositie wel spijtig. Ik vermoed dat de invloed van het sociaal-democratisch denken binnen de VVD langzamerhand zover is voortschreden dat voorkomen kon worden dat het liberalisme ontaarde in conservatisme. Wel, het was mij een genoegen met deze bewindslieden te debatteren. Ik zou zeggen: misschien tot een volgende keer.

□

Mevrouw Groensmit-van der Kallen (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil niet beginnen met een verkiezingsrede. Ik wil het advies van de Minister aanhouden, dat Verkeer en Waterstaat een praktische sector is. Ik wil mij dus houden aan de punten die er nu nog liggen in deze discussie, die door de tijd figuurlijk en letterlijk te kort is.

De Staatssecretaris heeft wat de binnenscheepvaart betreft de zaken voor ons verhelderd. Dat punt kan ik laten liggen, met dank voor haar antwoord.

Wat het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft heb ik geen antwoord gekregen op mijn vraag over de signalen-indicatie bij schepen en de nummer-indicatie bij tankauto's. In het algemeen hoor je van deskundigen dat de nummerindicatie bij tankauto's een goed voorbeeld ook voor schepen zou zijn. Misschien willen de bewindslieden bezien – ze hoeven het nu niet te zeggen – of hierin een verbetering kan zitten.

In de memorie van antwoord heb ik gelezen dat de beide bewindslieden nogal somber schrijven dat er niet zoveel extra winst te halen valt uit dat gecombineerde vervoer in de burgerluchtvaart, omdat het wel wat minder geluidshinder oplevert en wat minder kerosine kost, maar het al zo lang zo wordt gedaan. Het was niet zo'n geweldig punt. Vandaar mijn sombere reactie, dat dit jammer is, want ik dacht dat daar iets

in zat en wij weer wat optimistischer konden zijn. Ik hoop van harte dat de Staatssecretaris gelijk heeft met haar prognose en dat in 1987 de geluidshinder aanzienlijk zal zijn afgenomen, wanneer het verdrag inzake de niet gecertificeerde vliegtuigen in werking treedt. Wij houden dus maar die bekende vinger aan de pols.

Wat de algemene maatregel van bestuur ter zake van de Centrale Raad voor de Milieu-hygiëne betreft, verwonder ik mij toch wel over het antwoord van de Staatssecretaris. Het advies is weliswaar gericht aan de Minister van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en formeel heeft zij gelijk als zij stelt, dat die Minister die vragen maar moet beantwoorden, maar ik wijs erop, dat het wel over de luchtvaart gaat. De Luchtvaartwet valt onder de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het is naar mijn mening niet buiten de orde om die vragen te stellen. Ik had die vragen ook namens mijzelf kunnen stellen, want ik vind het interessante vragen. Is de Staatssecretaris bereid een schriftelijk antwoord te geven?

Staatssecretaris Smit-Kroes: Gaat de geachte afgevaardigde ermee akkoord, dat de Minister van Volksgezondheid en ik een brief schrijven?

Mevrouw Groensmit-van der Kallen (CDA): Dat is inderdaad de beste oplossing, een brief naar de Eerste Kamer.

Wat het Rijnoverleg betreft, heeft de Minister terecht gesteld, dat er nog drie oplossingen open staan. Ik doel dan op de conferentie van de vijf Rijn-oeverstaten. De Minister heeft op verhelderende wijze uiteengezet, dat Nederland is vertegenwoordigd in de internationale werkgroepen. Nationaal wordt een onderzoek verricht ter zake van toevoegingen aan het zout dat per schip vervoerd zou kunnen worden. Ik acht dit een bevredigende gang van zaken.

Met het cadmium heb ik meer moeite. Ik geef toe dat het een buitengewoon moeilijk vraagstuk is. Ik schrik van de enorme hoeveelheid afvalgips. Het gaat om 2 mln. ton per jaar. Ik geloof zeker, dat er deeloplossingen moeten komen. De Minister zei, dat het afvalgips wellicht kan worden gebruikt bij aanleg van wegen en woningbouw. Ik wijs in dit verband naar Lekkerkerk. Het is een gif, dat op de zwarte lijst voorkomt. Over aanwending bij woningbouw en aanleg van wegen moet toch nog wel een nachtje worden geslapen. Kan de Minister met de huidige wetgeving uit de weg op dit punt? Kunnen heffingen worden ingevoerd, opdat iets voorzichtiger wordt omgesprongen met deze geweldige afval-

Groensmit-Van der Kallen

berg? Wij hebben al zoveel afvalbergen.

Dat een wijziging van de Ontgrondingenwet niet op korte termijn kan worden voltooid, zeiden al twee voorgangers van deze Minister. Het is een zorgelijke zaak. Ik vind het weliswaar prettig, dat voor de zomer nog bestuurlijk overleg komt met de andere overheden, maar veel zand en grind gaan intussen alsmaar verloren in gebieden waar dit ruimtelijk niet gewenst is. In de memorie van toelichting zei de Minister, dat wijzigingen van de Ontgrondingenwet tot stand zullen worden gebracht, wat de juridische en bestuurlijke aspecten betreft. Niets werd over de ruimtelijke aspecten gezegd. In het antwoord heeft de Minister dat aspect wel genoemd. Wanneer het toch erg lang gaat duren, adviseer ik de Minister een structuurschema ontgrondingen uit te brengen. Lieve, zie ik echter, dat snelheid wordt betracht, en dat via de Ontgrondingenwet het ruimtelijk aspect de juiste aandacht krijgt.

