

Ross-van Dorp

wordt geconstateerd dat de niet geïndiceerde partner een reële huur moet betalen. De situatie is echter anders. Men heeft een zorg-overeenkomst op basis waarvan de niet geïndiceerde partner meelift met degene die AWBZ-geïndiceerd is en op basis daarvan op die plek mag wonen. Op dit moment klopt het dictum van de motie dus niet: men betaalt geen reële huur. In dat licht is het onjuist om te stellen dat de niet geïndiceerde partner huurbescherming verdient. Ik wil de Kamer graag toezeggen om uit te zoeken hoe het precies zit en zou kunnen zitten. Dat is nuttig in het licht van wonen en zorg en bouwen in relatie tot zorg. Wellicht kunnen er situaties zijn waarin men wel huur betaalt en apart betaalt voor de zorg. In de gevallen waarover het nu gaat, betaalt de desbetreffende persoon echter geen huur en is er een zorgovereenkomst. Pas bij overlijden kan na drie maanden een tijdelijke huurovereenkomst worden aangegaan. Het is niet mogelijk om het dictum in relatie tot het verzoek uit te voeren.

Ik vraag de indienster dan ook de motie wat betreft het scheiden van wonen en zorg aan te houden of opnieuw te formuleren, op het moment dat het er naar haar mening toe doet. Wij komen hier zeker nog over te spreken. Het voorstel van de zorgaanbieders is naar mijn mening een heel goed voorstel, dat precies de lading dekt, zoals wij die hier met elkaar besproken hebben. Die houdt toch echt in dat partners niet van elkaar gescheiden moeten worden. Partners moeten samen naar het verzorgingshuis kunnen. Ik ben wel zo zuiver op de naad dat ik vind dat iedere AWBZ-geïndiceerde recht heeft op een plek. Als iemand een contract tekent waarin hij stelt dat hij afziet van de plek op het moment dat hem die toekomt, neemt die persoon zijn verantwoordelijkheid ten volle. Ik steun dat heel graag. Ik zou hem graag een aanleunwoning of wat ook in de buurt van het verzorgingshuis geven, waar hij heel plezierig verder kan leven, zonder dat hij uit zijn sociale netwerk wordt getrokken. Ik ben het daar helemaal mee eens, maar de discussie hier moet zo zuiver mogelijk blijven. Ik kan helaas niet akkoord gaan met de rest van de motie. Ik geloof er ook heilig in dat alle verzorgingshuizen die met dergelijke situaties te maken krijgen heel zorgvuldig en prudent met de

bewoners omgaan. Ik geloof niet dat dit tot heel schrijnende situaties gaat leiden.

Ik ontraad aanvaarding van de motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het eind van de vergadering te stemmen over de ingediende moties.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 24 juni 2003 over **diverse onderwerpen inzake de verkeersveiligheid**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Een verkeersveiligheidsmaatregel die effectief is, die de volgende stap is na de introductie van de dodehoekspiegel, die vele doden per jaar kan schelen en ook kosteneffectief is, is de verdere introductie van de zijafscherming bij vrachtwagens. Om tot die maatregel te komen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:
- zijafscherming bij vrachtauto's leidt tot minder dodelijke en ernstig gewonde verkeersslachtoffers;
- zijafscherming een kosteneffectieve maatregel is om de verkeersveiligheid te vergroten;

constaterende dat het op grond van Europese regelgeving mogelijk is om zijafscherming verplicht te stellen voor voertuigen die in gebruik genomen zijn na 30 april 1991, maar dat dit, in tegenstelling tot Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, in Nederland slechts geldt voor vrachtauto's die vanaf 1998 in gebruik zijn genomen;

verzoekt de regering, per 1 januari 2004 open zijafscherming verplicht te stellen voor alle vrachtauto-combinaties die in gebruik zijn genomen na 30 april 1991,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 117 (28600-XII).

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mijnheer de voorzitter. In het algemeen overleg over de verkeersveiligheid heeft de minister van Verkeer en Waterstaat zorgen geuit over de prioriteit die in de toekomst zal worden gehecht aan de justitiële verkeershandhaving. In dat licht dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er zorgen bestaan omtrent de prioriteit die in de komende periode zal worden toegekend aan de justitiële handhaving van de verkeersveiligheid;

overwegende dat naast infrastructuurle maatregelen en aanpassingen aan voertuigen ook de justitiële handhaving van de verkeersveiligheid noodzakelijk is om de beoogde verkeersveiligheidsdoelstellingen te kunnen behalen;

verzoekt de regering, te garanderen dat de prioriteit op het terrein van de justitiële handhaving zodanig blijft, dat het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen niet om die reden in het geding raakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij, Duyvendak, Huizinga-Heringa, Van Bommel en Koopmans. Zij krijgt nr. 118 (28600-XII).

