

Vergaderjaar 1996–1997

25 022

Aanpak van de bereikbaarheid in Nederland

Nr. 9

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 27 februari 1997

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 24 februari 1997 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **de nota Transport in balans (25 022)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Coenen

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD) en Assen (CDA).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Th.A.M. Meijer (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 24 februari 1997

Aanvang 11.15 uur

Voorzitter: Van den Berg

Aanwezig zijn 7 leden der Kamer, te weten:

Van den Berg, Blaauw, Reitsma, Van 't Riet, Stellingwerf, Valk en M.B. Vos,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enige ambtenaren van haar ministerie.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de nota Transport in balans (25022).**

De **voorzitter**: Dames en heren, ik open de vergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, die gewijd is aan een notaoverleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over de nota Transport in balans. Ik heet de minister, de haar vergezellende ambtenaren en de aanwezigen op de publieke tribune welkom. Het is de bedoeling dat de vergadering vandaag wordt voorgezeten door de ondervoorzitter van de commissie, de heer Blaauw. Maar aangezien hij zelf ook woordvoerder is, zal ik hem straks eerst het woord geven. Na zijn toespraak zal hij de voorzittershamer overnemen. De spreektijden zijn bekend; ze zullen nauwkeurig worden bijgehouden, want het is wel de bedoeling dat wij om half zeven vanavond klaar zijn. Maar er is stof te over voor een goede en intensieve discussie, dus wij zullen snel beginnen.

Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Onder het motto "werk, werk, werk" zet de regering in op economische groei, maar economische groei is onlosmakelijk verbonden met toename van het goederenvervoer. Een economische groei van 1% genereert een groei in het goederenvervoer van 1,5 tot 2%. Dat kan ook niet anders, want zonder vervoer staat alles stil, zoals in vele plaatsen al is gezegd.

Bij ongewijzigd beleid zal het vervoer over de weg met 42% groeien tot 56 miljard tonkilometer in 2015 en dat alleen op Nederlands grondgebied. Het is duidelijk dat een dussdanige ongebreidelde groei moet worden tegengegaan. Overigens zijn de prognoses uitgegaan van het European Renaissance model. Zitten wij daar eigenlijk niet boven en is de verwachting niet dat wij erboven blijven? Wat heeft dat tot gevolg? Heeft de minister al iemand aan het werk gezet om de consequenties hiervan te verzamelen?

Transport in balans beziet de groei op de korte en middellange termijn. De lange termijn is nog niet inzichtelijk genoeg en daarom wordt daarvoor een adviescommissie ingesteld. Hoezo zou dit kabinet de adviescolleges in aantal terugbrengen? Er worden steeds meer adviescommissies ingesteld. Is dit niet een brevet van onvermogen vooraf voor de nieuwe Raad van advies Verkeer en Waterstaat?

Naar voren springend in de nota is de omslag in het denken bij Verkeer en Waterstaat. Tot nu toe werd altijd gekoerst op een dwingend afstraffend beleid om te laten veranderen van vervoerskeuze. Thans gaat het om stimulerend, belonend beleid als wordt overgegaan op een andere vervoersmodaliteit. Dit is ook door

het bedrijfsleven al opgepikt en de verschillende partijen zoeken elkaar op om in samenwerking een verschuiving te maken in de modal split. De adviezen die, overigens met de trekschuit, van de Raad voor verkeer en waterstaat komen, ademen nog wel de oude geest. Ergens werd zelfs voorgesteld om vooruitlopend op Europees geharmoniseerd beleid maar te beginnen in Nederland met forse accijnsverhogingen in stappen van f 0,50 tot een extra van f 2 per liter. Je vraagt je af waar zij het vandaan halen, want het is jarentachtigdenken. Je wordt nog bijna mild over de accijnswensen van het huidige kabinet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het komt natuurlijk niet helemaal uit de lucht vallen, want de commissie-Hermans, u welbekend, heeft deze voorstellen recentelijk ook nog gedaan.

De heer **Blaauw** (VVD): Aan het adres van de commissie-Hermans zit in de rest van mijn verhaal ook een snier.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kan mij vergissen, maar ik dacht dat de commissie-Hermans onder leiding stond van de VVD'er Hermans, althans een verwant van u, die deze lijn heeft gekozen.

De heer **Blaauw** (VVD): Het kan natuurlijk zijn zieke broer zijn geweest, maar ik dacht dat wij nu juist met paars en in D66 dualisme konden hebben en dat je zelfs dualisme in een partij kon hebben. Volgens mij hebt u daar in de pers ook genoeg van kunnen waarnemen

op andere punten, dus laat dat bij de commissie-Hermans ook maar zo.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind dat de liberalen steeds vriendelijker met elkaar omgaan.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mijn collega doet alsof verhoging van de accijnzen ontzettend ouderwets beleid is. Uit een oogpunt van duurzaamheid is dat juist een modern beleid, namelijk het doorberekenen van integrale milieu- en veiligheidskosten in kosten van vervoer. Dat lijkt mij de weg van de toekomst.

De heer **Blaauw** (VVD): Sommige partijen blijven staan in het verleden en noemen dat de toekomst. Voor de VVD is de zaak niet zoals is aangegeven door de Raad voor verkeer en waterstaat. Wij zijn tegen dit soort verhogingen. In het vervolg van mijn verhaal kom ik er nog wel op terug.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik reken erop dat u erop terugkomt. Op Europees niveau is namelijk ook het een en ander in beweging. Daar komen de accijnzen wel degelijk aan de orde, hoe conservatief u dat ook vindt.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik zit in mijn inleiding en ik kom nog op de substantie.

Voorzitter! De nota moet in samenhang worden gezien met de nota Samen werken aan bereikbaarheid, die reeds bij de begroting behandeld is. Het is een plan van aanpak waarmee de maatregelen en het beleid worden geschetst ter versterking van het vervoer over water en spoor. Geavanceerd buisleidingvervoer is natuurlijk ook van belang, doch gezien de technologische stand van zaken ligt dat meer op de langere termijn. Het is zeker ook iets voor de adviescommissie. Ik verwacht wel dat de ideeën die vanuit Rotterdam zijn geïntroduceerd, goede aandacht krijgen, zeker omdat ze de indruk geven dat het eigenlijk helemaal niet zover zou hoeven te liggen met geavanceerd buisleidingvervoer.

Ik kom op de beleidsdoelen. Allereerst gaat het om verbetering van de concurrentiepositie van het duurzame vervoer, met name rail, binnenvaart en "short sea", vroeger

kustvaart genoemd, onder meer door infrastructurele maatregelen.

Het tweede doel is vermindering van de milieubelasting door het wegvervoer, onder meer door technische maatregelen en verhoging van de efficiency, de zogenaamde kilometerreductie, in samenhang met de nota Voertuigtechniek en brandstoffen, vorige week in dit huis behandeld.

Het derde doel is de verbetering van de bereikbaarheid van economische centra voor het goederenvervoer over de weg, wederom in samenwerking met de reeds genoemde nota Samen werken aan bereikbaarheid. Het zijn drie nota's die volledig in elkaar zwaluwstaarten, om dat verschrikkelijke woord maar te gebruiken, en een bepaald beleid op tafel leggen.

In de nota wordt ook gesproken over het flankerend beleid. In onderdelen zal ik daar later op terugkomen. Van wezenlijk belang voor de VVD is dat uitdrukkelijk wordt gemeld dat niet gekozen wordt voor een drastische verhoging van de kosten of voor een limitering van het wegvervoer. De commissie-Hermans had daar in het kader van de Betuweroute een zeer afkeurenswaardig pleidooi voor gehouden. Heel bewust wordt een andere koers ingezet: niet bestraffen, maar stimuleren en belonen. Wél wordt aangesneden een mogelijke verhoging van de variabele kosten in Europees verband, op langere termijn door rekeningrijden. Namens de VVD-fractie breng ik nogmaals onze visie naar voren.

1. Variabilisering via verhoging van de accijnzen is een te generiek en niemand ontziend middel. Een bodem in de kosten via brandstofaccijns is juist als een algemeen gegeven, maar het alleen maar duurder maken is niet de juiste weg. Erkend wordt immers ook dat goederenvervoer over de weg binnen 50 km nauwelijks vervangbaar is door een andere modaliteit. Het is wel het distributievervoer van de samenleving dat gewoon noodzakelijk is. Voor personenvervoer noem ik slechts het niet aanwezig zijn van een alternatief. Wij hebben daar al eerder over gedebatteerd, dus ik wil daar niet in detail op ingaan.

2. Van zeer groot belang is accijnsharmonisering in de Europese Unie. Uiteindelijk moet er een prijsstelling komen die bepaald

wordt door marktfactoren en niet door overheidsbeleid. Dat voorkomt weglekken van bedrijvigheid over de nationale grenzen, die officieel fysiek niet meer bestaan.

3. In EU-verband moet serieus met rekeningrijden worden omgegaan. Als er een Groenboek kan zijn over internalisering van de extra kosten, zou je verwachten dat veel meer dan tot nu toe de aandacht zich ook richt op het betalen van het gebruik van de weginfrastructuur naar tijd en plaats bepaald. In feite doen de Zwitsers dat, zij het op een grove, generieke wijze. Ecopunten bij transitie is net zo iets. Daar kun je echter concurrentievervalsing, protectionistisch mee omgaan. Met rekeningrijden kan dat niet. Iedereen moet aan de kassa.

4. Het eurovignet is en blijft een doorn in het oog, zeker de wijze waarop de Duitsers met een forse verhoging aan het spelen zijn. Hoe loopt het overigens met de inkomsten in Nederland? Blijft er nog wat aan de schatkiststrijkstok hangen of gaat het allemaal echt terug naar het beroepsgoederenvervoer over de weg. Vergroening van het eurovignet, door de hoogte afhankelijk te stellen van de milieuprestatie van het vervoermiddel, is een optie die voor de VVD begaanbaar is. Voor Nederland kan het voordelig uitpakken, gezien de hoogwaardigheid van de door ons gebruikte vrachtwagens.

Voorzitter! In de nota is een nieuwe en naar mijn mening zinvolle benadering gekozen door de mogelijkheden van beïnvloeding van de modal split in categorieën van vervoersafstanden op te delen. Allereerst is er het binnenlands vervoer over afstanden minder dan 50 km. In deze categorie is het wegvervoer de grote favoriet. Het neemt 81% voor zijn rekening. Volgens de nota is verschuiving naar andere modaliteiten nauwelijks mogelijk, hooguit incidenteel. Beladingssystemen, distributiesystemen en spreiding van transport over de dag kunnen uitkomst bieden. Het gaat om de meest intensieve afstandscategorie. Toch lijkt het mij niet juist om bij de pakken neer te gaan zitten. Kunnen wij als overheid toch niet ergens wat doen, naast het bieden van infrastructuur? Hoe denkt de minister over de suggestie om dit voor te leggen aan een kennisinstituut vervoerstechniek, waar mogelijk een andere visie kan

worden ontwikkeld, met daaraan verbonden pilotprojecten? Het ontwikkelen van zelfladend en -lossend materieel op een binnenschip is al ter hand genomen. Grotere flexibiliteit van het binnenschip zou wel eens het antwoord kunnen zijn op deze afstand van vervoer. Overigens steunt de VVD de beleidsgedachte om voor- en natransport in weg-water- en weg-rail-context binnen 50 km te belonen in de belastingsfeer. De kanttekening van Rotterdam dat de Maasvlakte wel erg westelijk ligt, moet daarbij dan wel meegenomen worden.

De tweede categorie betreft het binnenlands vervoer over afstanden groter dan 50 km. Ook hier heeft het wegvervoer een dominante rol. Het is goed voor 77%. De nota is hier echter wat slagvaardiger. Een verschuiving van 5% moet tot de mogelijkheden behoren. Niet duidelijk is of hier gesproken is in absolute zin of dat gesproken wordt over de groeicomponent. In ieder geval moet het in zo'n acht jaar zijn beslag krijgen. Slaat dat aan, dan zit er in de toekomst misschien wel meer in. Van wezenlijk belang hiervoor is dat met grote voortvarendheid gewerkt wordt aan het opheffen van de knelpunten en het beter toegankelijk maken van het nevenvaarwegennet. In haar brief van 17 januari, waarvoor mijn dank, heeft de minister aangegeven waar zij extra mee aan de slag gaat. Wij allemaal hebben van het COV uitgebreide informatie gehad over wat volgens hem nog extra zou kunnen. De minister weerlegt dat voor een aantal zaken, maar niet uitputtend. Er is nu een keuze gemaakt, maar ik heb de indruk dat wanneer meer geld beschikbaar was, een ruimer aantal projecten ter hand kon worden genomen, dan wel versneld had kunnen worden. Als dat zo is, waar praten wij dan over en hoeveel geld is hiermee gemoeid? Ik wil niet samen met de minister in meevallers gaan vissen, maar ik vind het wel interessant te kijken waarvoor eventueel extra geld, bijvoorbeeld op de eigen begroting, slagvaardig op de korte termijn zou kunnen worden ingezet.

Mijn complimenten voor de minister voor haar beleidswijziging wat betreft het openhouden van de hoofdvaarwegen bij ijsgang. Ik neem overigens aan dat die ook voor de achter ons liggende winterdagen van

toepassing is. Zo niet, dan hoor ik dat van de minister.

Niet alleen bereikbaarheid en flexibiliteit zijn van belang, de kosten spelen altijd een bijna overheersende rol. En daar schort het nogal aan. Bij ECT is er ondanks nieuwe voorzieningen toch een kostenverhoging voor rail en binnenvaart ten opzichte van het wegtransport. Short sea ligt duidelijk anders. Rail en binnenvaart hebben gewoon een of twee slagen meer. Dat is wel bepalend voor de kosten. Als dat probleem niet opgelost kan worden, dan ben ik bang dat de startpositie voor rail en binnenvaart eigenlijk een nadelige is ten opzichte van die voor de weg.

Naast zelfladend en -lossend vermogen van het binnenschip is er de kostenpositie van de multimodale terminals. Deze kosten moeten naar beneden, maar dat kan alleen door grotere volumes aan te trekken. De regionale overslagknooppunten zijn belangrijke schakels in het binnenlandse en Europese intermodale netwerk. Zijn er echter niet te veel? Twee redenen zijn naar voren te brengen.