Ten slotte dank ik beide bewindslieden voor hun zorgvuldige en verhelderende antwoorden. Ik vond het bijzonder prettig, dat ik nog in de gelegenheid ben geweest met hen in debat te gaan over deze begroting van Verkeer en Waterstaat.

□

De heer **Achterstraat** (CDA): Mijnheer de Voorzitter! Ik heb op twee vragen geen antwoord gekregen. De eerste betreft de bollenlijn. De Minister heeft gezegd, dat de stations niet heropend kunnen worden. Heropening ervan kan wel overwogen worden als er voldoende verstedelijking is. Ik denk dat wij dan terechtkomen in een vicieuze cirkel. Zou er, als er ter plaatse verstedelijking optreedt, op gerekend kunnen worden dat die 'bollenstations' weer worden geopend?

Mijn tweede vraag heeft betrekking op de projectontwikkeling van de NS. Ik verbaas mij er zeer over dat men daarmee altijd zo krampachtig bezig is en dat men al zijn terreinen in de projectmatige sfeer wil ontwikkelen. Ik denk dat dit in strijd is met de geest van de Wet voorkeursrecht gemeenten. Ik zou de Minister dringend willen vragen of hij het met mij eens is dat wij tot de spoorwegen moeten zeggen: verkoop grond die u niet nodig hebt aan de gemeentebesturen

□

De heer **Van Waterschoot** (PPR): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil niet opnieuw ingaan op de situatie bij het openbaar

vervoer. Ik dank de bewindsman zeker voor zijn antwoord, ook al ben ik het er niet mee eens. Op één antwoord van de Minister wil ik nog ingaan en dat betreft de vaste oeververbinding Westerschelde. De mening van de Minister – hij heeft deze het vorige jaar ook al kenbaar gemaakt – namelijk dat het een zaak van Zeeland zelf is, acht ik na tien, vijftien jaar touwtrekken niet meer op haar plaats. Het is een zaak van Zeeland en Den Haag, met gevolgen ook voor de veerdienst Vlissingen-Breskens. De Minister kan niet meer zeggen: ik ga ervan uit dat de VOW er wel eens zal komen en dus wacht ik maar met een derde dubbeldekker.

De Minister – of misschien moet ik zeggen: de Ministers – stelde de voorwaarden op basis waarvan de aanleg van die vaste oeververbinding nu niet kan doorgaan. Wat mijn fractie betreft, mag de Minister onomwonden zeggen dat hij wenst dat die verbinding niet zal doorgaan. Daarom gaat het echter niet. Of men vindt dat de vaste oeververbinding niet moet worden aangelegd, zoals wij, of men stelt voorwaarden, op grond waarvan de aanleg steeds moet worden uitgesteld, zoals de Minister, in beide gevallen is na ruim tien jaar waarin men met deze problematiek bezig is een oplossing op korte termijn nodig voor de veerdienst Vlissingen-Breskens.

Niemand kan de verantwoordelijkheid nog langer dragen om de situatie rond dat veer te laten vastlopen. Ik ben dan ook van mening dat, als de Minister voor 26 mei a.s. nog één daad wil stellen, hij het licht op groen moet zetten en de opdracht moet geven tot de aanschaf van een derde dubbeldekker.

□

De heer **Schlingemann** (VVD): Mijnheer de Voorzitter! Ik wil de Minister danken voor zijn antwoorden op de punten die ik heb aangesneden. Verder wil ik melden dat mijn fractiegeenoot de heer Van Hemert tot Dingshof geen repliek kan leveren omdat hij door huiselijke omstandigheden genooddakt is onmiddellijk naar huis terug te keren.

De heer Van Waterschoot heeft bijna precies gezegd, wat ik wilde zeggen. Ik wil er echter nog wat aan toevoegen. Na tien jaar touwtrekkerij heb ik de indruk gekregen, dat nu ook Waterstaat, ik zeg met nadruk Waterstaat, bezig is de zwarte piet van het niet doorgaan van deze verbinding naar Zeeland te spelen. Tien jaar lang heeft Waterstaat Zeeland gesteund en was Financiën de grote tegenspeler en nu zou het alleen aan de Zeeuwen liggen of dit project moet doorgaan of niet.

Met de heer Van Waterschoot ben ik van mening, dat het fundament van ons beider betoeg niet eens zozeer het doorgaan van de vaste oeververbinding is geweest, doch dat de clou van de zaak is de verbinding van de Zeeuws-Vlamingen met de rest van Nederland. Terzijde wil ik opmerken, dat ik niet begrijp waarom Waterstaat de term VOW niet overneemt, en steeds de term WOV bezigt; ik weet nog niet eens wat dit is. Het gaat om 110.000 Zeeuws-Vlamingen die voorlopig tot 1987-1988 alleen door veerbotten met de rest van Nederland verbonden zijn, veerbotten die op het traject Vlissingen-Breskens bezig zijn zwaar te verouderen.