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter. Afgelopen week hebben wij overleg gevoerd over de verkeersveiligheid en de problematiek rondom de bergers is daarbij wederom aan de orde geweest. Wij hebben hierover op korte termijn nog een brief gekregen, waarvoor

Luchtenveld

dank. Wij willen in ieder geval na het reces in een algemeen overleg over deze brief spreken, maar wij willen nu alvast een nieuwe uitspraak aan de Kamer voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

kennisgenomen hebbend van de brief van de minister van 26 juni 2003 inzake de organisatie van de bergingswerkzaamheden na ongevallen;

constaterende dat de motie-Oplaat/Alblas (28600-XII, nr. 46) nog niet of slechts zeer ten dele is uitgevoerd;

constaterende dat de Nederlandse Mededingingsautoriteit met ingang van 1 juli a.s. de ontheffing voor het onderliggende wegennet heeft ingetrokken en er vragen zijn gerezen over de bevoegdheid van de onderliggende alarmcentrales om binnen het kader van de Mededingingswet afzonderlijke contracten af te sluiten met bergingsbedrijven;

constaterende dat zogenoemde zware bergingscapaciteit thans onbenut is en daardoor binnenkort geheel verloren dreigt te gaan;

spreekt haar ernstige bezorgdheid uit over de thans ontstane situatie;

verzoekt de regering om:

- al het mogelijke te doen om mogelijke negatieve gevolgen voor slachtoffers en een langdurige verkeerscongestie te voorkomen;
- te bevorderen dat zo spoedig mogelijk opnieuw alle betrokken partijen nader overleg voeren;
- als uitgangspunt voor nadere oplossingen te nemen dat bij ongevallen altijd het bergingsbedrijf wordt ingeschakeld dat het eerste ter plaatse van het ongeval kan zijn;
- zoveel mogelijk te voorkomen dat gekwalificeerde zogenoemde zware bergingscapaciteit verloren gaat na 1 juli a.s.,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: De motie is voorgesteld door de leden Luchtenveld, Hermans, Verdaas en Van der Staaij.

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 120 (28600-XII).

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter...

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil een paar vragen stellen...

De **voorzitter**: Als ik u was, zou ik zeggen dat u een vraag wilt stellen met een paar subvragen. En dit alles heel kort!

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb slechts één vraag. De heer Luchtenveld zei dat hij nog een algemeen overleg over dit punt verwacht. Vanmorgen kregen wij een brief van de minister waarin staat dat zij zich voor 15 augustus nader beraadt over de ontstane situatie en dat zij de Kamer daarover zal berichten. Waarom dient de heer Luchtenveld dan toch deze motie in? Vanmorgen schreef de minister dat een van de partijen die hij via de motie weer rond de tafel wil krijgen vertrouwelijke informatie uit concepten naar buiten heeft gebracht en daar geen afstand van wil nemen. Wat vindt de heer Luchtenveld hiervan? Kan hij mij uitleggen hoe de minister van Verkeer en Waterstaat de vierde aanbeveling – hoe te voorkomen dat bergingscapaciteit verloren gaat – moet uitvoeren? Hoe moet zij tot uitgangspunt nemen dat bij ongevallen altijd het bergingsbedrijf moet worden ingeschakeld dat als eerste ter plaatse kan zijn?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Tijdens het overleg riep ik de minister al op om zich persoonlijk ervoor in te zetten dat de verstoorde verhoudingen – en ik kan nu niet op de details ingaan; de Kamer moet daar ook buiten blijven – worden verbeterd. Het is belangrijk dat de minister het initiatief neemt om de partijen weer on speaking terms te brengen. Bezien moet worden hoe zo slim mogelijk wordt omgegaan met de in Nederland beschikbare bergingscapaciteit. Dit is in het belang van de slachtoffers. Tevens wordt voorkomen dat onnodig langdurige verkeerscongestie optreedt. Die overweging ligt ten grondslag aan deze uitspraken. Natuurlijk pleiten wij er niet voor dat de minister zelf bergingsvoertuigen koopt. De motie beoogt dat partijen onderling de meest slimme afspraken maken en

dat is onmogelijk als vele voertuigen werkloos langs de weg staan. Wij roepen de minister op om met alle partijen ervoor te zorgen dat na 1 juli op een goede manier met het onderliggende wegennet wordt omgegaan.