In de eerste plaats zijn niet alle regionale knooppunten rendabel vanwege onvoldoende vervoersaanbod. Niet alle prognoses zijn bemoedigend. Pas bij een hogere overslagfrequentie worden deze regionale knooppunten rendabel. Alleen dan kan de modal shift daadwerkelijk tot stand worden gebracht. Moeten regionale overslagpunten over de nationale grens niet mede betrokken worden bij het Nederlandse beleid?

In de tweede plaats is gezegd dat binnen 50 km de vrachtauto de aangewezen vervoersdrager is. Bij bimodaal vervoer wordt zelfs aan een financiële prikkel gedacht. Uitgaande van cirkels van 50 km rondom de regionale knooppunten, ook net over de grens, zijn dan in Nederland niet minder dan de huidige 15 regionale knooppunten noodzakelijk voor een gezonde beïnvloeding van de modal split.

Los hiervan staan de regionale overslagcentra. Zijn die niet meer aandacht waard? Moet niet voortvarender worden gewerkt om hen in beweging te krijgen? Thans worden spoorshuttles voorzien van een soort startsubsidie om noodzakelijk leegrijden af te dekken. De vraag is valabel of dit wel juist is. Kan niet veel beter kostenbesparing in de terminals worden gestimuleerd? Dat

hoeft niet per se in financieel opzicht te gebeuren. Misschien kan ook dat via het kennisinstituut vervoerstechniek. Er moet toch meer mogelijk zijn via nieuwe technologie, onder andere door diepgaander gebruik van telematica en automatisering?

Baggeren en daarmee verband houdend slib vormen een probleem dat de minister al in haar brief heeft geadresseerd. Later in dit jaar, als de Kamer op dit punt een aanvullende rapportage ontvangt, komen wij hierop terug.

Dan kom ik op een volgend punt, de import en de export. Nu praten wij werkelijk over de lange afstand. De positie van het vervoer over water is daarbij steeds sterker aan het worden. Het vervoer van containers door de Rijnvaart maakt een explosieve groei door. NS Cargo heeft er nog een harde dobber aan. Maar op afstanden voorbij Basel, of eigenlijk nog daarvoor, heeft het spoor ook zijn kansen. En op de as naar het oosten heeft het spoor ook veel meer kansen wegens het ontbreken van de schakel naar het Mittellandkanaal. Heeft de minister overigens nog nieuws over dat kanaal?

Op dit moment heeft het wegvervoer in deze categorie nog 30% in handen. Volgens de nota is een modal shift, weg van het wegvervoer, met 10% zeker mogelijk. Is dat percentage absoluut of is dat een percentage van de groei? De verladers en vervoerders spelen goed in op de mogelijkheden, wellicht daartoe gedwongen door externe factoren. Ik meen dat de overheid ook hieraan in stimulerende zin moet deelnemen en dan doel ik niet zozeer op het financiële als wel op het meedenken. Er zijn echter gebieden die noch over water, noch per spoor op een goede wijze te bereiken zijn. Toch drijft Nederland handel met die gebieden en voert Nederland transporten ernaar uit. Grensovergangen zijn daarbij essentieel. De landen in Midden- en Oost-Europa geven problemen. Dat is de minister bekend. De opmerking is juist dat veel infrastructuur – ik doel op grensovergangen – in ons belang is. Speelt de Europese Unie hier niet wat langzaam op in? Hoe zit het met het aanleggen van doorgaande wegen die bestand zijn tegen het 40-tons geweld? Nieuwe wegen moeten aangelegd worden. Hoe moet dit gebeuren? Natuurlijk moet niet gesubsidieerd worden, maar dit

kan niet gebeuren zonder dat op andere wijze de helpende hand wordt geboden bij het creëren van een financieringsstroom. Is dit misschien iets voor de minister voor het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie dit eerste half jaar?

Voorzitter! Een volgende categorie is transit. Net als bij import en export is er veel te winnen aangezien de afstanden zich lenen voor vervoer over rail en water en soms per buis. Alles wat gezegd is onder de vorige twee punten, is ook hierbij van toepassing. Een aparte opmerking over het transport over water moet mij hier echter van het hart. De verladers en vervoerders zijn elkaar aan het vinden. Een enkele uitvinder gaat aan het werk. Er wordt stimuleringsgeld beschikbaar gesteld. Er is echter nog steeds geen gemeenschappelijk optrekken van verlader, vervoerder, logistiek entrepreneur, scheepsontwerper en bouw en, niet te vergeten, de toeleveringsbedrijven van boordmateriaal. Dient de overheid, in casu Verkeer en Waterstaat, hierbij dan geen leidende en sturende rol te vervullen, misschien wederom via een kennisinstituut vervoerstechniek? De kracht van Nederland ligt mede bij het water. Daarnaast is er de positie die wij hebben verworven en moeten behouden bij het internationaal wegtransport.

Short sea kan een heel belangrijke rol vervullen, maar verladers zijn hierop nog niet genoeg ingesteld. Ook daarin moet een omslag komen. De overslaghaven Rotterdam werkt aan het verbeteren van de faciliteiten hiervoor in de haven, maar ook op bestuurlijk niveau moeten samenwerkingverbanden met kleinere havens worden gestimuleerd. De Oostzee zal zich niet kwalificeren als een aanloopgebied voor de oceaaneuzen. Verspreid over kleinere havens, met een enkele die een minihubfunctie kan vervullen, is er veel bedrijvigheid. Daar moet via short sea op worden ingespeeld. In het verleden wisten wij dat in Nederland ruim voldoende.

De Europese Unie heeft de short sea ook ontdekt. Ik krijg alleen de indruk dat dit weer via de subsidiepot gaat. Is het waar dat er vanuit de Unie in het bijzonder naar havens in het Middellandse-Zeegebied geld gaat onder het mom van stimulering van short sea? En over hoeveel praten wij dan weer?

Voorzitter! Bij de begrotingsbehandeling, bij het MIT en dus ook bij deze behandeling komen wij tot de conclusie dat er veel plannen zijn, sommige beter dan andere, maar dat het altijd weer draait om de beschikbare middelen. De 200 mln., sterker nog de 2 mld., zijn een welkome toevoeging aan de schaarse financiële ruimte. Voor Nederland in het volgende millennium – meer bescheiden: in de 21ste eeuw – is er meer nodig naast het bedrag dat nu beschikbaar komt voor 1998 tot 2000.

Ik heb al gezegd dat ik niet zal speculeren over meevallers, tegenvallers, anders invullen en ga zo maar door. In het regeerakkoord is een bepaalde prioriteit gesteld. Dat ging over financieringstekort en staatsschuld. Ergens op dat lijstje komt ook infrastructuur voor. De minister houdt toch wel de belangen van ondernemend Nederland in de gaten als er ruimte is tussen nu en 2000 voor een betere invulling dan op dit moment mogelijk is. Een goede invulling realiseren wij bij de kabinetsformatie in 1998.

Voorzitter! Veel problemen bij het oplossen van knelpunten in de infrastructurele sfeer zitten in de lengte van de procedure. De minister refereert daaraan in haar van bief van 17 februari jongstleden. Ook in de publieke discussie over grote projecten speelt de lengte van de procedure een belangrijke rol. Iedereen werkt eigenlijk vanuit dezelfde uitgangspunten: de besluitvorming moet duidelijk en overzichtelijk zijn, de besluitvorming moet binnen een overzienbaar tijdstraject plaatsvinden met een minimum en een maximum, rechtszekerheid dient gegarandeerd te zijn via het bindend zijn van essentiële besluiten en voor heel Nederland dienen dezelfde besluitvormingsroutes te gelden.

De AVVB heeft daarover een aantal interessante gedachten ontwikkeld. Ik mag aannemen dat deze bij de minister bekend zijn. Zou zij haar visie kunnen geven op deze gedachten, mede in het verlengde van de discussie die wij op dit punt hebben gehad bij andere debatten? Mocht de minister deze gedachten nog niet kennen, dan kan ik deze alsnog aan haar doorgeven.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil even terugkomen op hetgeen ik aan het begin van het

betoog van de heer Blaauw stelde. Hij heeft toegelicht waarom naar zijn mening accijnsverhogingen voor het wegvervoer niet aan de orde zijn. Ik houd staande dat er op dit moment een marktsituatie is waarin schade aan milieu, schade aan veiligheid en dergelijke niet worden doorberekend in prijzen. Zowel door de binnenvaart als door het railvervoer wordt aangegeven dat die prijzen eigenlijk de crux zijn waarom alles draait en waarom het lastig is die modal shift tot stand te brengen. Mijn vraag aan de heer Blaauw blijft daarom waarom hij niet bereid is, zeker nu hij een warm pleidooi heeft gehouden voor de binnenvaart, toch naar accijnsverhoging en dus naar eerlijker prijzen te kijken.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik ben altijd voor eerlijke prijzen. De zaak is echter nog niet uitgediscussieerd. De discussie over internalisering van externe kosten is net gestart. In reactie op het eerste Groenboek heb ik andere boeken ontvangen die het tegendeel beweren. Er zijn daarover nogal wat verschillende meningen. Ik ga daarop niet in. Wij moeten werken aan een andere lijn. Wij moeten niet belasten, niet bestraffen, maar stimuleren. Dat betekent het inzetten van technologie. Er is al aangegeven zowel door de brandstoffenproducenten als door de voertuigenproducenten dat men op niet al te lange termijn dit probleem onder de knie heeft. Waarom zou je dan nu al accijzen moeten verhogen voor iets dat eigenlijk helemaal niet nodig is, omdat het vervoer steeds schoner wordt?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik ben het niet eens met de redenering van collega Blaauw. Wat de lasten zijn, is helder. Is de heer Blaauw wel bereid, in te zetten op strengere naleving van allerlei voorschriften in het wegverkeer zoals rijtijdenbesluiten, CAO's, beladingsvoorschriften? Met dat soort zaken wordt nog te vaak de hand gelicht, waardoor een oneerlijke concurrentiepositie wordt versterkt.

De heer **Blaauw** (VVD): Regels en wetgeving moeten worden nageleefd. Ik heb zelf recentelijk vragen ingediend over het wegen van vrachtwagens op verplaatsbare matten. Wij hebben een discussie gehad over het rijtijdenbesluit waar wij niet helemaal uitkwamen. Daarop

komen wij terug. Deze voorschriften zijn noodzakelijk en moeten worden nageleefd. Als wij emissie-eisen stellen, moet daaraan voldaan worden. Dat is uiteraard gewoon de inzet van de VVD-fractie.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik wil nog even terugkomen op de eerste vraag van mevrouw Vos en de uitroep van de heer Blaauw aan het begin van zijn betoog: degene die voorstanders zijn van prijsmaatregelen zijn niet van deze tijd, maar leven nog in het verleden! Ziet hij wel een relatie tussen het kiezen voor een bepaalde vervoersmodaliteit en de kosten die daaraan verbonden zijn? Ontkent hij dat de keuze voor een modal shift dan op geen enkele wijze veroorzaakt zou kunnen worden door de prijzen die daaraan verbonden zijn?

De heer **Blaauw** (VVD): Ik heb aangegeven dat ik wel degelijk bereid ben om vrij zwaar in te zetten op rekeningrijden naar tijd en plaats bepaald. Dat betekent dat je dus tracht, sturing te geven aan de stromen. Ik heb daarnaast een verhaal gehouden om de modal shift mede te stimuleren. Het is echter net zoals in Denemarken. Windenergie kan daar concurreren met conventioneel opgewekte elektriciteit, omdat men die conventioneel opgewekte elektriciteit zo verduveld duur heeft gemaakt dat het allemaal in hetzelfde prijskastje valt. Dat bedoel ik met een onevenredig toepassen van prijsmaatregelen. Ik heb begrip voor landen die de transit hebben, waardoor hun wegennet extra belast wordt. Ik heb in feite begrip voor Polen, dat zegt: jullie komen met die zware vrachtwagens, maar ons wegennet is er helemaal niet geschikt voor. Dan denk ik dus met de heer Valk mee, in dezelfde richting.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik wil de heer Blaauw nog een vraag stellen naar aanleiding van de interruptie van mevrouw Vos. Hij gaf in zijn reactie daarop eigenlijk aan dat hij in de techniek gelooft. Hij zei: die techniek is geweldig; wij moeten niet zo pessimistisch zijn, want het wordt opgelost en wij zijn er al bijna uit. Is hij daarin niet te optimistisch? In de nota valt immers te lezen dat juist de winst op milieugebied weer teniet wordt gedaan door de blijvende groei. Die

blijft er ook volgens de nota nog volop inzitten, ook in het wegverkeer.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Mijn rechterbuurman mompelde het, maar ik zeg het hardop: de heer Stellingwerf had donderdag aanwezig moeten zijn tijdens het overleg over voertuigtechniek en brandstoffen. Wij hebben ook voorbesprekingen gehad. Ik poneer de stelling dat vanuit de branche, vanuit de brandstofproducenten, is aangegeven dat men op een gegeven ogenblik in ruime mate tegemoet kan komen aan de gestelde eisen. Wij liggen alleen in Nederland misschien wat voor ten opzichte van andere landen. Er zijn wel degelijk problemen, maar ik wil het wegtransport niet iedere keer het label geven dat het vervuילend, verslechterend, etc. werkt. Dat is niet zo. De sector werkt er hard aan. Ik wijs er nogmaals op dat wij hier vorige week uitgebreid over gesproken hebben.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik kan mij uiteraard voorstellen dat de sector dat vindt.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de heer Blaauw ruim binnen de voor zijn fractie aangegeven spreektijd is gebleven. Misschien is dat een goede trend voor de andere woordvoerders. Het overleg is gepland tot half zeven, maar mag uiteraard ook eerder afgelopen zijn. Ik geef nu het woord aan de heer Valk en draag vervolgens de voorzittershamer over aan de heer Blaauw.