Als het ongeluk wil dat er een of twee tegelijk uitvallen, dan kunnen wij ons wel van Nederland afzonderen. Wij kunnen dan nauwelijks meer over de Westerschelde komen. De twee dubbeldekkers op het veer Kruidingen-Perkpolder zijn op dit ogenblik niet voldoende. Als men een dubbeldekker terugtrekt van het veer Kruidingen-Perkpolder, dan ontstaat ook aldaar chaos. Daar heeft namelijk een zeer groot vrachtvervoer plaats over de Westerschelde. Wij hebben dringend nodig nieuwe aanlegsteigers in Vlissingen en Breskens. Ik heb begrepen dat het groene licht in zoverre is gegeven, dat de provincie daarvoor voorbereidingen mag treffen.

Ik neem aan dat deze steigers in 1982 mogen starten, maar voordat deze klaar zijn, zijn wij drie of vier jaar verder. Ik vraag dringend om de Zeeuws-Vlamingen een verbinding te geven, die garandeert dat zij over de Westerschelde kunnen komen. Dat betekent op zijn minst de bouw van een nieuwe dubbeldekker, zo niet twee, maar daarover spreek ik niet. In het antwoord van de Minister is dat de mist in gegaan. Ik vond het antwoord van de Minister ter zake voor de Zeeuws-Vlamingen uitermate somber.

Op het veer Vlissingen-Breskens hebben wij op drukke dagen, wanneer de drie prinsessebotten in de vaart zijn, bijzonder grote verkeersopstoppingen. Straks wordt het helemaal erg, als er geen nieuwe boten komen. Ik ben te geroutineerd in het vak en ik heb te veel besprekingen gevoerd met de voorgangers van de Minister en met zijn hoge en zeer bekwame ambtenaren om niet te weten, dat het punt waarvoor ik pleit iets betreft wat nog niet op het Departement van Verkeer en Waterstaat met volle instemming wordt begroet. Als men de Zeeuws-Vlamingen na elke oorlog verzekert dat zij Nederlanders zijn, dan moet men in vredetijd ook zorgen, dat zij goede verbindingen hebben.

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijhavenbedrijf



Minister **Tuijnman**: Mijnheer de Voorzitter! De heer Van Krimpen heeft het personeel en de ambtenaren die aan de voorbereiding hebben gewerkt in zijn dankwoord betrokken. Ik ben daar zeer blij mee.

Ik heb van hem begrepen dat het maken van een begroting een dynamisch proces moet zijn. De vraag kwam daarbij aan de orde, of men voor de Eerste Kamer niet een ander soort memorie van toelichting zou moeten hebben. Dat zou zeker een overweging waard zijn. Ik hoor de ambtenaren echter al denken: daar komt hij. Ik durf dus wat dat betreft niets toe te zeggen. Het zou misschien bij de opstelling van de begroting mogelijk zijn bepaalde aandachtspunten voor de Eerste Kamer in ogenschouw te nemen. Ik zal dit echter doorgeven.

Ik geloof dat ik nu begrijp waar de moeilijkheden in het Friese hebben gezeten. Dat gaat naar ik vermoed om de omleiding in Hardegarijp. In verband met de oude E 10 hebben wij ons afgevraagd, of de traverses zouden kunnen worden vervangen door omleidingen. In dat verband is op termijn door mij gesproken, omdat ik eerst rijksweg 32 wilde afbouwen.

De Nationale Havenraad is geen Poolse landdag. Ik heb het gezelschap wat klein willen houden. Als ik iedereen zijn zin had gegeven om er zitting in te nemen, dan had de heer Van Krimpen misschien gelijk gekregen. Wij hebben hiervoor een oplossing gevonden door regionale commissies in te stellen, waarin iedereen die dit wil zijn zegje kan doen.

Wat de LPG betreft, ben ik van mening dat op zo'n drukbevaren vaarweg en om inhoud te geven aan de eis, die op het desbetreffende verdrag naar voren komt, namelijk vrijheid van varen, ook veiligheid van varen hoort. Die twee zijn onlosmakelijk. In deze zin hebben wij met de Belgen gesproken.

De scheepvaartreglementen, waarbij de Belgische Zeeschelde en de Westerschelde zijn betrokken, zijn nagenoeg afgerond. Dit geldt in wezen ook voor de Grote Beschikking. De laatste punten daarvan moeten worden behandeld in overleg met België. De verkeersveiligheid is daarbij van groot belang.

Ik wijs er voorts nog op, dat het 'Gat van Antwerpen' een realiteit is. Juist door de vrijheid van vaart op de Rijn en aanhorige wateren, waartoe ook het Antwerpen-Rijn-kanaal behoort, kan een situatie ontstaan, die uitermate ongunstig is. Wij zijn hier nog niet geheel uit; er moet nog met België

over gesproken worden. Morgen zal een gesprek worden gevoerd door de desbetreffende Ministers met R (kwadraat)ZH – dat betekent: Rotterdam, Rijnmond en Zuid-Holland – en BP en Shell. In de late namiddag zal hierover in politieke zin worden gesproken met de bijzondere commissie, die de Tweede Kamer voor deze zaak heeft ingesteld. Wij zullen hieraan alle zorg besteden.

De hier besproken zeskakduwvaart is geen kwestie van durf maar van na-gaan, wat wèl en wat niet kan. Op de Oude Maas zijn hiervoor nu eenmaal bepaalde voorzieningen nodig; de Dordtse bruggen zouden moeten worden verhoogd; het natuurgebied 'De Ooi', dat wij een paar jaar geleden met zijn allen wilden redden, zou een verloren zaak zijn; wij zouden ook moeilijkheden ondervinden met de pijlers van de burg bij Nijmegen. Al met al is het minder eenvoudig dan vaak verondersteld wordt, juist door de nauwe situaties, die wij op onze rivieren kennen. Die situaties zijn niet goed vergelijkbaar met het gedeelte van Duitsland, waar wèl met zes bakken gevaren kan worden.