Ik wil nog een motie op een ander punt indienen. Ook wij menen dat er iets moet gebeuren ten aanzien van de vrachtwagens en de zijafscherming, maar niet op de rigide wijze die de heer Duyvendak voorstelt. Daarom komen wij met een motie die wel oproept tot het voeren van overleg maar dan in Europees verband.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige Europese regelgeving het mogelijk maakt om zijafscherming verplicht te stellen voor vrachtwagens met een bouwjaar van 1991 of later;

constaterende dat in Nederland zijafscherming verplicht is voor vrachtwagens die in 1998 of later zijn gebouwd;

constaterende dat er jaarlijks vele doden en gewonden te betreuren zijn door ongelukken met vrachtwagens;

verzoekt de regering, met de sector in overleg te treden om ervoor te zorgen dat binnen Europees verband vanaf een nader te bepalen datum zijafscherming verplicht wordt voor alle vrachtwagens met een bouwjaar vanaf 1991,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Luchtenveld. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 119 (28600-XII).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is de heer Luchtenveld ervan op de hoogte dat hierover Europees overleg heeft plaatsgevonden? Dat overleg heeft erin geresulteerd dat het vanaf 1991 kan. Landen zijn vrij om dat te doen. Een heel aantal Europese landen, onder andere het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, heeft dat inmiddels al gedaan.

Luchtenveld

Nederland kan zich dus gewoon in dat rijtje scharen en de daad bij het woord voegen.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Essentieel in onze motie is ook dat er overleg gevoerd wordt met de betrokken organisaties. Misschien kan het gebeuren in de vorm van een convenant. Wij willen in ieder geval een groot internationaal draagvlak voordat die verplichting wordt opgelegd. Wij willen niet dat de Nederlandse regering eenzijdig de verplichting oplegt dat het al per 1 januari 2004 moet gebeuren. Dat laatste is een verschil met uw motie, mijnheer Duyvendak.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In andere landen gebeurt het al. Ik zou zeggen: Kom op, stap op die rijdende trein in plaats van nu op de rem te trappen.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Wij willen dezelfde richting maar in een ander tempo.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat die voor het eerst in de plenaire vergadering sprekend aanwezig is en die ik heel hartelijk welkom heet.

□

Minister **Peijs**: Dank u wel, voorzitter. Zoals ik reeds in mijn brief van 15 mei 2003 aan de Tweede Kamer heb laten weten en zoals ik in het AO over de verkeersveiligheid heb geantwoord, is zijdelingse afscherming al verplicht gesteld voor voertuigen in gebruik genomen sinds 1998. Ik ben er geen voorstander van deze verplichtstelling uit te breiden naar voertuigen die in gebruik zijn genomen vóór 1998.

Ik wil er geen twijfel over laten bestaan dat verkeersveiligheid een absolute prioriteit is. Ik meen dat geloof ook beleden te hebben in het AO. Daarbij vind ik – en daarover waren wij het eens in het AO – dat wij moeten kiezen voor effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.

Welnu, uitbreiding van de verplichting van zijdelingse afscherming op die groep voertuigen is geen effectieve maatregel. Ik zet de argumenten nog een keer op een rij.

Zijdelingse afscherming is al verplicht gesteld voor alle vrachtwagens in gebruik genomen vanaf

1998. Mijn ambtsvoorganger heeft het bedrijfsleven al opgeroepen om op vrijwillige basis zijafscherming aan te brengen en de brancheorganisaties hebben inmiddels actief gehoor gegeven aan deze oproep. Minstens 50% van het voertuigpark is ondertussen voorzien en dit percentage neemt automatisch toe door vervanging van het oude materieel want nieuwe voertuigen reeds verplicht van zijafscherming zijn voorzien.

Het verschil met andere landen is dat Nederland een verplichte dodehoekspiegel heeft. Wij hebben nog helemaal geen idee hoe goed dat gaat werken. Uit een zeer beperkte proef tot nog toe blijkt dat er gunstige effecten te verwachten zijn. De resultaten van het eerste halfjaar krijgen wij in september. Ik acht dat een argument te meer om nu niet te kiezen voor een verplichte zijafscherming en eerst eens te bekijken hoe die dodehoekspiegel gaat werken voordat wij de sector weer nieuwe verplichtingen opleggen.

