

## 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 opgehouden 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 bezien, 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 bewindslieden 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.

Verkeer en Waterstaat  
Rijkswegenfonds  
PTT en Rijkspostspaarbank  
Staatsvissershavenbedrijf



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  $\frac{1}{8}$  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 daardoor 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 onverkwikkelijke 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 werkterrein 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-

Verkeer en Waterstaat  
Rijkswegenfonds  
PTT en Rijkspostspaarbank  
Staatsvisserijhavensbedrijf