De heer Achterstraat heeft gevraagd hoe het staat met de 'bollenlijn'. De huidige infrastructurele situatie biedt onvoldoende ruimte om deze stations te openen. Wanneer te zijner tijd de aansluiting van Amsterdam-Zuid op het centraal station klaar is en daarbij ook infrastructurele voorzieningen worden getroffen op de 'voorliggende' trajecten, zal dit aspect zeker overwogen worden. Op het ogenblik is het infrastructureel en uit een oogpunt van dienstregelingen onmogelijk te realiseren. Het is dus geen onwil; wij houden de hand aan de pols.

Wat betreft de projectontwikkeling, wil ik opmerken dat de algemene regel is, dat bij afstoting van terreinen de NS een voorkeurpositie geeft aan de betrokken gemeenten. Deze afspraak is ook met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gemaakt. Ik wil er echter op wijzen, dat wij in het verleden ook wel slechte ervaringen hebben opgedaan door bepaalde terreinen af te stoten, terwijl wij er later spijt van hadden. Ik geloof dat dit onderwerp zeker ook de aandacht moet hebben van de NS en daar zal ik ook zorg voor dragen.

Wat de internationale Rijn-commissie betreft, wil ik mededelen dat wij enige maanden geleden in Wassenaar op Nederlands initiatief over het zoutgehalte in de Rijn gesproken hebben. Met betrekking tot de maatregelen inzake de zoutafvoer hebben wij de kar weer uit het zand getrokken.

Het is een moeilijk en kostbaar probleem maar wij moeten tot een oplossing komen. Het zou voor het hele Nederlandse beleid ten aanzien van het waterkwaliteitsbeheer – ik denk aan de toekomstige wetgeving op dit terrein – heel jammer zijn wanneer hierdoor een groot gedeelte van alle kosten en inspanning voor niets zou zijn.

Cadmium gedraagt zich als een metaal. De chemische eigenschappen zijn mij niet geheel bekend; ik weet niet of het vluchtig kan zijn.

Ik ben in het algemeen banger voor man-made produkten dan voor dit soort stoffen wanneer ze gelokaliseerd zijn. Onderzocht wordt of wij dat spul kunnen gebruiken.

Wat betreft de ontgrondingen kunnen nadere regelen niet lang meer op zich laten wachten. Het bedrijfsleven – onder andere de kleiwaren- en betonindustrie – zou in grote moeilijkheden komen. Anderzijds ben ik het met mevrouw Groenits eens, dat ook uit een oogpunt van landschappelijke en milieuhygiënische eisen deze zaak niet langer vooruit kan worden geschoven. Samen met de provincies, die hieraan gelukkig volop meewerken, proberen wij tot een oplossing te geraken. Ik ben bepaald niet pessimistisch want iedereen is ervan overtuigd dat er iets moet gebeuren.

De heer Van Waterschoot heeft wat betreft de vaste oeververbinding de koppeling gelegd tussen Den Haag en Zeeland. Ik vind dat wij dit probleem moeten benaderen vanuit de autonomie van Zeeland; deze provincie heeft besloten tot de aanleg van een vaste oeververbinding. Wat is hier de functie van de rijksoverheid? De provincie heeft een betrekkelijk gering budget en kan derhalve een bepaald risico niet voor haar rekening nemen. Na veel touwtrekken – dat geef ik toe – heeft de Minister van Financiën zich bereid verklaard ^{3/4} van die risicofactor voor zijn rekening te nemen en het risico voor de provincie aan de bovenkant te limiteren.

De heer Schlingemann veronderstelt een zwarte-pietenspel en vindt, dat de meeste problemen bij de Zeeuwen terecht komen.

Mijnheer de Voorzitter! Ik kietel mijzelf niet graag, maar als deze Zeeuw niet zo vasthoudend was geweest, was er geen sprake geweest van welke vaste oeververbinding dan ook. Op een gegeven moment ging de tijdsfactor ook een rol spelen en werd uitstel steeds minder verantwoord. Vandaar ook dat er zoveel overleg is gevoerd met de provincie Zeeland.

Tuijnman

Ik vind dat wanneer de vaste-oeververbinding er komt, Zeeland in ieder geval bereid moet zijn deze situatie nog maar een paar jaar voort te zetten. Dat is niet direct mijn voorwaarde, maar ik zou mij kunnen voorstellen dat dit gebeurt. Zoals de heer Schlingemann nadrukkelijk heeft gezegd, mag Zeeuws-Vlaanderen niet op een gegeven moment alleen maar via België bereikbaar zijn. Dat is een moeilijk acceptabele zaak. Ik vraag er begrip voor dat gezien de huidige budgettaire situatie en gezien het risico dat het Rijk bereid is te accepteren, wij in een zorgvuldige afweging samen met Zeeland de beste oplossing moeten zoeken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De wetsontwerpen worden zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van het wetsontwerp **Wijziging van de Wet op het voortgezet onderwijs inzake nascholing en applicatie van onderwijspersoneel (16 112)**.

De beraadslaging wordt hervat.