De effectiviteit van zo'n uitbreiding is relatief klein. Dat komt ten eerste door de verplichtstelling van de dodehoekspiegel op alle vrachtwagens vanaf 1 januari 2003 en ten tweede door het feit dat al 50% is voorzien van een zijafscherming. De effectiviteit neemt per jaar toe omdat het percentage met zijafscherming steeds verder toeneemt.

De in de motie voorgestelde maatregel confronteert de sector met investeringen in oud materieel. Dit heeft in verhouding weinig effect op de verkeersveiligheid. Als ik de sector confronteer met extra kosten, moet ik kunnen uitleggen dat het een effectieve maatregel is en dat is het in mijn optiek niet. Het effect van een verplichtstelling zal juist eerder averechts zijn. De sector die reeds op vrijwillige basis meewerkt en waar de brancheorganisaties de leden hebben opgeroepen om dat te doen, zal zich gepakt voelen, de hakken in het zand zetten en op die manier zal verdere medewerking aan verkeersveiligheid niet bevorderd worden. Laten wij investeren in de toekomst en niet in het verleden. Verkeer en Waterstaat is reeds in overleg met de sector om een gedrags- en cultuurverandering van chauffeurs en hun werkgevers te bewerkstelligen op het gebied van de veiligheid. Die investering in de toekomst levert veel meer veiligheid op dan

investeren in een technische maatregel zoals zijafscherming op oud materieel. Op grond van deze argumenten ontraad ik aanneming van de motie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Weet u dat vrachtwagens minimaal 15 jaar en aanhangers zelfs 25 jaar meegaan? Deze maatregel gaat niet alleen over het verleden. Die dingen rijden hier nog heel lang. De SWOV, de stichting die over verkeersveiligheid gaat, heeft gezegd dat het van alle mogelijke maatregelen de derde is in de rangorde van kosten-effectiviteit. Het is een heel goedkope maatregel met heel nuttige effecten.

Minister **Peijs**: Als ik nu precies wist hoe de dodehoekspiegel uitpakte, zou de heer Duyvendak misschien nog een punt hebben. Ik weet dat echter nog niet. In september heb ik de eerste resultaten over de dodehoekspiegel. Misschien zijn die resultaten wel buitengewoon goed. Dan zou ik de sector opzadelen met overbodige wetgeving. Ik blijf er dan ook bij dat ik aanneming van deze motie ontraad.

In de tweede motie van het kwartet wordt gevraagd om een garantie dat de prioriteit op het terrein van de justitiële handhaving blijft het realiseren van de doelstellingen. Ik zal daartoe overleg voeren met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie. Ik zie de strekking van de motie dan ook als ondersteuning van mijn wens om de verkeersveiligheid ook te verbeteren langs de weg van de justitiële handhaving.

De derde motie betreft de bergingsbedrijven. Ik constateer dat de voorgaande motie-Oplaat/Alblas inzake de wantoestanden op het wegennet die per 1 december 2002 werden voorzien is uitgevoerd. Dit heb ik ook in mijn brief van heden aangegeven. Per 1 juli 2003 verwacht ik geen verslechteringen. Al het mogelijke is en wordt gedaan om eventuele negatieve gevolgen te vermijden. De intrekking van de ontheffing voor het onderliggende wegennet door de NMa heeft tot gevolg dat de individuele alarmcentrales hiervoor contracten dienen af te sluiten. De Staat is hierin geen partij, zoals in een aantal rechtszaken onomstotelijk vast is komen te staan. Als gevolg hiervan is het niet mogelijk om te eisen dat het bergingsbedrijf dat het eerste ter

Peijs

plaatse kan zijn wordt ingeschakeld. Wel streef ik naar een maximumaanrijtijd, vergelijkbaar met de ambulancezorg en de afspraken voor het hoofdwegennet. Ik voer hiertoe overleg met alle betrokken partijen, te weten de politie, de verzekeraars, de alarmcentrales en de bergers. Wat de zware berging betreft, ben ik slechts een van de opdrachtgevers. Dit geldt alleen voor het hoofdwegennet. Ik constateer dat ruim voldoende capaciteit aanwezig is. Instandhouding van onbenutte capaciteit lijkt mij geen doelstelling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hier zal de markt zijn werking moeten krijgen. Om deze redenen ontraad ik aanneming van de motie.