Voorzitter: Blaauw

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Wat dat betreft, is er al veel gewonnen in vergelijking met de toestand van een aantal jaren geleden. Toen was het eerder gewoonte dan uitzondering dat een notaoverleg van 11.00 uur tot 23.00 uur duurde. En zelfs dan moesten wij nog wel eens constateren dat het debat een week later moest worden voortgezet. Er is in dit huis dus al veel ten goede veranderd.

De heer **Reitsma** (CDA): Misschien komt dat wel doordat bepaalde Kamerleden vertrokken zijn.

De heer **Valk** (PvdA): Daar laat ik mij niet over uit. De heer Reitsma

bedoelt wellicht dat sommige Kamerleden geroepen zijn tot het ministersambt.

Voorzitter! Vroeger werd ter afsluiting van PvdA-congressen vaak de Internationale gezongen. Dat gebeurt nu niet meer, want de Partij van de Arbeid is vernieuwd. Toch is er een overeenkomst tussen de Internationale en het goederentransport. Dat lied kent namelijk de strofe: en die stroom rijst al meer en meer. En zo is het ook met het goederenvervoer. Wat dat betreft, voorzien de groeiscenario's in een stijging van het transport over de komende 20 jaar met maar liefst 60%. Als dat vertaald wordt in ongewijzigd beleid, betekent dit volgens de nota Transport in balans dat alleen al het wegtransport tussen nu en het jaar 2010 in ons land zal groeien met 42%. De gevolgen voor milieu en congestie zijn bij ongewijzigd beleid dus alleen te zien in een bijna Kafkaïaans scenario. Die gevolgen zijn nauwelijks voor te stellen. Als het beleid inderdaad niet gewijzigd wordt, kan een bepaalde organisatie in ons land een nieuwe leus gebruiken, namelijk: Dankzij het vervoer staat alles stil.

Het antwoord van de minister op deze scenario's is in de eerste plaats het stimuleren van de overgang van wegtransport naar rails, binnenvaart en kustvaart. Dat is de rode draad in het beleid, als ik het goed heb begrepen. De minister schrijft in de nota dat er, afhankelijk van de afstand, reducties voor het wegtransport mogelijk moeten zijn van 5%, 10% en 40% ten gunste van andere vervoersmodaliteiten. Ik heb het toch goed begrepen dat de reducties in de nota aangegeven zijn ten opzichte van de verwachte groei en niet ten opzichte van de situatie van nu? Was het maar zo! In ieder geval kiest de minister, evenals collega Blaauw, niet zozeer voor een eenzijdig prijsmechanisme als wel voor het gericht stimuleren van de modal shift. Verleiden en niet bestraffen dus.

Over het prijsmechanisme wil ik een paar opmerkingen maken. Mijn fractie kiest in de eerste plaats voor instrumenten die zich richten op de variabilisering. Ik noem rekeningrijden. Wat ons betreft zouden ook file-ontwikkende instrumenten als doelgroepstroken hiervoor in aanmerkingen moeten komen. Een algemeen prijsbeleid zal in eerste instantie in Europees verband gezocht moeten worden. Ik vraag de

minister wat wij doen als de streefcijfers in het kader van de nota Transport in balans niet gehaald worden. Wat doen wij op het moment dat het wegtransport sneller groeit dan voorzien en de geplande modal shift niet haalbaar blijkt te zijn? Ik denk dat in zo'n situatie niet ontkomen kan worden aan additionele prijsmaatregelen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Begrijp ik het goed dat de Partij van de Arbeid eigenlijk wel tevreden is met de doelen zoals die nu geformuleerd zijn in de nota? Vindt de heer Valk de doelen ten aanzien van de modal shift op zich oké en moet er alleen meer gebeuren als die niet gehaald worden?

De heer **Valk** (PvdA): Nee. Ik vind dat in ieder geval gekeken moet worden in hoeverre doelen in ambitieuze richting bijgesteld kunnen worden. Ik ben er bang voor dat de doelen zoals die op dit moment zijn neergelegd niet eens gehaald kunnen worden. Ik denk dat alle zeilen bijgezet moeten worden om de doelen te halen. Ik zeg echter bij deze dat iedere mogelijkheid om de doelen in gunstige zin bij te stellen met beide handen aangegrepen moet worden. Daarvoor zal met name gekeken moeten worden naar de maatregelen. Daar kom ik verderop in mijn betoog op terug.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb een vraag aan de heer Valk. Waar haalt hij vandaan dat de cijfers in de nota niet realistisch zouden zijn?

De heer **Valk** (PvdA): Dat heb ik niet gezegd. De ervaring is vaak dat ontwikkelingen de prognoses wel eens kunnen inhalen. Als de minister stelt dat er geen enkele vrees is dat deze doelen niet gehaald worden, zou ik daarmee zeer blij zijn. Ik zou daar graag een nadere toelichting op willen vernemen. De minister heeft mij echter niet horen beweren dat de doelen niet gehaald zullen worden. Ik vind wel dat wij er op enigerlei wijze rekening mee moeten houden. Niemand heeft de toekomst voor het oprapen. Niemand kan in de toekomst kijken. Niemand kan de krant van morgen lezen. Dat kan tot gevolgen hebben dat een aanpassing van beleid wenselijk en noodzakelijk is.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!

Ik vind dat er iets tweeslachtigs zit in de benadering van de heer Valk. Ten eerste pleit hij voor prijsmaatregelen in Europees verband en ten tweede zegt hij dat hij een nationaal prijsbeleid wil inzetten als de doelen niet gehaald worden. Die twee zaken wringen. Daarmee plaatst hij het Nederlandse wegtransport toch in een achterstandssituatie ten opzichte van de ons omringende landen?

De heer **Valk** (PvdA): Ik wil alleen de waarschuwing laten uitgaan dat het consequenties kan hebben voor het nationale beleid en voor het beleid van prijsmechanismen als de ontwikkelingen die wij beogen niet gehaald kunnen worden. Ik ben het met de heer Reitsma eens dat die maatregelen in de eerste plaats in Europees verband genomen moeten worden, maar ik kan niet in de toekomst kijken. Ik denk dan ook dat het wenselijk is om via een tweejaarlijkse voortgangsrapportage te bekijken in hoeverre de voorziene ontwikkelingen ook daadwerkelijk haalbaar zijn.

Voorzitter! In Europees verband zullen externe kosten, conform de voorstellen van het Groenboek van commissaris Kinnock, op enigerlei wijze worden doorberekend. Daarover heb ik toch een vraag. De heer Kinnock verstaat onder externe kosten niet alleen kosten voor infrastructuur, maar ook kosten voor milieu en veiligheid. Vorige week werd ik verrast door een interview van de minister in het Nieuwsblad Transport, waarin zij met betrekking tot roadpricing zegt dat internalisering van kosten in eerste instantie alleen infrastructuurkosten kan betreffen omdat andere kosten, zoals kosten voor schade aan het milieu en ongelukken, heel moeilijk te concretiseren zijn. Het lijkt mij dat dit afwijkt van de voorstellen die zijn neergelegd in het Groenboek en ook van eerdere uitspraken van de minister. Overigens denk ik dat ook milieukosten en kosten op het gebied van verkeersveiligheid wel degelijk zijn te vertalen in geld. De minister heeft zelf berekend dat de kosten van verkeersveiligheid in Nederland jaarlijks ongeveer tussen de 9 en 15 mld. bedragen. Daarom vraag ik de minister om haar licht hier nog eens over te doen schijnen.

Het is in ieder geval goed om nog eens na te gaan of er meer lagen en listen te bedenken zijn om rail, binnenvaart en short sea te

stimuleren en de groei van het wegtransport af te remmen. Ik begin met het laatste. Er ligt een advies van de Raad voor verkeer en waterstaat getiteld Kiezen en sturen. Daarin beveelt de Raad overheid en bedrijfsleven aan om al het goederenvervoer boven de 150 km binnen tien jaar intermodaal te laten plaatsvinden. Van de overheid zou in ruil daarvoor wel verwacht mogen worden dat zij extra investeert in bijvoorbeeld overslagfaciliteiten. Het lijkt mij een goede gedachte als de minister in eerste instantie probeert om met verladersorganisaties een convenant af te sluiten om het vervoer boven de 150 km binnen een periode van tien jaar intermodaal af te wikkelen. Ik hoor graag de reactie van de minister op dit advies van de Raad voor verkeer en waterstaat.

De heer **Reitsma** (CDA): Acht u de huidige capaciteit en de capaciteit voor de komende vijf jaar met alle instrumenten die de overheid heeft voldoende om deze doelstelling te realiseren?

De heer **Valk** (PvdA): Daarom praat ik ook in navolging van de Raad voor verkeer en waterstaat over een periode van tien jaar en niet over een periode van vijf jaar en ook niet over de huidige capaciteit. Dat betekent dat op dat gebied extra investeringen noodzakelijk zijn. Wellicht is dit iets voor de onderhandelingen bij de komende kabinetsformatie, zoals de heer Blaauw al heeft aangekondigd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het heel aardig dat er blijkbaar niet eerst meer verkiezingen nodig zijn. U gaat ervan uit dat het vanzelfsprekend is dat iedereen dan weer aan tafel zit. Ik wens u daar veel sterkte mee. Wij zien wel.

De heer **Valk** (PvdA): Wie weet wordt ook het CDA bij die onderhandelingen betrokken. Er moet altijd begonnen worden met een eerste verkenning. Alle partijen worden daar bij gehaald.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat zien wij wel. U zegt dat u voor het lange-afstandsvervoer meer, eigenlijk alles, via rail en water wilt laten gaan. Op zichzelf is dat een nobel streven, maar er zitten beperkingen aan. Er moeten dan voldoende infrastructuurele voorzieningen zijn. Die zijn nu,

zowel nationaal als internationaal, echt onder de maat. U zult ook de realiteit moeten erkennen, dat een forse groei van vervoer over de weg noodzakelijk is, omdat er absoluut geen alternatieven zijn.

De **voorzitter**: De heer Reitsma mag wel mopperen op zijn collega's, maar ik herinner mij zijn opmerkingen bij de begrotingsbehandeling wat er in een volgend kabinet moet gebeuren.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik zou in eerste instantie eens vastgesteld willen zien of een dergelijk convenant wenselijk en haalbaar is. Je kunt dan met elkaar bekijken welke belemmeringen en obstakels er zijn om tot dergelijke afspraken te komen. Nogmaals, ik praat over de langere termijn. Wij zijn dan al een aardig eindje op weg in de volgende eeuw. Aan de hand daarvan kan bekeken worden in hoeverre extra intensiveringen, ook op financieel gebied, noodzakelijk zijn. In dat verband doe ik de suggestie, ook in het verband van de Europese Unie tot afspraken te komen, bijvoorbeeld om in eenzelfde periode transitoverkeer, indien en waar mogelijk, alleen via spoor, binnenvaart en short sea af te handelen.

Volgens de nota Transport in balans bestudeert het kabinet op dit moment de mogelijkheid om motorrijtuigenbelasting op voertuigen die worden ingezet bij voor- en natransport in intermodaal vervoer terug te geven. Sommige landen binnen de Europese Unie kennen al zo'n regel. Ik ondersteun deze intentie van harte, met aantekening van de opmerking die de heer Blaauw hierover heeft gemaakt.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Wat de heer Valk zegt klinkt natuurlijk heel mooi, maar ik vraag mij af hoe hij zoiets wil handhaven. Hoe kun je vaststellen dat bepaalde vrachtwagens alleen voor voor- en natransport worden ingezet? Dat lijkt mij een tamelijk lastige situatie.

De heer **Valk** (PvdA): Dat ben ik zeker eens met afgevaardigde Vos. Ik ben heel benieuwd hoe men dit heeft opgelost in bijvoorbeeld een buurland als Duitsland, dat zo'n regel kent. Als het niet kan, dan kan het niet. Als het instrument te fraudegevoelig zou zijn, zul je ervan moeten afzien. Ik ben er op dit

moment nog niet van overtuigd, dat er op geen enkele wijze zoveel creativiteit op losgelaten kan worden, dat misbruik niet te voorkomen is. Als het mogelijk is, lijkt het mij een goed instrument.

Er is op dit moment druk om grotere, langere en zwaardere vrachtwagens toe te laten. Die zouden volgens de nota Transport in balans een rol kunnen spelen in de modal shift. Het ministerie overweegt om experimenten met zogenaamde road-trains of TEU's, een andere term daarvoor, toe te laten. Ik heb toch wel de nodige twijfels bij deze vorm van transport, op het gebied van milieubelasting en van belasting van de infrastructuur. Ik ben nog niet zover, dat ik meen dat ons beleid erop gericht moet zijn om ze toe te laten. Ik denk dat alleen akkoord kan worden gegaan met toelating indien ze een schakel vormen in de intermodale keten en ook worden ingezet op vaste, daartoe aangewezen trajecten. Ter verhoging van de verkeersveiligheid moeten die gesloten zijafscherming hebben. Wat mij betreft moeten die ook een zogeheten black box hebben.

In aansluiting hierop merk ik op dat de minister de invoering van de digitale tachograaf bepleit ter vervanging van het huidige, fraudegevoelige apparaat. Toch lijkt het mij evenals een aantal organisaties voor wegvervoer beter om een black box in te voeren, die niet alleen de rij- en rusttijden registreert, maar tevens het hele rijgedrag vastlegt, inclusief de snelheid. Dit zal de veiligheid op de weg zeker ten goede komen. Zoals mevrouw Vos in een vraag aan de heer Blaauw al heeft aangegeven, is in het algemeen scherpere controle op de naleving van voorschriften noodzakelijk, ook van de rij snelheden. Het versterkt de concurrentiepositie van de bonafide transportondernemers. Malafide broeders drukken namelijk de prijs door zich onder andere niet te houden aan rust- en rijtijden en zich schuldig te maken aan overbelading. De minister onderkent dit ook in de nota, want op bladzijde 38 staat dat een groot probleem is dat de eisen van verladers er vaak toe leiden dat vervoerders overgaan tot overbelading. In dit verband vraag ik mij af of het mogelijk is om verladers bij een dergelijke overtreding medeaansprakelijk te stellen. Ik vraag de

minister om daarnaar een onderzoek in te stellen.