Minister **Pais**: Mijnheer de Voorzitter! Ik spreek mijn waardering uit voor het betoog van de heer Oskamp. Hij merkte in het begin al op dat hij vóór het wetsontwerp zou stemmen, hetgeen mij de mogelijkheid gaf om niet alleen aandachtig, maar ook ontspannen naar zijn beschouwingen te luisteren.

De geachte afgevaardigde heeft nogal wat overhoofd gehaald. Ik zou minstens één à twee uur nodig hebben om hierop een grondig antwoord te geven. Misschien wil men het mij vergeven wanneer ik, zonder overigens oppervlakkig te worden, probeer het in ongeveer 45 minuten samen te vatten. Uit de reactie van de Voorzitter maak ik op, dat hij dit te lang vindt. Ik zal dan trachten, het zoveel korter te doen als mogelijk is.

De **Voorzitter**: Dat laatste hoor ik zeer gaarne. Ik herinner u eraan dat de heer Oskamp 25 minuten heeft gesproken.

Minister **Pais**: Mijnheer de Voorzitter! De heer Oskamp is begonnen met het maken van een aantal opmerkingen over de nascholing, in verband met de MO-opleidingen. MO-opleidingen zijn wel degelijk waardevolle initiële opleidingen. Als zodanig kunnen ze een taak in dit opzicht vervullen. Naar onze mening dient naast een volle-tijds onderwijsweg, waar mogelijk ook een deeltijds-weg te worden gecreëerd.

Vanuit die gedachtengang hebben wij erop aangedrongen om de MO-opleidingen niet op te heffen, maar ze integendeel te versterken. Ter bevordering van de kwaliteit van een en ander hebben wij taakuren aan MO-opleidingen toegekend, opdat deze hun taak als initiële opleiding beter kunnen waarmaken, ook in het kader van de nascholing.

De heer Oskamp sprak vervolgens over de betekenis van universitaire opleidingen in het kader van de nascholing. Ik kan hem volgen, als hij zegt dat universiteiten in voorkomende gevallen het HBO ondersteunen. Ik geloof echter dat vele instellingen van HBO ook zonder universitaire steun in staat moeten worden geacht om deze taak te vervullen. In mijn memorie van antwoord heb ik er al op gewezen dat vele docenten aan MO-opleidingen op part-time-basis uit het universitaire docentencorps afkomstig zijn. Via indirecte weg is zo toch de betrokkenheid van de universiteiten bij de arbeid van de MO-opleidingen verzekerd. De heer Oskamp vroeg naar de mogelijkheid om een gecombineerde VB te krijgen. Ik sta daar positief tegenover. In de praktijk wordt dat al mogelijk gemaakt.

Samenfattend ben ik van mening dat de MO-opleidingen wel degelijk een goede functie in het kader van de nascholing kunnen vervullen. De band met de universiteit kan op enkele manieren worden gelegd, namelijk indirect via het docentenkorps en direct via een incidentele ondersteuningscursus. In het algemeen moet het HBO in staat worden geacht hier zelfstandig een functie te vervullen.

Vervolgens sprak de heer Oskamp over de problematiek van de applicatie. Hij sprak over de juridische basis die voor deelneming aan de cursussen te vinden is. In het rechtspositiebesluit van de WVO is inderdaad de basis gelegd voor dat deel van de taak van onderwijsgevers dat hiermee samenhangt.

Immers, als onderdeel van de taak van de leraar of lerares, is dit deelnemen aan nascholing of het nascholing plegen expliciet genoemd. Het is ook een van de elementen die ertoe bijdragen dat het verschil tussen het aantal uren dat men les geeft en de 40-urige werkweek wordt opgevuld. Op het ogenblik is in het georganiseerd overleg het vraagstuk van het deelnameplan dat een bevoegd gezag kan laten indienen met betrekking tot deelneming aan de nascholing. Ik wil op dit in het GO aan de orde zijnde punt nu niet vooruit lopen. Ik wil er ook niet te veel over uitweiden. De gedachtenwisseling in het GO is nog niet afgerond. Ik wil er wel over opmerken dat, wanneer

een bevoegd gezag zo'n deelnameplan opstelt, dit naar mijn smaak niet kan dan na overleg met de onderwijsgevers zelf.

Waar ik heb gesteld dat reeds in het rechtspositiebesluit WVO de basis is gelegd voor het deelnemen aan dit soort activiteiten, geloof ik dat ik niet, nog afgezien van budgettaire problemen, kan ingaan op de uitnodiging om voor deze taak extra middelen ter beschikking te stellen. Het is juist dat wij in staat zijn gebleken de begrotingsproblematiek en de financiële problemen op te lossen, structureel, niet alleen voor 1981 maar ook voor volgende jaren, maar dit toont wel aan dat wij uiterst terughoudend moeten zijn met het formuleren van nieuwe financiële claims die wij niet kunnen waarmaken en ook niet behoeven waar te maken, omdat dit een integrerend en in de wet vastliggend onderdeel van de taak van betrokkenen is.

De heer **Oskamp** (PvdA): Mijnheer de Voorzitter! Het gaat hier om de werktijd en niet van de vrije tijd van de onderwijsgevers. Is de Minister er werkelijk van overtuigd dat iedere onderwijsgevende in ons onderwijssysteem binnen zijn werktijd inderdaad de gelegenheid heeft nascholingscursussen te volgen? Naar mijn overtuiging is die tijd bij een aantal onderwijsgevers eenvoudig niet aanwezig. Het moet een taak van de overheid zijn die tijd te scheppen. Mijn interruptie is zo lang, mijnheer de Voorzitter, omdat ik wil voorkomen dat ik om een tweede termijn moet vragen.