Ik kan heel kort zijn over de vierde motie, want die gaat over hetzelfde onderwerp als de eerste motie. Deze motie komt iets dichterbij hetgeen het ministerie wil. Europa spreekt op dit ogenblik over de dodehoekspiegel. Ik zie heel weinig kans om daaraan nog een verplichte zijafscherming toe te voegen. Ik blijf bij mijn standpunt dat ik aanneming van de motie ontraad.

Voorzitter. Ik heb er niet meer.

De **voorzitter**: U heeft bijna de meeste moties van al uw collega's vandaag. Dat is, denk ik, een compliment.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het eind van de vergadering over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: U heeft gezien dat het verslag van het algemeen overleg over de HSL-Zuid inmiddels op het schema staat. Dat wil zeggen dat ik, gebruikmakend van de machtiging die ik bij de regeling van werkzaamheden heb gekregen naar aanleiding van het verzoek van mevrouw Halsema, heb beslist om het aan de agenda toe te voegen. Ik stel het nu meteen aan de orde.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 26 juni 2003 over **de HSL-Zuid**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank u dat het op deze manier kon. Wij werden namelijk onverwacht geconfronteerd met een greep uit de kas ten bedrage van 170 mln euro door het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de Hogesnelheidslijn. Dat gebeurde op een moment dat de inkt van het rapport van de Algemene Rekenkamer over de zogenaamde risicoreserveringen eigenlijk nog niet droog is. In dat rapport staan zeer ernstige conclusies over wat er aan de hand is en hoe het verder moet. Er is sprake van veel twijfel en ook van veel vragen. Dat is reden om goed met elkaar te discussiëren en conclusies te trekken over hoe het verder moet met de risicoreserveringen. Desondanks wil de minister op de valreep, een paar uur voor de vakantie, dat geld hebben. Mijn fractie heeft er grote problemen mee om dat nu op deze manier vrij te geven. Een van de lessen van de rapporten van de Rekenkamer moet zijn, dat de Kamer haar controlerende taak bij de miljoenen en miljoenen voor grote infrastructuurprojecten niet serieus genoeg kan nemen. Mijn fractie neemt die controlerende taak zeer serieus en dient daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering voornemens is in 2003 voor 170 mln euro extra verplichtingen aan te gaan en voor 92 mln euro uitgaven te doen voor de HSL-Zuid;

overwegende dat er nog onvoldoende duidelijkheid bestaat over de onderbouwing van deze bedragen en de eventuele gevolgen voor andere infrastructuurprojecten;

overwegende dat de Kamer zich nog geen oordeel heeft gevormd over het onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar deze risicoreservering;

verzoekt de regering, geen verplichting aan te gaan en uitgaven te doen betreffende de risicoreservering voor de HSL-Zuid totdat er helderheid is over de onderbouwing en gevolgen van deze uitgaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 182 (22026).

Minister **Peijs**: Voorzitter. Het voorstel dat de Kamerleden voor ogen hebben gehad, is geenszins onverwacht maar geheel volgens afspraak. Er was van tevoren afgesproken dat wij zouden wachten totdat de Rekenkamer met haar rapport zou komen. Aangezien de Kamer volgende week op reces gaat, was er maar weinig gelegenheid om een ander tijdstip te kiezen dan dit. De heer Duyvendak heeft bepaald gevoel voor dramatiek, maar hij weet net zo goed als ik dat het geld nodig is om verplichtingen aan te kunnen gaan. Wij moeten zekerheid kunnen bieden aan de mensen met wie wij die verplichtingen aangaan. Alles gebeurt geheel in het kader van de risicoreservering. Ik wijs de uitdrukking "een greep uit de kas" dan ook zeer ernstig van de hand. Ik moet de aanneming van de motie zeer sterk ontraden. Het opschorten van de verplichtingen leidt tot het achterwege blijven van maatregelen om risico's te beperken. Bij vertraging van het project kost dat de Staat per maand een bedrag van 23 mln euro. Als de heer Duyvendak even met mij meerekent: je hebt maar twee van zulke maanden nodig en dan ben je al bijna aan het bedrag waarover wij het nu hebben. Ik moet de aanneming van de motie dus heel sterk ontraden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het eind van de vergadering over de ingediende motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.