De heer Blaauw heeft verleden week overigens schriftelijke vragen gesteld over de zogeheten weegmatten die het Korps landelijke politiediensten niet meer mag gebruiken bij controle op overbelading. Ik vind dit een heel ernstige zaak en ik vraag de minister daarom of zij de vragen van de heer Blaauw vandaag al mondeling kan beantwoorden.

De **voorzitter**: Ik wijs collega Valk erop dat die vragen door de minister van Binnenlandse Zaken zijn doorgeschoven naar de minister van Justitie.

De heer **Valk** (PvdA): Dan zullen wij toch enig geduld moeten hebben bij het wachten op de beantwoording van die vragen.

Voorzitter! Een groot probleem vormen langzamerhand de talrijke wegblokkades die zich in een aantal landen van de Europese Unie met de regelmaat van de klok voordoen. Ondanks dat die haaks staan op het EU-verdrag dat vrij verkeer van goederen en diensten voorschrijft, is het soms een vorm van gijzelneming van chauffeurs, want zij zitten door zo'n blokkade wel eens langer dan een week vast. Zeker de acties van Franse boeren krijgen langzamerhand een endemisch karakter. Van verschillende zijden is gepleit voor het maken van de afspraak, bijvoorbeeld in de Transportraad, dat in ieder geval de hoofdassen van de Europese transportroutes op enigerlei wijze aangewezen worden als vrije corridors. Ziet de minister in de recente ontwikkeling aanleiding om deze zaak in de Transportraad nog eens aan de orde te stellen?

De heer **Reitsma** (CDA): Het is wel goed dat bepaalde groepen in het verdachtenbankje gezet worden, maar het komt mij eerder voor dat de automobilist c.q. de vrachtvervoerder in een aantal gebieden in Europa de kwaaië pier is, dus dat moeten wij hier ook eerlijk zeggen.

De **voorzitter**: In Griekenland waren het, geloof ik, de boeren en in Frankrijk was het weer wat anders, evenals in Denemarken. Het is dus allemaal slecht.

De heer **Valk** (PvdA): Ik had het ook

over doelgroepenbeleid. Ik wil geen enkele bevolkingsgroep gestigmatiseerd hebben. Ik hoop dat de heer Reitsma mijn opmerkingen in die zin wil opvatten.

Voorzitter! In december hebben wij al uitgebreid gediscussieerd over de binnenvaart en verleden week bereikte de Kamer een nieuwe brief over dit onderwerp. In antwoord op vragen, wensen of eisen van de sector zelf zegt de minister toe dat het Rijk volledig de kosten zal dragen voor het openhouden van de hoofdvaarwegen in het geval van vorst. Hulde aan de minister! Ook de sector is blijken de reacties hierover tevreden. Het argument dat de kosten van het pekelen van wegen bij ijzel ook niet apart in rekening worden gebracht, zou ook hierop van toepassing kunnen worden verklaard.

Alleen de situatie van de secundaire vaarwegen is nog niet goed geregeld. Dat is in eerste instantie ook een verantwoordelijkheid van provincies, waterschappen en gemeenten. Het zou in elk geval van groot belang zijn om het intermodaal transport op dit gebied in wintertijd ook een kans te geven. Ik zou de suggestie willen doen om te proberen hierover tot nadere afspraken te komen tussen lagere overheden, het ministerie en de sector.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nadere afspraken betekenen meestal dat ik het mag betalen.

De heer **Valk** (PvdA): Dat heb ik nadrukkelijk niet gezegd. Anders had ik gezegd dat het misschien een goed idee zou zijn, als de minister de kosten van het openhouden van de secundaire vaarwegen zou bekostigen. Dat heb ik niet gezegd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor de goede orde, ik maak ook geen afspraken over het pekelen van wegen met gemeenten en provincies. Dat is hun taak en hun verantwoordelijkheid. Zij doen dat ook zelf. Als het gaat over vaarwegen die vallen onder andere overheden, vind ik ook dat zij daar hun verantwoordelijkheid behoren te nemen. De minister moet niet bij voorbaat zeggen wat een ander moet doen. Ik heb een voorstel gedaan zoals ik het wil doen voor de hoofdvaarwegen. Overigens deden wij het al, maar werden alleen de kosten door de schippers betaald.

Verder is het zaak dat men zijn belangen behartigt bij die overheden.

De heer **Valk** (PvdA): De minister wil toch niet zeggen dat zij op geen enkele wijze bemoeienis heeft met de secundaire vaarwegen? Er worden toch middelen uitgetrokken om daar ook extra voorzieningen voor te treffen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook voor wegen.

De heer **Valk** (PvdA): Op het moment dat dat gebeurt, zou toch ook geprobeerd kunnen worden om in overleg met lagere overheden te komen tot een bepaalde gedragslijn? Waarom wel betalen en niet proberen om ook het beleid op dat gebied op enigerlei wijze te beïnvloeden? Misschien zie ik dat niet goed en ben ik te etatistisch ingesteld. Ik zie dat dus absoluut niet. Maar goed, die discussie zullen wij nog voeren met elkaar.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik wil de heer Valk steunen. Je zou natuurlijk met de VNG en het IPO en misschien met de waterschappen over deze zaak kunnen overleggen, om in elk geval de lijn van denken van de rijksoverheid op de agenda te zetten.

De **voorzitter**: Zij luisteren mee, want het zit op de kabel. Verder hoeft u geen solidariteitsverklaringen te geven.

De heer **Valk** (PvdA): Zij luisteren mee. Dat is in elk geval beter dan niets. En het is nog maar een klein stapje van meeluisteren tot meepraten.

De minister trekt voor de periode 1998-2000 200 mln. uit voor de vaarwegeninfrastructuur. Gelukkig worden daarbij ook betrokken de secundaire vaarwegen. Kan een garantie worden gegeven dat dit geld in die periode ook daadwerkelijk wordt besteed en er geen onderuitputting dreigt?

Over de binnenvaart wil ik nog één opmerking maken. Ik wil opnieuw ingaan op de huisvuiltransporten per vrachtwagen. In het algemeen overleg in december heb ik het voorbeeld genoemd van de huisvuilcentrale Alkmaar, die huisvuil uit Limburg over de weg aanvoert, terwijl 400 m verderop het Noordhollands Kanaal loopt. Daar schijnt nu inderdaad gewerkt te worden aan

een soort havenfaciliteit, maar er zou toch heel veel mee gewonnen zijn als in principe al het huisvuil boven een bepaalde afstand, bijvoorbeeld 50 km, intermodaal wordt verwerkt. Ziet de minister mogelijkheden om hierover bindende afspraken te maken met gemeenten en directies van afvalverwerkingsbedrijven? Of zou dat wat betreft anders een wettelijke maatregel niet overwogen kunnen worden?

Wat het railvervoer betreft is NS Cargo tamelijk optimistisch over haar kansen en maakt het een groei door. Toch staat het op enigerlei wijze in schril contrast met de sombere voorspelling van de directeur Transport van de Europese Commissie, Günther Hahnreich, in het Financieel Dagblad van 30 januari van dit jaar. Deze stelt dat het vrachtvervoer per trein in de Europese Unie alarmerend snel afneemt. Het marktaandeel zou tussen 1970 en 1995 zelfs gehalveerd zijn. Hij zegt dat, als er niet snel ingrijpende maatregelen getroffen worden, er in het jaar 2010 – ik kon dit nauwelijks geloven toen ik het las, maar hij heeft er verstand van – zelfs helemaal geen vrachttrein meer zal rijden. Wat dat betreft onderstreept hij de wenselijkheid om in Europa over te gaan tot de instelling van de zogenaamde freeways, juist om de concurrentie van het spoor te versterken. In welke mate is dit dan ook op dit moment een prioriteit tijdens het Nederlandse voorzitterschap?

Voorzitter! Een groot knelpunt voor wat betreft het goederentransport over de rails in ons land is de havenspoorlijn naar Rotterdam. Dat wordt ook erkend in de nota Transport in balans. Welke maatregelen worden er op dit moment overwogen om die problemen het hoofd te bieden?

Voorzitter! Ik zou de minister willen vragen nog eens nader in te gaan op de voortgang van het project ondergronds logistiek systeem ofte wel de aanleg van een verbinding van de bloemenveiling Aalsmeer naar Schiphol. Er wordt in de nota gesproken over een pilotproject waarvoor 2,5 mln. uitgetrokken zou worden. Ons bereikte een brief van Schiphol en de bloemenveiling waarin zelfs gesproken wordt over bedragen van 12 à 14 mln., waarover nog nadere afspraken gemaakt en besluiten genomen moeten worden. Zou de

minister daarop nader in kunnen gaan?

Voorzitter! Een laatste opmerking over het railvervoer betreft het volgende. Ik werd erop geattendeerd dat er op dit moment in Frankrijk gewerkt wordt aan de ontwikkeling van een zogenaamde vracht-HSL. Nu vroeg ik mij af: is het zo raar gedacht om op die tijden dat bijvoorbeeld de HSL niet gebruikt wordt voor personenvervoer, met name bijvoorbeeld 's nachts, ook het goederenvervoer in het kader van een vracht-HSL een rol te laten spelen? Daarbij zou je bijvoorbeeld met name kunnen denken aan producten die de nodige snelheid van afhandeling behoeven, zoals bloemen. Zou het wat dat betreft niet aardig zijn om een verkenning op dit gebied uit te voeren en te onderzoeken in hoeverre de HSL ook op het gebied van goederentransport een rol zou kunnen spelen?

Voorzitter! Ik wil met een opgewekt onderwerp eindigen. De laatste maanden is er in de pers veel geschreven over de mogelijkheden – ik geloofde in eerste instantie mijn ogen ook niet – om zeppelins aan te wenden voor het goederentransport. De voordelen zijn evident: ze zijn milieuvriendelijk en vliegen tamelijk snel (namelijk 115 km/u); het vervoer zou bijna van deur tot deur kunnen, omdat ze verticaal omhoog en naar beneden gaan; voorts zijn de laadtijden kort en ook zijn ze zeer geluidsarm. Wat betreft dat laatste heeft collega Ferd Crone mij beloofd dat zij, wat hem betreft, ook 's nachts zouden mogen vliegen op Beek en dan niet alleen in de randen van de nacht. In Duitsland is er een fabriek, Cargo Lifter, die deze zeppelins nog deze eeuw in serieproductie wil nemen. Ook Rotterdam overweegt, zo heb ik begrepen, ruimte voor een terminal voor deze vorm van vervoer ter beschikking te stellen. Aangezien ik een beetje een leek ben op dit gebied, zou ik de minister willen vragen of zij iets ziet in de mogelijkheden van deze vervoersmodaliteit en of een nader onderzoek naar de kansen daarvan niet gewenst zou zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik constateer dat Niet Nix de PvdA-fractie aardig wakker schudt.

De heer **Valk** (PvdA): Ik meen het pamflet van de jongerenclub Niet Nix tot mij te hebben genomen, maar ik

weet niet of daar iets in stond over de zeppelins: ik heb dat er niet in gelezen. Als de heer Reitsma bedoelt te zeggen, dat het vooral onze inzet moet zijn om ook het ondenkbare, indien mogelijk, te realiseren, wil ik zijn woorden van harte onderstrepen. Misschien zijn op dit moment zeppelins niet alles, maar zeker niet Nix.

De **voorzitter**: Ik heb begrepen dat sinterklaas voor 5 december een pilotproject uitvoert voor het leveren van voertuigen waarmee men verticaal kan werken, vooral omdat die paarden op dak zoveel lawaai maken.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil nog een vraag aan de heer Valk stellen. Ik heb het idee dat hij te weinig kennis heeft genomen van Niet Nix. Daarin wordt voor een veel radicalere aanpak van de vervuiling gepleit. Nu ben ik teleurgesteld in het betoog van de heer Valk, gelet op de effecten die de nota Transport in balans zal hebben voor de doelen die in het SVV worden gesteld. Naar mijn mening is er dan sprake van achteruitgang. Allerlei milieudoelen zullen namelijk niet gerealiseerd worden. In het betoog van de heer Valk heb ik weinig mogelijkheden gehoord die voor een versnelling kunnen zorgen. Daarom is mijn vraag: vindt hij ook niet dat wij er niet omheen kunnen, dat de crux ligt bij de prijs van vervoer over de weg? Is die niet bepalend voor de mogelijkheid om de omslag te kunnen maken die werkelijk nodig is? Waarom is de PvdA niet bereid op dit punt harder in te zetten dan zij nu doet?

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik ben het niet eens met mevrouw Vos dat de oplossing zo simpel is dat je alleen maar de accijns met bijvoorbeeld tien, twintig, dertig cent per liter hoeft te verhogen om alle problemen van congestie enz. op te lossen en iedereen ertoe te bewegen om over te schakelen van wegtransport op andere vormen van transport. Zoals ik gesteld heb, erken ik wel dat de accijns een rol speelt, maar ik vind dat je in eerste instantie het prijsmechanisme ook in Europees verband zult moeten regelen. Naar mijn mening schieten wij er niet veel mee op als wij op enigerlei wijze de Nederlandse wegtransport wegconcurreren. De

buitenlandse broeders, die bijvoorbeeld gevestigd zijn aan de Duits-Nederlandse of de Belgisch-Nederlandse grens, zouden dan in het ontstane gat in de markt springen. Naar mijn mening moeten we wel degelijk nagaan of het mogelijk is in Europees verband op dit punt afspraken te maken.

Mevrouw Vos was in die zin teleurgesteld, dat de PvdA niet ambitieus genoeg zou zijn om te komen tot versnelling in het kader van de modal shift. Ik moet dan constateren, dat zij slecht naar mijn verhaal heeft geluisterd en met name niet naar mijn voorstel om te komen tot een convenant om binnen tien jaar tot afspraken met het bedrijfsleven te komen. Die zouden inhouden dat al het vervoer boven een afstand van 150 km intermodaal wordt afgewerkt. Als we dat zouden kunnen bereiken, zou er toch sprake zijn van een bijna revolutionaire omslag.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil hierop nog reageren.