Minister **Pais**: Mijnheer de Voorzitter! Ik neem kennis van het standpunt van de heer Oskamp. Ook over het ontwerp inzake de zwaarte van de taak van de leerkracht in het voortgezet onderwijs is vele malen van gedachten gewisseld in deze Kamer en in de Tweede Kamer. Terzake zijn door Regering bepaalde toeleggingen gedaan met betrekking tot nader te verrichten onderzoek. Ik wil de uitkomsten van dat onderzoek graag afwachten.

De heer **Oskamp** (PvdA): Duidt u op Knight Wegenstein?

Minister **Pais**: Ik duid op de antwoorden die ik heb gegeven op vragen in de Tweede Kamer, mede naar aanleiding van Knight Wegenstein of Knight Wegensteinachtige onderzoeken. Ik heb in de Tweede Kamer naar voren gebracht dat dit soort onderzoek naar mijn smaak voornamelijk zin heeft wanneer het wordt gedaan in het kader van de schoolorganisatie.

De volgende opmerking van de heer Oskamp betrof het door hem gesigna-

Verkeer en Waterstaat
Rijkswegenfonds
PTT en Rijkspostspaarbank
Staatsvisserijshavenbedrijf
Onderwijs

Pais

leerde feit dat cursussen vaak in onderwijskundige spitsperiodes zouden vallen waardoor het voor betrokkenen moeilijk zou zijn deel te nemen aan die cursussen. Voor zover ik in de korte, maar toch nog altijd vrij lange periode tussen de eerste termijn van de Kamer en mijn beantwoording daarvan, heb kunnen nagaan, is deze opeenhoping van cursussen in die periode voor mij geen waarneembaar feit. Ik ben bereid daaraan nog eens aandacht te schenken. Ik wil er nog wel op wijzen dat het onderwijsveld, dat zulks organiseert en volgt, het zelf in de hand heeft de spreiding in de tijd van cursussen zo goed mogelijk te doen zijn.

Een ander punt in dit verband, zij het dat het enigszins een zijweg is, betrof een aantal muzikale consultants, specifiek van het basisonderwijs. De heer Oskamp heeft ook hierover gesproken. Ik wil wel opmerken dat dit niets met nascholing als zodanig te maken heeft en ook niet in het kader van het nascholingsplan is opgenomen. Ik geef de heer Oskamp graag toe dat het werkgelegenheidsaspect – het gaat hierbij om ongeveer 100 personen – hier niet onbelangrijk is.

Ik kom te spreken over de nascholing van decanen in het voortgezet onderwijs. Ik geloof te kunnen zeggen, dat er ook in het verleden cursussen voor decanen zijn geweest. Dat waren cursussen met een duur van 18 dagen. Ook nu weer, in de overheidscontractgebonden activiteiten (OCA) sector, is zulk een cursus gepland. Ik meen dat die dit keer wat meer lading heeft. Die is ook uitgespreid over een langere tijdsduur, namelijk een totaalperiode van twee jaar. Aan deze materie wordt dus terecht aandacht geschonken.

Een belangrijk punt betreft de kwestie van de prioriteiten die de Regering heeft gesteld in het aanbod van nascholing in de sector van OCA. De heer Oskamp heeft enkele critici geciteerd wier commentaar niet zo positief is uitgevallen. De heer Oskamp heeft gezegd, dat dit commentaar uiterst negatief is. Welnu, ik weet niet hoe representatief het oordeel is dat betrokkenen hebben gegeven. Ik wil daarbij echter wel een aantal kanttekeningen plaatsen. Men kan het de Regering niet verwijten, wanneer zij ook op dit gebied probeert consistent te handelen en de prioriteiten die men heeft tot uitdrukking te brengen.

Dat de prioriteiten voor deze Regering gelegen zijn bij zaken, zoals zorg voor culturele minderheden, bevordering van emancipatie, differentiatie

binnen klasseverband en nieuwe vakinhoudelijke ontwikkelingen, is bekend. Dat wij hieraan aandacht besteden, ook in deze sector, lijkt mij alleen maar logisch.

Men kan zich afvragen, of er nu sprake van is dat er helemaal geen rekening wordt gehouden met de behoeften in het veld. Natuurlijk is dat wel het geval. Allereerst is het voorstel voorgelegd aan CCOO. Ik mag erop wijzen, dat het georganiseerde onderwijskundigenoverleg het nascholingsplan heeft aanvaard. Daarover heeft een goede discussie plaatsgevonden. Er is allerminst sprake van een soort van oekaze die vanachter een bureau op het onderwijsveld is neergedwarreld, zonder dat er rekening is gehouden met opmerkingen en wensen vanuit het onderwijsveld zelf.

Ik wil nog een kanttekening maken. Als men inderdaad van mening is, dat er bepaalde dingen weliswaar door de Regering 'prioritair' zijn gesteld, maar dat er andere zaken zijn die men ook aan de orde wil laten komen, althans in sterkere mate dan tot dusverre het geval is geweest, belet niemand het veld om dit zelf in vullen. Immers, naast de overheidssector is er de vrije sector die zelf door het veld kan worden ingevuld. Als daaraan behoefte bestaat, zal dat er ongetwijfeld uitkomen c.q. kunnen komen.

Immers, daarvoor worden nu juist de mogelijkheden opengesteld. Ik wil echter toch met enige nadruk de indruk tegenhouden, dat er bij de OCA, onder andere gericht op culturele minderheden, sprake van is dat er geen rekening wordt gehouden met behoeften in het onderwijsveld. Daarover verschil ik van mening met de heer Oskamp. Zorg voor anderstaligen, emancipatie en wat dies meer zij dienen tot de topprioriteiten te behoren van elk goed onderwijsbeleid.

De heer Oskamp heeft nog enkele beschouwingen gewijd aan de financiële faciliteiten. Hij heeft in dat verband ook gewezen op reiskosten en reiskostenvergoeding. Terecht heeft hij gezegd, dat niet voor elke activiteit of extra activiteit speciale middelen ter beschikking moeten worden gesteld. Hij heeft echter gezegd, dat men ook vanwege de concentratie al vaak voor reiskosten komt te staan. Hij heeft gevraagd, of die niet worden vergoed. Die worden wel degelijk vergoed. Dat gebeurt echter zodanig, dat de vergoeding plaatsvindt exclusief de eerste 100 die men per jaar voor de reiskosten uitgeeft. Dit lijkt mij toch een billijke regeling. Die getuigt er ook van, dat wij rekening houden met deze problematiek.

Ik ben de heer Oskamp erkentelijk voor het standpunt dat hij heeft ingenomen, anders dan de door hem geciteerde critici, met betrekking tot de waarde van de MO-opleidingen. Dat zijn erg belangrijke opleidingen die goede en goed gemotiveerde onderwijskrachten al generaties lang in Nederland afleveren. Dat moet volgens mij zo blijven. Waar die nog te kort schiet of die verbeterd kan worden, moet die verder worden verbeterd. Op grond hiervan en de tweede-wegfilosofie, die ik aan het begin van mijn antwoord kort heb genoemd, ben ik van mening, dat wij de MO-opleidingen moeten handhaven, versterken en een rol moeten toekennen in deze materie.

Ik geloof niet dat het betoog van de heer Oskamp – maar als hij het zelf zegt, wie ben ik dan, dat ik het hem tegenspreek – op twee gedachten hinkte. Ik hoop dat ook de consequente lijn die hij bij mij ontwaarde, aardig spoort met althans de teneur van de opmerkingen die hij heeft gemaakt.

Tot slot zou ik nog iets willen zeggen over de mededeling van de heer Oskamp dat leerkrachten en ministers gemeen hebben dat zij menen het zo precies te weten. Het is dan heel erg, wanneer een leerkracht minister wordt: dan zou dit in het kwadraat gelden. Ik hoop echter toch dat ik met de nodige relativiteit over deze problematiek kan spreken en dat ik, dit gedaan hebbende, een groot aantal van de opmerkingen van de heer Oskamp goed heb beantwoord.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsontwerp wordt zonder stemming aangenomen.

Sluiting 20.20 uur.

Lijst van besluiten

De Voorzitter heeft na overleg met het College van Senioren besloten om:

a. de openbare behandeling van de volgende wetsontwerpen te houden op:

I. 14 april a.s.: Instelling van een Raad voor de Verkeersveiligheid (16 158);

II. 29 april a.s.: Aanpassing van de wetgeving aan de tweede richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake het vennootschapsrecht (15 304);

III. 12 mei a.s.: Wijziging van de Wet op de rechterlijke organisatie en de Wet op de Raad van State (16 298);

b. het voorbereidend onderzoek van de volgende wetsontwerpen te houden:

I. op 14 april a.s. door de vaste Commissie voor Justitie: Partiële wijziging van de Beginselenwet gevangeniswezen (15 083);

II. op 21 april a.s. door de vaste Commissie voor Justitie en voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening: Wijziging van de Ontheffingswet (15 978).

Lijst van ingekomen stukken met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1°. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen ontwerpen van wet:

Wijziging van de Wet op de Ondernemingsraden (Medezeggenschap in kleine ondernemingen) (15 893);

Wijziging van hoofdstuk VII (Departement van Binnenlandse Zaken) van de begroting van uitgaven van het Rijk voor het jaar 1980 (wijziging naar aanleiding van de Voorjaarsnota; eerste wijzigingsvoorstel) (16 472).

Deze ontwerpen van wet zullen worden gesteld in handen van de desbetreffende commissies dan wel van het College van Senioren;

2°. de volgende regeringsmissives:

een, van de Minister van Buitenlandse Zaken, betreffende een Notawisseling tussen Nederland en Mexico inzake verlenging van de op 6 december 1971 tot stand gekomen luchtvaartovereenkomst tussen deze landen;

een, van de Minister voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van het toetsingsverslag naar aanleiding van de 17e vergadering van de Commissie Ontwikkelingssamenwerking Nederland-Suriname in maart 1981;

een, van de Minister van Justitie, ten geleide van de tekst van een wijziging van artikel 3 van de Voorschriften omtrent onderzoek voor wetenschappelijke doeleinden ten aanzien van hen die rechtens vrijheidsbeneming ondergaan;

een, van de Minister van Binnenlandse Zaken, ten geleide van het commentaar van de Raad voor het binnenlands bestuur en dat van de Raad voor de gemeentefinanciën op zijn nota Decentralisatie van rijkstaken;

een, van de Minister van Onderwijs en Wetenschappen, ten geleide van 2 exemplaren van het verslag van de Centrale commissie aanmelding en plaatsing a.s. eerstejaarsstudenten over het studiejaar 1980/1981;

een, van de Minister van Financiën, betreffende de devaluatie van de Italiaanse lire in maart 1981;

een, van alsvoren, betreffende toepassing van de Comptabiliteitswet 1976 op de begroting 1981;

een, van alsvoren, betreffende wijziging van het Wisselkoersbesluit 1979;

een, van alsvoren, betreffende de instellingsbeschikking begeleidingscommissie onderzoek herziening verdelmaatstaven algemene uitkering Gemeentefonds.