De **voorzitter**: Mevrouw Vos, u hebt straks ook een termijn. Ik neem aan dat dit een van de kernpunten van uw betoog zal zijn. Daar kijk ik dan ook met spanning naar uit. Vooral denk ik dan aan het kostenaspect voor het distributieve vervoer over een afstand tot 50 km.

De vergadering wordt van 12.21 uur tot 12.25 uur geschorst.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie is van oordeel dat de nota Transport in balans een goede bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van het goederenvervoer en vooral de verschuiving van de modal split. In die zin wil ik de minister een compliment geven voor de inhoud van de nota, die heel goede aanknopingspunten bevat. Het blijkt ook dat er bij de organisaties in de samenleving een behoorlijk draagvlak is voor deze nota. De minister heeft dus de goede snaar te pakken. Alhoewel over een aantal van haar plannen nog meer duidelijkheid gewenst is, zijn de meeste in onze ogen realistisch en zeer dringend gewenst. Bovendien sluit een aantal instrumenten waarmee de minister komt naadloos aan bij onze nota Van 2x2 naar 2x3. Dat geldt in het bijzonder op het gebied van de aanleg en verbetering

van de infrastructuur en op het gebied van de regelgeving. Mijn fractie vroeg er al aandacht voor bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat 1996.

In de nota wordt aangegeven dat wanneer er niets gebeurt tot het jaar 2010 het wegvervoer een groei van 42% zal doormaken. Je hoeft naar mijn mening geen deskundige te zijn om te kunnen concluderen dat, als dat zich voltrekt, Nederland volstrekt dichtslibt. Terecht kondigt de minister een aantal maatregelen aan die moeten leiden tot een modal shift. Zij kiest daarbij voor het stimuleren van de modal shift door verbetering van de prijs-kwaliteitverhouding van het vervoer per spoor, over het water en via buisleidingen. Terecht wordt niet gekozen voor een drastische verhoging of limitering van het wegvervoer, zoals de commissie-Hermans voorstelde. Wat dat betreft, sluit ik mij aan bij de opstelling van de VVD-fractie. De CDA-fractie vindt de lijn in deze nota realistischer. Niet alleen het verder tot stand brengen van de modal shift, maar ook het wegvervoer blijft uiteraard belangrijk. Tussen korte- en langeafstands-verkeer kiest de minister voor de grens van 50 km. Voor het vervoer over water is dat realistisch. Voor het vervoer per spoor meent mijn fractie echter dat het positieve rendement pas optreedt bij langere afstanden. Dan denk ik eerder aan 200 km.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Reitsma zegt zo stellig dat de binnenvaart het bij minder dan 50 km niet goed zou kunnen doen. Vanuit de binnenvaart bereiken ons geluiden, niet geheel zonder enige grond, waaruit blijkt dat men op die afstand, zeker op bepaalde trajecten, heel wel iets zou kunnen doen. Waarom zegt hij dat zo stellig?

De heer **Reitsma** (CDA): Neen, ik ben het volstrekt met de heer Van den Berg eens. Ik kom er nog op terug. Ik vind wel dat je een onderscheid moet maken tussen langeafstandsvervoer over het spoor en over het water. Je kunt niet zeggen dat alles onder de 50 km praktisch voor 100% kan worden gereserveerd voor het wegvervoer en dat alles daarboven zowel via het water als via het spoor kan. Ik wil er een nuancering in aanbrengen. Ik heb die lijn aangegeven.

De minister onderscheidt het vervoer over minder dan 50 km. De doelstelling is dat de gevolgen van de groei zoveel mogelijk moeten worden opgevangen door vergroting van de efficiency, dus blijft het water daarbij wat buiten beeld. Overigens is de nota in dezen wat minder consistent dan verwacht had mogen worden. Bijvoorbeeld op bladzijde 16 wordt gezegd dat de mogelijkheden tot modal shift voor het korte-afstandsvervoer minimaal zijn. Een aantal regels verderop lezen wij dat de modal shift een bijdrage kan leveren aan de vermindering van milieuhinder. De minister laat het dus ook wat in het midden.

De CDA-fractie is van mening dat het vervoer per bus- en pijpleiding in de toekomst een grotere rol kan spelen. Het punt komt in de nota wat mager aan bod. Het moet opgenomen worden in het derde SVV, dat in de komende jaren ontwikkeld moet worden. Deze vorm van vervoer dient meer ingebed te worden in het totale beleid van verkeer en vervoer. Het bus- en pijpleidingstransport dient wat ons betreft ook meer als een publieke voorziening aangemerkt te worden. Natuurlijk is het noodzakelijk om te onderzoeken welke combinatie van publiek-private samenwerking mogelijk is. De CDA-fractie roept de minister op, zo spoedig mogelijk aan te geven welke publieke taak er ligt. Wij moeten niet blijven steken in onderzoek. Inmiddels ligt een aantal initiatieven op tafel. Ik verwijs naar de bloemenvoeding Aalsmeer, maar ook naar ontwikkelingen tussen Rotterdam en Antwerpen. De CDA-fractie ziet tevens een taak voor de minister weggelegd om de overslag van bus naar luchtvaart of spoor te stimuleren. Dat punt komt in de nota onterecht in het geheel niet aan bod. Voor de overslag voor andere modaliteiten wordt wel aandacht gevraagd.

De **voorzitter**: Ziet de heer Reitsma de ondergrondse verbinding in Aalsmeer als een publieke voorziening?

De heer **Reitsma** (CDA): Het bus- en pijpleidingstransport is wat ons betreft geen 100% private activiteit. Net als bij het vervoer over water, rail en weg ligt er ook een publieke verantwoordelijkheid. Waar de scheidslijn ligt, zal nader in kaart gebracht moeten worden. Daarom

heb ik ook gezegd dat onderzocht moet worden welke publiek-private samenwerking mogelijk is.

Wij constateren dat vervoer over water en rail en via de bus mogelijk goedkoper is, waarbij het grote knelpunt echter wordt gevormd door de overslag. Daarvoor vraag ik extra aandacht. Laten wij het nader in kaart brengen. Waar de scheidslijn precies ligt, is onderwerp van nadere discussie. Het gaat erom dat wij geen kansen laten liggen.

Zijn er mogelijkheden om investeringssubsidieregelingen los te laten op de overslag bij pijp- en buisleidingstransport? Valt dit type projecten wellicht onder de ICES-regeling? De minister stapt te snel over de mogelijkheden heen door te stellen dat deze tot een afstand van 50 km minimaal zijn. Ik heb daar twijfels over. Ik denk dat er ook op die kortere afstand mogelijkheden zijn, waarbij de genoemde knelpunten natuurlijk moeten worden opgelost. Met een beter beleid voor de stimulering van overslagpunten moet er meer perspectief kunnen worden geboden. De minister geeft in haar nota aan dat efficiency-verbetering kan worden bereikt door het uitvoeren van scans. Op dit instrument wordt zwaar ingezet via de stimuleringsregeling milieu en energie. Wat is het totale budget en welk gedeelte wordt door de begroting van Verkeer en Waterstaat voor haar rekening genomen ten aanzien van dit onderdeel? Mijn fractie pleit voor stimulering milieuvriendelijke investeringen, zoals die welke onder de VAMIL-regeling vallen. Zijn er überhaupt in het kader van de VAMIL-regeling wat meer mogelijkheden om op het gebied van transport wat meer ruimte te creëren waar het gaat om het stimuleren van milieuvriendelijke investeringen?

De tabel op bladzijde 44 van de nota laat zien dat op het gebied van import en export en transit door het pakket aan maatregelen van de minister de meeste winst behaald kan worden. Mijn fractie vraagt zich af of het streefbeeld voor met name het transitovervoer niet aan de voorzichtige kant is. In die zin sluit ik mij aan bij de vraag die de PvdA naar voren heeft gebracht op dit punt. Dit geldt zeker wanneer gerealiseerd wordt dat het wegvervoer slechts een aandeel van 6% in dit segment heeft. Ziet de minister realistische mogelijkheden om te

dien aanzien de modal shift te verhogen? Ik realiseer mij goed dat er dan heel wat moet gebeuren, maar laten wij dat maar op de rails zetten.

Vervolgens kom ik te spreken over het spoorvervoer. De CDA-fractie ziet met de minister voor het wat langere afstandsvervoer meer mogelijkheden met betrekking tot de modal shift. Voor het binnenlands vervoer van 50 km en meer komen vooral spoor en binnenvaart in beeld als alternatief. Wat betreft het spoor wil ik het volgende opmerken. Het marktaandeel van NS Cargo maakt gelukkig een sterke groei door. Vergeleken met andere Europese spoorvervoerders doet die het goed. In Europa is zelfs sprake van een terugloop van het marktaandeel van gemiddeld 4%. Deze Nederlandse groei levert voor het spoorvervoer de nodige capaciteitsproblemen op. Nu al zit goederenvervoer per spoor aan de grens of misschien zelfs over de grens van de mogelijkheden heen. Grote bottleneck vormt nog steeds de verbinding Rotterdamse haven naar het achterland. Met name het gebrek aan opstelsporen is een groot probleem. In het MIT is 70 mln. uitgetrokken voor het Railservicecentrum Waalhaven. Dit betreft onder andere de opstelsporen. Deze zouden wat ons betreft zo snel mogelijk aangelegd moeten worden. Nu is het zo, dat goederentreinen tot soms in Brabant moeten afrangeren. Dat is voor de concurrentiepositie van het spoor een vervelende situatie. Het ging ons er toch om om die concurrentiepositie beter te maken? Daarom vraag ik aandacht voor dit knelpunt. Wij hebben vernomen dat er procedureel problemen zijn. Is dat juist? Hoe kan de minister dit probleem in een stroomversnelling oplossen? Verder dient aandacht gevraagd te worden voor de versnelling van het aslastenprogramma, met name ten aanzien van de route naar het noorden en de route Oldenzaal-Bentheim, de elektrificatie van de havenspoorlijn en de Sloelijn.

Naast capaciteitsproblemen kent het vervoer per spoor over de wat kortere afstand het probleem van de dubbele overslag, hetgeen voor de vervoerder extra kosten met zich brengt. Mijn fractie is voorstander van de maatregelen die de minister op dit gebied wil treffen, onder andere een financiële beloning voor de verlader die gebruikmaakt van het

intermodaal vervoer via verlaging van de motorrijtuigenbelasting en via teruggave van een deel van het eurovignet. Dat moet dan wel een echte beloning zijn, het moet iets substantieels zijn. De vervoerder/verlader zal er financieel op vooruit moeten gaan.

Een specifiek punt – collega Blaauw wees daar ook al op – is toch de Maasvlakte. Als de minister de grens van 50 km hanteert, ontstaan daar volgens de door ons ontvangen informatie problemen. De fractie van het CDA is van oordeel, dat voldoende rekening gehouden moet worden met de positie van de Maasvlakte. Kan de minister daarop in dit debat nog eens ingaan? Daarnaast vragen wij de minister hoe aan het verlagen van de motorrijtuigenbelasting en een compensatie voor het eurovignet invulling gegeven kan worden, gelet op de problemen die wij nu al hebben bij de compensatie van de accijnsverhoging in het goederenvervoer. Is de ruimte die de minister in de nota voorstelt, er überhaupt? Hoewel de verlader de vrije keuze heeft en kan kiezen voor welke modaliteit dan ook, gaan wij ervan uit dat dit een succes zal zijn indien het intermodaal vervoer financieel aantrekkelijk wordt gemaakt. Zijn overslagterminals geëquipeerd voor het verwerken van een aanzienlijke toename? Indien dat niet het geval is, kan de winst van de beloning tenietgedaan worden door tijdverlies bij de terminals. Kan de minister deze opmerking betrekken bij het onderzoek dat gaande is? Wanneer kunnen wij overigens beschikken over de resultaten van het aangekondigde onderzoek?

De minister kondigt in haar nota tevens een onderzoek aan naar de overslagvoorzieningen in de ons omringende landen en de mate waarin deze worden gesubsidieerd. Het lijkt mij erg zinvol dat dit zo snel mogelijk in beeld wordt gebracht, zeker wanneer je je realiseert dat in Antwerpen ongeveer f 17 per container per overslag wordt betaald, terwijl de kosten in Rotterdam al snel tot f 70 of f 80 oplopen. Dan kunnen wij ook beoordelen welke adequate maatregelen wij in Nederland kunnen nemen opdat de uitgangssituatie gelijk is. De CDA-fractie bepleit daarom een investerings-subsidie bij de overslag naar binnenvaart – dat gebeurt al gedeeltelijk – en vooral naar rail. Het grootste probleem bij intermodaal

vervoer wordt gevormd door de kosten van het voor- en natransport. Is de minister bereid in dat opzicht maatregelen te nemen? Kan zij die nog eens uit de doeken doen?

Dan kom ik op de Trans-Europese freeways. Collega Valk sprak er zo-even al over. Een van de mogelijkheden om een afkalvend aandeel in het railvervoer in het totale goederenvervoer te stoppen, is het opzetten van freeways. Een aantal landen blijkt geen goederentreinen op hun nationale spoorlijnen toe te laten. Die informatie heeft ons althans bereikt. Kan de minister eens aangeven welke landen dat zijn? Daarnaast berichtte het Financieele Dagblad op 30 januari jongstleden dat, indien deze treinen al toegelaten worden, gemiddeld een snelheid van 16 km/u wordt behaald. Over concurrentie gesproken! Welke maatregelen kunnen volgens de minister in Europees verband worden genomen om dit probleem op te lossen, zodat de vaart die er bij NS Cargo in is gekomen ook bij de andere Europese landen op gang komt? Ik meen dat dit een belangrijke zaak is. Het is een internationaal vraagstuk.

Inzake de betuweroute worden onder andere studies verricht naar de mogelijkheid van tariefstelling voor het gebruik van de infrastructuur. Zonder hierover een oordeel te willen geven, vragen wij de minister wanneer deze studies afgerond zijn. Een snelle duidelijkheid daarover is wenselijk. Dan kunnen wij daarover een debat voeren.