De Voorzitter stelt voor deze missives voor kennisgeving aan te nemen.

De bijlagen zijn nedergelegd ter griffie ter inzage voor de leden;

3°. de volgende missives:

een, van de Voorzitter van de Tweede Kamer, houdende mededeling dat door 36 leden van die Kamer de wens te kennen is gegeven, dat het Verdrag houdende wijziging van het Verdrag van 5 april 1966 tussen Nederland en Turkije inzake sociale zekerheid aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen;

een, van de Algemene Rekenkamer, ten geleide van haar jaarverslag 1980;

een, van het Havenschap Delfzijl, ten geleide van de notulen van de vergadering van de raad van bestuur op 5 februari;

een, van de Stichting politieke bewustwording, de Stichting oud-strijders legioen en Constructief jong Nederland, ten geleide van een exemplaar van de brochure "De Prijs van de Vrede" van Brian Crozier.

De voorzitter stelt voor deze missives voor kennisgeving aan te nemen. De bijlagen zijn nedergelegd ter griffie ter inzage voor de leden;

4°. de volgende geschriften: vijftientig, van L.B.P. van Noordwijk en 24 anderen, betreffende het ontwerp van wet Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de grondwet van bepalingen inzake de verdediging (15 467, R1114).

Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor Algemene Zaken en Huis der Koningin;

een, van de Vereniging voor gezinsbescherming i.o. te Hengelo, betreffende het voorstel van wet Hulpverlening aan minderjarigen (16 518).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor Justitie;

een, van het college van bestuur van de Universiteit van Amsterdam, ten geleide van een motie, aangenomen door de Universiteitsraad, betreffende het staken door de bij de Universiteit werkzame vrouwen in verband met het abortusontwerp (15 475).

een, van het college van bestuur van de Rijksuniversiteit te Groningen, ten geleide van een motie, aangenomen door de Universiteitsraad, betreffende alsvoren.

een, van het college van burgemeester en wethouders van Enschede, ten geleide van een aantal lijsten met handtekeningen van personen, die de vrouwenstaking van 30 maart 1981 ondersteunen.

Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissies voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat, voor Justitie en voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne;

een, van het hoofdbestuur van de Algemene Vereniging van Leerkrachten te Uithuizen, betreffende het ontwerp van de Wet op het basisonderwijs (14 428).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor Onderwijs en Wetenschappen;

een, van N. Korswagen te Koudekerk aan den Rijn, betreffende zijn plan tot vestiging van een woonwagencentrum in Koudekerk aan den Rijn.

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening;

een, van gedeputeerde staten van Zuid-Holland, betreffende het LPG-beleid van de rijksoverheid.

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissies voor Economische Zaken en voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne;

tweeduizendzevenhonderdvijftientig, van mevrouw H. Smoes-Wuite te Wierden en anderen (42 brieven – 11 met vele handtekeningen – en 2743 voorgedrukte verklaringen) betreffende het ontwerp van de Wet afbreking zwangerschap (15 475).

Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissies voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne en voor Justitie;

een adres van G. Theunisse te Dinteloord, houdende een verzoek om schadevergoeding.

Dit adres zal worden gesteld in handen van de Commissie voor Verzoekschriften.

De Voorzitter stelt voor, deze geschriften voor kennisgeving aan te nemen.

Noten

Noot 1 (zie blz. 643)

Provincie	gem. aant. verb. van ma-vr.	gem. vertr. 1e verb. ma-vr.	gem. aank. laatste verb. ma-vr.	gem. aant. verb. op za.	gem. vertr. 1e verb. op za.	gem. aank. laatste verb. op za.	verb. op zondag	aantal plaatsen
Groningen	5,41	07,45	18,52	3,28	11,39	18,23	0	34
Friesland	6,51	07,24	18,34	4,55	08,57	18,31	0	49
Drente	6,59	07,36	18,44	3,59	10,00	18,37	0	17
Overijssel	9,24	07,41	19,57	4,88	10,46	18,44	0	17
Gelderland	6,95	07,40	18,52	4,41	09,34	17,01	0	44
Utrecht	6,80	?	18,47	5,00	?	18,47	0	5
N. Holland	7,17	07,20	18,49	6,33	08,20	18,49	0	6
Z. Holland	7,64	07,10	19,10	5,41	09,38	19,11	0	22
Zeeland	6,67	07,30	19,35	4,50	09,48	20,50	0	6
Brabant	6,55	07,34	18,01	3,47	08,14	17,23	0	38
Limburg	7,60	?	18,24	5,50	?	18,18	0	10
Totaal								248

Van het middelen van de vertrek en aankomsttijden is afgezien omdat zowel een gewoon als een gewogen gemiddelde niet reëel kan worden genoemd.