Mijn fractie vraagt aandacht voor de besluitvorming over de regionale knooppunten. Hoe verhoudt zich de visie van de minister op de ritafstanden van minder dan 50 km – volgens de minister is de vrachtwagen daarbij de vervoersdrager – tot het aantal regionale knooppunten? Ook hierop hoor ik graag een reactie. Collega Blaauw heeft hier ook al op gewezen.

Ik kom toe aan het wegvervoer. Ter bevordering van de doorstroming is de minister voornemens op korte termijn het vrachtverkeer gebruik te laten maken van busbanen. Is er onderzoek gedaan naar de gevolgen daarvan voor het openbaar vervoer? Op zichzelf zijn wij daar niet op tegen. De fractie is er een voorstander van dat onder alle omstandigheden het openbaar vervoer, dat al sterk geplaagd wordt wat betreft de snelheid, niet in het gedrang mag

komen. Een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is voor de CDA-fractie een absolute voorwaarde. Per slot van rekening zijn die busbanen daarvoor aangelegd. Alles wat je aan medegebruik zonder belemmering mogelijk kunt maken, vinden wij prima. Kan de minister aangeven dat dit voor haar absoluut een prioriteit blijft?

Het is noodzakelijk dat het goederenvervoer meer ruimte krijgt. Spreiding over het etmaal kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren. Eveneens dienen realisatie van het selectiesysteem – waarop ik bij de behandeling van de begroting uitvoerig heb gewezen – en doelgroepstroken voor het vrachtverkeer hoge prioriteit te krijgen. Wat is trouwens de stand van zaken bij de uitvoering van de aangenomen motie over het selectiesysteem? Zijn de besprekingen met de gemeente Rotterdam volop aan de gang? Op welke termijn koerst de minister aan voor introductie van het selectiesysteem in Rotterdam? Voor het goederenvervoer kan dit een belangrijke ontwikkeling zijn. In die zin is het noodzakelijk, naast de nieuwe infrastructuur die rond Rotterdam aangelegd moet worden, zoals de A4 en de A15, extra infrastructuur te leggen in combinatie met doelgroepstroken en het introduceren van het selectiesysteem. Ik hoor dan ook graag wat de stand van zaken is van het overleg met de gemeente Rotterdam.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Op twee punten wil ik de heer Reitsma een vraag stellen. Hij zegt dat spreiding van het goederenvervoer over 24 uur hem een goede zaak lijkt. Ik vind dat eerlijk gezegd wat in strijd met zijn opvattingen over de Winkelsluitingswet. Ook in dit geval hebben wij te maken met mensen die meer in de nacht zullen moeten gaan werken. In steden kunnen geluidsoverlast en extra trillingen nadelige gevolgen hebben. Als wij minder vervoer per vrachtwagen willen realiseren, vraag ik mij af of dit voorstel van de heer Reitsma daaraan een goede bijdrage is. Ik hoor graag zijn reactie.

Als tweede noemde hij de doelgroepstroken. Hij was daarvan wel een voorstander als het openbaar vervoer daarvan tenminste geen nadeel ondervindt. Als er voor achterlandverbindingen doelgroepstroken voor vrachtverkeer zouden worden aangelegd, vreest hij dan

ook niet dat dit een extra concurrentie inhoudt ten opzichte van binnenvaart en spoor?

De heer **Reitsma** (CDA): De eerste vraag van mevrouw Vos betreft het beter gebruiken van het etmaal. De woorden 24 uur heb ik niet in de mond genomen. Ik doe dat bewust niet. Maar zelfs met de huidige werkuren is een betere spreiding mogelijk. Bovendien zullen wij, als er echte knelpunten zijn voor het langeafstandsvervoer, die onder ogen moeten zien. Ik deel haar opvatting dat er voldoende rekening gehouden moet worden met de milieuaspecten, maar ook met de nachtrust. Deze aspecten dienen bij deze discussie betrokken te worden.

Mevrouw Vos moet wel onderscheid maken tussen het langeafstandsvervoer en de achterlandverbindingen die over het algemeen langs de steden heen gaan en het stedelijk vervoer. Dat laatst dient anders benaderd te worden. Ik ben het met haar eens dat daarmee rekening gehouden moet worden.

Haar tweede vraag betrof de doelgroepstroken. Zij neemt in interrupties jegens de heren Blaauw en Valk een defensieve houding aan. Mevrouw Vos kan wel hemelbestormende ideeën hebben dat er ten eerste werk, werk en nog eens werk moet zijn. Dat moet natuurlijk zo schoon mogelijk gebeuren, dat ben ik met haar eens. Zij vindt ten tweede dat al het vervoer over water en rail moet geschieden. Maar met alle activiteiten die wij ontwikkelen, is het volstrekt onmogelijk om de eerste tien jaar al het vervoer via water en rail te laten geschieden. De capaciteit is er immers niet en de procedures zijn te lang.

Bij de sterke groei die plaatsvindt, zul je dus een stuk ruimte op de weg moeten creëren. Ik zie het liefst dat dit zo weinig mogelijk gebeurt, maar je moet wel realistisch zijn. Dan is het noodzakelijk dat je dat een beetje selectief doet. Naar mijn mening past in die benadering een selectiesysteem, waarbij ook vrachtwagens de keuze hebben tussen het tegen een bepaalde prijs snel op de plaats van bestemming kunnen komen of het in de file staan. Laten zij zelf die keuze maar maken! Voorts moeten wij een doelgroepenbenadering kiezen voor de achterlandverbindingen die absoluut uitgebreid moeten worden. Daar bevordert je in feite de economie mee, maar tegelijkertijd

moet de lijn van de minister, een sterke ombuiging van de groei, ingezet worden.

Ik vind het echter waanzin om te zeggen: ik sluit mijn ogen voor dat andere stuk. Dat draagt mevrouw Vos uit.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik vind dat de heer Reitsma een karikatuur van mijn verhaal maakt.

De **voorzitter**: U heeft uw verhaal nog niet gehouden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik word hier van waanzin beticht en neem aan dat ik daarop mag reageren. Het gaat mij heel scherp om de analyse van het probleem dat het vervoer via de binnenvaart en over de rail nog steeds lastig kan concurreren met het vervoer over de weg. Dat heeft onder meer met de prijs te maken. Ik heb een heel concrete vraag die betrekking heeft op juist die langere afstand. Is het verstandig om op die achterlandverbindingen toch weer meer ruimte voor het wegvervoer te maken, terwijl wij eigenlijk willen dat het vervoer over rail en over water gaat?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben het met mevrouw Vos eens dat ik eerst moet luisteren naar het totale betoog voordat ik een kwalificatie geef. In die zin moet ik die term dus ook maar niet gebruiken. Het is veel beter om elkaar op de argumenten te beoordelen.

Het gaat mij vooral om de inzet. De CDA-fractie pleit in navolging van anderen voor de keuze van een beloningsbeleid voor vervoer via het water, over het spoor en door een buis. Mevrouw Vos wil daarnaast echter een afstraffingsbeleid hebben waardoor het wegvervoer ontmoedigd wordt. Daarop zeg ik: dan sluit zij de ogen voor de realiteit. Immers, willen wij brood op de plank houden, willen wij "Nederland transportland" voorop blijven stellen, dan zal een stuk van de groei de komende jaren via de weg moeten plaatsvinden. Wij weten allemaal dat Nederland dichtslibt en dat daartegen een aantal maatregelen moet worden genomen. Mijn fractie kiest dus voor twee maatregelen. Zij kiest allereerst voor het selectiesysteem op de nieuwe infrastructuur vooral rondom de economische centra. Zij kiest voorts voor een benadering die meer op doelgroepen en op een uitbreiding

van de achterlandverbindingen gericht is.

Voorzitter! Voor een structurering van het intermodale en multimodale vervoer zijn knooppunten van belang. Daarom bepleit mijn fractie in de ruimtelijke ontwikkeling een corridorbenadering. Dat staat haaks op de kabinetsvisie die in de Randstadnota wordt verwoord. Die vind ik een beetje teleurstellend. Ons standpunt met betrekking tot de laatste verhoging van de accijnzen is bekend. Accijnzverhogingen zonder dat deze gepaard gaan met verhogingen in Duitsland en België lijken ons weinig zinvol. Een beleid dat is gericht op het duurder maken van het wegvervoer, werkt onvolgende omdat het goederenvervoer over de weg een minimale prijselasticiteit heeft. Als het dan moet, dan moet het in Europees verband gebeuren. De CDA-fractie wijst daarom nationale lastenverzwaringen af. De minister neemt in de nota terecht zelf ook afstand van bijvoorbeeld kilometerheffingen. Wij vinden dat een goed signaal.

De minister bepleit verder invoering van de digitale tachograaf. Het internationale bedrijfsleven geeft de voorkeur aan een variant van de boordcomputer ter controle van rij- en rusttijden. Ik hoor daarop graag een reactie van de minister. De CDA-fractie mist een visie van de minister op de invoering van experimenten met langere voertuigen. Wij hebben daar zelf ook nog geen definitief oordeel over. Ik hoor dat het er toch in staat?

Minister Jorritsma-Lebbink: De andere woordvoerders hebben er allemaal over gesproken.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik hoor dat het op pagina 27 staat. Ik zal het nalezen. Blijft mijn vraag waarom de minister een en ander beperkt tot drie en vier TEU-trucks bij voor- en natransport. Wil de minister daarop ingaan?

Ik kom bij de beleidsinstrumenten die de minister in de nota voorstelt. Om de hierboven geschetste streefbeelden te kunnen realiseren, maakt de minister gebruik van een aantal beleidsinstrumenten. Ik wil bij enkele van die instrumenten een opmerking maken.

Ik kom eerst bij het ruimtelijk beleid. Bij het kiezen van bedrijfsterrainen, het sturen van bedrijfsvestigingen en het scheppen van

faciliteiten maken overwegingen van verkeer en vervoer uiteraard altijd deel uit van de keuze. De minister overweegt of het locatiebeleid explicieter kan worden ingezet ten behoeve van de modal shift. Op zichzelf is dat prima. Mijn vraag is wel hoe de minister dit wil realiseren. Vindt er overleg met VNG en IPO plaats, omdat die daar een belangrijke rol in hebben? Zo ja, wat is op dit moment de stand van zaken? Naar ons oordeel is er thans teveel concurrentie tussen de gemeenten. Zij bevechten elkaar locaties. Ik wijs bijvoorbeeld naar de A28 bij Zwolle richting het noorden. Een gemeente claimt daar de locatie, terwijl er in de corridorbenadering veel meer gemeenten bij betrokken moeten zijn en die gemeenten ook meer ruimte moeten krijgen om er langs de corridors op in te spelen. Daarom dient meer nadruk gelegd te worden op de mogelijkheden in het ruimtelijke beleid via de corridorbenadering.

Mijn fractie bepleit tevens bij industrieterreinen meer aandacht voor de multimodale ontsluiting om zo spoor en binnenvaart meer ruimte te geven. Aan aanleg en verbetering van de infrastructuur is tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat en het MIT voldoende aandacht geweest. Het investeringsvolume moet substantieel omhoog in de komende jaren volgens de CDA-fractie. Dat zal bekend zijn.

De fractie van het CDA onderschrijft de in de nota opgenomen opvattingen over de binnenvaart. Wel dient de vraag gesteld te worden of het streefbeeld, met name voor de kortere afstand, niet hoger kan. Ik zeg dit vooral tegen collega Van den Berg. Wij denken dat het hoger kan en wij nodigen de minister uit om hierover met voorstellen en maatregelen te komen, zodat ook voor de kortere afstand een hoger streefbeeld gerealiseerd gaat worden. In die zin vinden wij de brief die de minister gestuurd heeft over de infrastructurele verbetering bij zowel de hoofdvaarwegen als het onderliggende vaarwegennet prima. Men kan zeggen dat het een watervriendelijke brief is. Ik maak de minister hierover dan ook een compliment.

Er blijven wel een paar knelpunten over die het COV heeft genoemd. Ik kan ze opnoemen, maar zij zijn bekend. Het gaat vooral om een

snellere besluitvorming bij de omlegging van de Zuid-Willemsvaart rond Den Bosch en de aanpassing van brughoofden. Het gaat om een aantal in de brief gemelde kleine projecten. Het gaat ook om een aantal wat grotere projecten. Ik vraag de minister het volgende. Wat kost het als de door het COV bepleitte projecten op korte termijn gerealiseerd worden? Welk investeringsvolume brengt dat met zich? Ziet de minister ruimte om, naast de 200 mln. die nu uit de extra 2 mld. worden getrokken, deze projecten een extra prioriteit te geven, bijvoorbeeld uit de onderuitputting van de afgelopen jaren? Zo kunnen juist de binnenvaartknelpunten zo snel mogelijk opgelost worden.

Daarnaast wil de CDA-fractie aandacht vragen voor met name de derdelijnsknooppunten. Deze zijn voor de binnenvaart belangrijk. Onder welke criteria komen deze knooppunten voor subsidie in aanmerking? De CDA-fractie bereiken hierover signalen en wel dat hierover nogal wat onduidelijkheid bestaat. Kan de minister deze onduidelijkheid wegnemen? Ten aanzien van het ijsvrij maken van de route sluit mijn fractie zich aan bij de complimenten die de minister daarover al gekregen heeft. Ik wil één waarschuwend vinger opsteken. Als het echt vriest en er een Elfstedentocht op komst is, mag er niet gevaren worden.

De heer **Valk** (PvdA): Op één voorwaarde en die is dat de heer Reitsma nog tot in lengte van jaren de Elfstedentocht schaatst.

De heer **Reitsma** (CDA): Zo lang ik het kan, zal ik het doen.

Ik sluit mij verder aan bij de vragen die collega Valk heeft gesteld over de regionale wateren. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de minister.

De CDA-fractie wil in dit debat nog eens aandacht vragen voor efficiënte beleidsvoering. De grootste bottleneck blijft toch de stagnatie in de wettelijke procedures. De minister is in de SWAB-nota terecht met een aantal voorstellen gekomen, maar de vraag is of indringender ingrepen in het totale wettelijke stelsel niet nodig zijn, met name voor de grote projecten. Wat dat betreft vraag ik de minister om een reactie op de brief van AVBB waarin een aantal suggesties is gedaan.

Dan kom ik toe aan de regelgeving omtrent het emissiebeleid. Er is afgelopen donderdag uitvoerig gesproken over de lijn van deze nota en de CDA-fractie onderstreept die. Alles moet in het werk worden gesteld voor een schone, stille en zuinige emissie en dat geldt dus ook voor het vrachtvervoer. Dat moet in eerste instantie Europees aangepakt worden, maar waar we kunnen, mogen we best anticiperen op een aantal maatregelen die er nog komen. Ik roep de minister op om met name het milieuvraagstuk sterk te benaderen via het technologie-spoor. Er liggen mogelijkheden en we mogen absoluut geen kansen verspelen.

Daarnaast vragen wij aandacht voor de buitengrenzen en dan heb ik het met name over het oosten. Welke maatregelen kunnen worden genomen om vrachtwagens die sterk verouderd zijn en dus niet aan de eisen van de tijd voldoen de toegang tot de EU-landen te ontmoedigen? Ik zeg het maar even zo, want je kunt ze niet keren. Is het een idee om die auto's door differentiatie van het eurovignet te ontmoedigen? Het is een slechte ontwikkeling als wij er in Nederland en Duitsland voor zorgen dat er schone auto's op de weg komen, terwijl de Oost-Europese broeders daar minder op letten. Ik roep de minister op om daar via het eurovignet maatregelen voor te treffen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik vind dat ik af en toe moet pogen om niet de schijn te laten bestaan dat uit het oosten alleen maar iets vuils komt. Het is al lang niet meer zo dat de Poolse vrachtauto's de meest vuile vrachtauto's van Europa zijn. We moeten ervoor opletten dat wij dat beeld niet naar buiten verspreiden.

De heer **Reitsma** (CDA): Als dat beeld gecorrigeerd moet worden, dan hoor ik dat graag. De minister zal het wel met mij eens zijn dat er maatregelen genomen moeten worden. Wij moeten vuile auto's, ook als ze uit het oosten komen, ontmoedigen. Dat is mijn invalshoek.

Voorzitter! Met betrekking tot de veranderingen op het gebied van de rijtijden zouden wij als Kamer nog overleggen. Dit is helaas tot op heden niet gebeurd. Wij hebben begrepen dat er op het departement nog steeds gewerkt wordt aan

AMvB's die zullen uitmonden in een arbeidstijdenbesluit voor het wegvervoer. Dit zal te zijner tijd deel gaan uitmaken van het arbeidstijdenbesluit voor het vervoer, dat op zijn beurt weer deel uitmaakt van de Arbeidstijdenwet. Wij hebben begrepen dat de AMvB's maximaal drie jaar na de publicatie van de wet in 1995 in werking moeten treden. Dat wordt dus kort dag. Kan de minister aangeven wat thans de stand van zaken is?

Stimulering is een prima beleid. Welk gedeelte van het budget is bedoeld voor stimulering van de aanschaf van het materieel intermodaal? Kan deze maatregel worden uitgebreid ter stimulering van schonere vrachtwagens? Welke mogelijkheden biedt de SELA-regeling hiertoe?

Ons bereiken signalen dat de regelgeving vervoer gevaarlijke stoffen via het spoor bij de emplacementen problemen geeft.

De heer **Valk** (PvdA): Ik wil nog iets vragen over de stimuleringsregeling intermodaal. De heer Reitsma vraagt, meer geld uit te trekken om schonere vrachtwagens aan te schaffen. Dat is toch iets anders dan het stimuleren van intermodaal transport? Dat is gericht op wissellaadbakken enz.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ging om des tijds wille te kort door de bocht. De eerste lijn is een stimuleringsmaatregel voor schone, stille en zuinige vrachtauto's. Daar ben ik helder over geweest. Ik roep het kabinet op tot maatregelen in de fiscale sfeer. Ten tweede vraag ik om stimulering van het intermodaal vervoer. Dan heb ik het over het materieel. Ik roep het kabinet op tot subsidieregelingen, misschien via de SELA-regeling of een andere regeling. De investeringen in overslag worden dan goedkoper gemaakt.

De **voorzitter**: Wij begrijpen de heer Reitsma en hij rondt nu af.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb al gezegd, dat de nota TIB wat ons betreft een goede nota is, die een belangrijke bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van het goederenvervoer en de versterking van de modal split ten gunste van spoor en water. Wij hebben extra aandacht gevraagd voor buisleidingenbeleid, overslagmogelijkheden, investerin-

gen in infrastructuur en emissiebeleid. Ik hoop dat de minister die punten oppakt en wacht haar reactie met belangstelling af.

De vergadering wordt van 13.05 uur tot 13.50 uur geschorst.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Door de ligging van Nederland aan de Noordzee, via de Rijn op korte afstand verbonden met een expansief producerend en consumerend achterland, is ons land in belangrijke mate een transport- en distributieland bij uitstek geworden. De transportsector in Nederland is dan ook een belangrijke economische bron. Transport, opslag en communicatie hebben een gezamenlijk aandeel van 7,8% in het bruttonationaal product. Het goederenvervoer draagt hier ongeveer de helft aan bij. De toegevoegde waarde en de werkgelegenheid zijn volgens de nota Transport in balans 4%.

Zonder transport staat alles stil. Daarmee is aangegeven dat er zonder transport geen economische bedrijvigheid is. Transport is de bloedsomloop van de Nederlandse economie. Voor D66 is de transportsector dan ook een belangrijk onderdeel van onze economie. Er zitten ook negatieve kanten aan het transport, maar het gaat met name om een balans tussen leefbaarheid en economische ontwikkeling. De nota Transport in balans is bedoeld om deze balans aan te geven. De vraag is evenwel in hoeverre dit gelukt is. Een gegeven is dat het goederenvervoer 60% in tonnen groeit tot 2015; als er niets gebeurt, zal in 2010 het vervoer over de weg met 42% gegroeid zijn.

Deze nota komt voort uit de nota Goederenvervoer van het vorige kabinet en uit het advies van de commissie-Hermans over de Betuwelijn. Om ongebreidelde groei van het vervoer over de weg te kunnen remmen, zullen er grenzen gesteld moeten worden met behulp van flankerend beleid. Er moet een verschuiving komen in de modal split van het wegvervoer naar het vervoer per spoor, over water, via buisleidingen en via short sea.

Het actieve flankerend beleid moet bestaan uit drie hoofdzaken. Met name over het prijsbeleid merk ik het volgende op. Wij gaan akkoord met het voorstel in de nota van variabilisatie van de kosten van het vervoer,

vooral het rekeningrijden. Voorts noem ik de verhoging van de accijns op diesel. In de begroting is hiervan een verhoging met *f* 0,05 voorgesteld. Ik kom hier straks op terug. Tevens noem ik de verhoging van het EU-minimumniveau van de accijnzen.

De heer **Reitsma** (CDA): Hoewel mevrouw Van 't Riet zegt dat zij terugkomt op de verhoging met *f* 0,05 van de accijns op diesel, neem ik aan dat zij daarbij doelt op het goederenvervoer, omdat wij daarover vandaag spreken. Is zij dus van mening dat er geen compensatie voor die verhoging hoeft te komen? Ik kan die opmerking ook niet anders vertalen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zoals gezegd, kom ik hierop terug. U zei zojuist dat ik erg snel was, maar u bent eigenlijk nog sneller. Ik heb ook niet gezegd dat er geen compensatie komt. Ik doe straks zelfs een voorstel dat een goede compensatie kan zijn. Overigens weet ik niet of u doelt op de discussie over paars diesel en de aangenomen motie naar aanleiding waarvan er een onderzoek komt naar de compensatie van de accijnsverhoging van *f* 0,05 op diesel.

De heer **Reitsma** (CDA): Alles wat er op Europees niveau gebeurt, verstoort in feite niet de onderlinge concurrentiepositie van de vervoerders op de weg. U pleit dus voor nationale verhoging van de dieselaccijns voor het goederenvervoer?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij zijn akkoord gegaan met de accijnsverhoging met *f* 0,05 voor dit jaar. Nogmaals, ik kom zo terug op een eventueel verdere accijnsverhoging voor de komende periode.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, u vlucht. U bent akkoord gegaan met een verhoging met *f* 0,05, wat ik sowieso dom vind. Maar dat betreft een andere politieke stellingname. Tegelijk roept paars echter om paarse diesel.

De **voorzitter**: Dat wilde ik horen, mijnheer Reitsma.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is dus: eerst *f* 0,05 verhogen en vervolgens *f* 0,05 verlagen, per saldo nul. En mevrouw Van 't Riet pleit toch voor

verhoging van diesel bij het goederenvervoer. Maar wat is het nu? Je kunt namelijk niet van alle walletjes eten.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Laat mij mijn verhaal houden en daarin kom ik hierop terug. U kunt dan zien in welk perspectief ik die verhoging van de dieselaccijns plaats, in hoeverre die eventueel gecompenseerd wordt en met welke instrumenten.

De **voorzitter**: Mevrouw Van 't Riet doet de heer Reitsma de plechtige belofte om er later op terug te komen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik kom hier straks op terug.

Het volgende punt is de verhoging van het EU-minimumniveau van de accijnzen en de doorberekening van externe kosten aan alle vervoersmodaliteiten. Een drastische verhoging van de kosten en limitering, hoe constructief men dat ook kan vinden, zoals voorgesteld door de commissie-Hermans, wordt nadrukkelijk door de minister van de hand gewezen. Toch heeft – zeker als je de staatjes van de commissie-Hermans ziet – limitering over een afstand van 100 km het meeste effect. Dat zijn dan verboden door stringente maatregelen, door containers met een droge bestemming via spoor en een natte bestemming via binnenvaart te laten gaan. Waarom wijst de minister dit zo drastisch van de hand? Kan niet onderzocht worden op welke plekken limitering aan de orde kan zijn? Is de minister bereid om als de Betuwelijn er eenmaal ligt, vervoer langs de weg te ontmoedigen en via het spoor te bemoedigen? In dat perspectief zie ik ook het voorstel van de heer Valk voor de 150 km en het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat om te zorgen dat bij 150 km intermodaal vervoer afgewikkeld kan worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Limitering is één, ontmoedigen of bemoedigen is iets anders. Je stimuleert of probeert iets af te remmen of je limiteert. Een limitering betekent gewoon een verbod. Dat is de keuze die je hebt. Wat bedoelt mevrouw Van 't Riet?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk dat een compleet verbod niet kan. Je kunt wel via bepaalde regelgeving

een ontmoedigingsbeleid voeren. Dan limiteer je het wegvervoer, doordat het minder plaatsvindt. In die zin wil ik het woord "limitering" plaatsen. Je bemoedigt dan andere manieren van transport via spoor en binnenvaart. Je zou moeten onderzoeken hoe je dat kunt doen voor bijvoorbeeld de Betuwelijn. Op die manier zou ik het willen aanpakken.

Kostenvergoeding wordt nadrukkelijk van de hand gewezen, maar toch is transport te goedkoop en worden niet alle kosten meegenomen. Met anderen in deze commissie leg ik ook het Groenboek Towards fair and efficient pricing in transport voor, een pleidooi voor de internalisering van de kosten van transport, zodat de kosten van milieuvervuiling, files, ongevallen en dergelijke toegerekend worden aan de veroorzakende transportmodaliteit. 90% van deze kosten is afkomstig van het wegvervoer. Bekend is dat de maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid ruim 11 mld. per jaar bedragen. De berekening van de kosten is in discussie op Europees niveau.

De nota spreekt over groen vervoer, maar geeft verder geen uitwerking aan dit begrip. De D66-fractie zou graag een berekening laten maken waarbij de reële kosten van transport worden doorgerekend en een duidelijke invulling wordt gegeven aan het begrip "de vervuiler betaalt". Het gaat dan om milieu-kosten zoals uitstoot, geluid en veiligheid.

Daarnaast wordt in het Groenboek gepleit voor verhoging van het eurovignet. Er is zelfs sprake van een verdrievoudiging. Hiermee bevordert je echter niet het selectieve gebruik van de vrachtauto. In principe is het beter om de accijns te verhogen. Wij willen immers tot meer variabilisatie van de autokosten komen, waardoor de kosten hoger worden als er meer kilometers gemaakt worden. Met deze inzet op Europees niveau zijn wij het met de minister eens. Daarmee is het noodzakelijk dat de accijnzen worden verhoogd. Bij de begrotingsbehandeling is een verhoging van *f* 0,05 van de dieselaccijns aanvaard. De commissie-Hermans heeft aangegeven dat voor een goede verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer per spoor, het wegvervoer extra zou moeten worden belast met *f* 1 per kilometer. Dit komt neer op

een dieselprijs van f 2,60. D66 vindt vanuit concurrentieoverwegingen dat Nederland alleen niet zover kan gaan. Daarmee zou je de helft van de sector om zeep helpen. Europees gezien is het voor Nederland wel mogelijk om de dieselaccijns te verhogen. Wij zitten nu namelijk op een gemiddelde. Wij verwachten daarom dat het kabinet bij de begroting voor volgend jaar wederom een voorstel doet voor de verhoging van de accijns op diesel. Compensatie zou mogelijk zijn via SELA-II. Wij vinden dat een goede keuze. Daarmee bevordert je schoner rijden en wordt tegelijkertijd wegvervoer ontmoedigd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik begrijp het niet. Er is in dit huis niemand die bezwaren heeft, als je voor de lijn kiest om in Europees verband aan bepaalde accijnsverhogingen te doen. Daar moet dan wel tegenover staan het afschaffen van het eurovignet. Nu, ik zie daar bij Duitsland nog geen draagvlak voor komen; dat is een beetje een illusie. De enige manier is dat je Europees een systeem van rekeningrijden introduceert om überhaupt van de vaste kosten van het eurovignet af te komen. Dat is naar mijn mening de enige begaanbare weg.

Maar u pleit nu, mevrouw Van 't Riet, voor het komende jaar, het volgende begrotingsjaar, voor verhoging van de dieselaccijns in Nederland. Waarom? Opdat wij dan Europees helemaal uit de pas lopen?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, juist niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, als het Europees gebeurt, doet zelfs de CDA-fractie mee. Maar u bepleit dat het kabinet nu met nationale maatregelen komt, terwijl het kabinet de handen nog vol heeft om de compensatie die de laatste voorstellen met zich brengen, concreet in te vullen. Wat wilt u nu eigenlijk?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik beoog slechts om de inzet die het kabinet al getoond heeft het afgelopen jaar, met de f 0,05 aan dieselaccijnsverhoging, te continueren. Wij hebben toen gezegd, bij de begroting, dat het wat ons betreft een eerste stap is. Wij denken – misschien kan de minister daarop ingaan – dat er ruimte is, omdat wij nu, wat betreft de dieselaccijns, op

het gemiddelde zitten van het Europese niveau. Ik bekijk het dus wel degelijk – dat vind ik ook belangrijk – in Europees perspectief. Wij willen het gebruik van de ruimte die wij daarin zouden hebben en waarbij het om een verantwoorde verhoging gaat, volgend jaar continueren. Je moet dan bekijken hoe hoog dat zou moeten zijn. Volgens ons kennen wij nu, zeker ten opzichte van België, een heel wat gunstiger prijs, wat de dieselaccijns betreft, dan nodig is. Je moet natuurlijk met name goed kijken naar de prijs in Duitsland, maar wij denken dat er ruimte is. Ik zou die richting van denken en die richting van beleid willen continueren, naast het verhogen van de EU-minimumaccijns. Dat zijn de marges waarbinnen wij eventueel het wegtransport duurder kunnen maken.

Ik ben het niet met u eens, mijnheer Reitsma, als u zegt dat de kosten van het wegtransport niet zo belangrijk zijn. De heer Blaauw heeft er ook iets over gezegd. Als je de nota goed leest en met de sectoren spreekt, komt met name het feit naar voren dat het wegtransport te goedkoop is ten opzichte van het spoor en de binnenvaart. Dit komt ook doordat bijvoorbeeld het spoor te duur is. Waarom die overslag niet gemaakt? Je moet ergens beginnen. Ik denk dat binnen Europees verband – dat ben ik met u eens – die inzet er moet zijn: ik denk dat er mogelijkheden zijn en die proberen wij maximaal te vinden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Nu worden, met alle respect, alle dingen op één hoop gegooid. D66 stelt concreet voor in dit jaar de dieselaccijns met f 0,05 te verhogen en gaat er vervolgens mee akkoord deze met f 0,05 te verlagen via paarse diesel. Vervolgens roept D66 het kabinet op om het jaar daarop weer met dieselprijsverhogingen te komen, waarbij gezegd wordt dat er geen compensatie behoeft te komen in de zin van verlaging; dat moet dan maar in een SELA-regeling of iets dergelijks. Nu, ik snap hier weinig meer van.

Wat betreft het tweede punt van mevrouw Van 't Riet merk ik het volgende op. Daar waar het gaat om verschuivingen van de stromen goederen richting binnenvaart en spoor, is dat een prima zaak, maar zij weet dat als je alleen via het

instrument van accijnsverhogingen het wegvervoer geringer wilt maken, het wegvervoer weinig gevoelig is voor prijselasticiteit. Dat is het zwakke punt in haar benadering. Zij wil iets realiseren met instrumenten die ertoe leiden dat het niet wordt gerealiseerd.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik denk daar anders over, maar daarvoor behoren wij ook tot twee verschillende politieke groeperingen. U zegt dat ik nu die f 0,05 accijnsverhoging wil realiseren, maar volgens mij hebben wij dat als Kamer al aanvaard en gaat het gewoon gebeuren bij de begroting.

De **voorzitter**: Voor de duidelijkheid merk ik het volgende op. Getracht wordt de accijnsverhoging op diesel te compenseren door deze niet uit te voeren voor het vrachtvervoer, via de paarse diesel. Dat geldt niet alleen voor 1997, maar ook voor 1998. Wat u nu vraagt, is wel degelijk – het is terecht wat de heer Reitsma zegt – iets anders dan tot op heden de lijn was.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ter verduidelijking zou ik graag willen horen of mevrouw Van 't Riet nu het plan van de paarse diesel ondersteunt. Of zegt zij – als ik haar verhaal beluister, zou ik dat verwachten – dat de compensatie niet moet doorgaan voor het vrachtverkeer?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zover kan ik niet gaan. Trouwens, we hebben afgesproken, ik meen zelfs in het regeerakkoord, dat compensatie aan de orde is. Van die opstelling wil ik niet afwijken. Je kunt echter wel over de vorm van compensatie praten. Daar zijn ook verschillende modellen voor ontwikkeld. Naar ik meen zijn er nu twee in bespreking die binnenkort aan de Kamer voorgelegd zullen worden.

De paarse diesel behelst een van de modellen die door de Kamer is aangegeven en aanvaard. Dat model zal onderzocht worden. Ik heb zelf de SELA-II-regeling genoemd. Daarmee wordt namelijk gekozen voor een schoon, efficiënter en minder lawaai makend vrachtvervoer. Daarmee zou je twee doelen tegelijk dienen. Hiermee wordt ook een vorm van compensatie geboden. Ik ben dus niet tegen compensatie.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dit vind ik een merkwaardig verhaal. Enerzijds zegt u: de prijs vormt uiteindelijk de bottleneck om de overstap naar binnenvaart en spoor te maken. Anderzijds zegt u: ja, maar ik ben wel voor compensatie. Naar mijn mening is het een van de twee: of je maakt het vervoer duurder of je zegt: nee, daar wil ik niet aan beginnen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar ik noem toch een compensatievorm waarmee het wegtransport wel duurder wordt gemaakt en waarmee dus de keus voor spoor en binnenvaart gemakkelijker wordt gemaakt. Als je voor de SELA-II-regeling kiest, zorg je er tegelijk voor, dat er efficiënter gereden wordt. Welke compensatie zal worden voorgesteld, zal wel blijken uit de nota Fiscaal beleid.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U blijft dan toch op twee gedachten hinken. Aan de ene kant wilt u via de prijs het spoor en de binnenvaart in een wat betere positie brengen. Aan de andere kant zegt u: er mag toch wel compensatie geboden worden. Aan het bieden van die compensatie verbindt u wel voorwaarden, maar op deze manier blijft u er wel voor zorgen dat de concurrentieverhoudingen tussen wegvervoer en spoor en binnenvaart hetzelfde blijven.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik probeer met de mogelijkheden die er zijn, ook lettend op de Europese component en de afspraken die wij met de sector hebben gemaakt, het maximale te doen om het wegtransport duurder te maken. Daarbij is sprake van een lastige afweging. Ik meen de marges aangegeven te hebben waarbinnen men moet blijven, maar iedereen mag daarover denken zoals hij wil. Ik kan niet zover gaan dat van mij de prijs van de diesel met f 1 per liter omhoog mag. Daarmee zouden wij onszelf uit de markt prijzen en niet handelen conform de afspraken die eerder gemaakt zijn.

De **voorzitter**: De onduidelijkheid is ons duidelijk. Ik verzoek mevrouw Van 't Riet door te gaan met haar betoog. Ik verwacht niet dat wij op deze manier verder komen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter!

Toch wil ik nog een vraag stellen. Mevrouw De Boer heeft afgelopen donderdag gezegd, dat het kabinet niet met voorstellen zal komen om de benzine en de diesel in het komende begrotingsjaar verder in prijs te verhogen zonder dat de omringende landen dat ook doen. Van die woorden neemt mevrouw Van 't Riet nu dus afstand.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Omdat ik denk dat het gemiddelde niveau van de dieselaccijns die wij nu kennen vergeleken met andere landen ons de ruimte biedt om die accijns in de komende periode nog enigszins te verhogen.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar mevrouw De Boer en mevrouw Jorritsma hebben afgelopen donderdag beiden gezegd: als het kabinet met nadere voorstellen komt zonder dat in het buitenland iets gebeurt, handelt het daarmee in strijd met het gestelde in het regeerakkoord. Daar trekt u zich dus niets van aan. Ik heb zelf weliswaar niets te maken met het regeerakkoord, maar ik vind het wel boeiend wat u hiervan vindt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik trek mij daar natuurlijk wel wat van aan. Ik verwacht ook, dat er op Europees niveau wat gebeurt. Als u het goedvindt, wil ik nu verdergaan met mijn betoog.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een uitstekend idee.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar mijn conclusie is, dat het hele geblaas over de verhoging van dieselaccijns op nationaal niveau, iets te maken heeft met luchtkastelen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat vind ik niet, maar u trekt uw eigen conclusie. Ik vervolg nu mijn betoog.

Daarnaast is het zeer gewenst, dat het minimumniveau voor benzine en diesel verhoogd wordt. Op 19 oktober 1992 is in een richtlijn van de Raad van de Europese Unie vastgelegd, dat om de twee jaar en voor het eerst uiterlijk op 31 december 1994 de vastgestelde accijnstarieven bekeken moeten worden. Bij deze evaluatie zouden de minimumtarieven aangepast kunnen worden. Uit de evaluatie van september 1995 worden de volgende conclusies getrokken.

Het accijnsbeleid moet verschuiven van belasting op arbeid naar belasting op grondstoffen en milieu. De grote accijnsverschillen tussen diesel en benzine moeten worden verkleind en ongelode benzine moet als standaard worden beschouwd. Voor gelode benzine komt een vast bedrag boven op de accijns. Daarnaast is het mogelijk om multilateraal een hogere accijns in gelijkgestemde landen in te voeren.

Wij ondersteunen het beleid van de minister dat inhoudt zich in Europees verband sterk te willen maken voor een hogere minimumaccijns. Hoever gaan de besprekingen in het kader van het voorzitterschap op dit moment? Een van de voorstellen die worden gedaan, betreft de vrachtwagen met de grote laadcapaciteit. Commissaris Kinnock overweegt technologische ontwikkelingen waarmee langere en zwaardere vrachtwagens tot stand komen, te stoppen. Ook de fractie van D66 heeft grote bezwaren tegen deze ontwikkeling en zij is het, zowel met het oog op de verkeersveiligheid als vanwege de modal shift, niet eens met het voorstel om met drie en vier TEU-trucks te gaan rijden. Nederland is te klein voor drie TEU-trucks. Deze zullen, zo zegt de binnenvaart, concurrerend werken voor de binnenvaart.

Ik wil iets opmerken over de veiligheid en de trucks. Het blijkt toch dat er nogal wat trucks kantelen op de weg. Is daar niet wat aan te doen? In hoeverre kan die constructie verbeterd worden?

Een ander punt betreft de arbeidstijden en de overbelading, waarover de heer Valk al iets heeft gezegd, en de convenanten. D66 pleit ervoor om de verlader medeverantwoordelijk te stellen voor de overbelading en voor de arbeidstijden. Doordat de verladers bepaalde eisen stellen aan de vervoerders, worden de regels over belading en arbeidstijd nogal eens overschreden. Gezamenlijke verantwoordelijkheid lijkt een oplossing hiervoor. Ook hierop verneem ik graag de visie van de minister.

De beleidsvisie die in de nota wordt tentoongespreid, gaat ervan uit dat in het binnenland voor het wegvervoer een blijvende hoofdrol is weggelegd. De mogelijkheid van verschuiving naar alternatieve vervoerswijzen wordt als minimaal geschetst. Het streefbeeld voor

wijziging van de modal split op de korte afstand is naar mijn mening te laag. Er zijn wel degelijk mogelijkheden voor verschuiving van het wegvervoer naar andere modaliteiten op de korte afstand. Immers, een vijfde deel van het vervoer over een afstand van minder dan 50 km gaat via een andere modaliteit. Bij ritafstanden van meer dan 50 km is dat al een kwart. Om welke goederen en welke modaliteiten gaat het precies? De nota geeft het niet aan.

Voor afstanden van minder dan 50 km komen de binnenvaart en het vervoer via pijpleidingen in aanmerking om het vervoer over te nemen van de vrachtwagen. Een goed voorbeeld is het vervoer tussen de Rotterdamse haven en Moerdijk. Deze korte afstand is prima per binnenschip af te leggen. Zo zijn er meer voorbeelden te geven.

Er worden in de nota drie bronnen aangegeven om het wegvervoer te beperken. Voor de korte afstand is dat de stadsdistributie. Tot nu toe is de stadsdistributie niet aangeslagen. In sommige gemeenten zijn de experimenten hiermee alweer afgeblazen. Dit komt vooral doordat bedrijven uit een oogpunt van concurrentie niet willen samenwerken. De vraag is hoe die samenwerking kan worden gestimuleerd. Wij zijn hier nogal sceptisch over.

Voor de lange afstand richt de nota zich op een verbetering van de efficiency: het minder leeg rijden. Dit gebeurt alleen door middel van beleidsinstrumenten die geheel vrijblijvend zijn voor de sector. De vraag is hoe dat proces precies bewaakt kan worden.

De derde bron is de modal shift: het verschuiven van weg naar spoor, water en short sea. Door maatregelen die worden voorgesteld voor het wegvervoer, krijgt het juist meer ruimte. Ik wil dan ook even stilstaan bij de voorstellen die worden gedaan voor de doelgroepstroken, de nachtdistributie en de capaciteitsuitbreiding door de trucks. Daardoor vindt meer doorstroming plaats van het vervoer in plaats van dat er wordt gekozen voor andere modaliteiten. De doelgroepstroken in stedelijke gebieden kunnen wat ons betreft wel degelijk een rol spelen, maar het gaat met name om de achterlandverbindingen: in hoeverre werken doelgroepstroken dan niet concurrerend met spoor en binnenvaart? Ik meen dat wij er goed naar moeten kijken.

Wat de binnenvaart betreft, hebben wij met instemming kennisgenomen van de brief van de minister van 17 februari jongstleden over de vaarwegeninfrastructuur. Het vrijgemaakte bedrag van 200 mln. is een positieve impuls voor de ontwikkeling in de binnenvaart. Met name heeft de bijdrage aan overslagkosten de instemming van de D66-fractie. De overslagkosten en de kosten voor zowel het voor- als natransport zijn zowel relatief als absoluut de hoogste. Een tijdelijke bijdrageregeling vaarwegenaansluiting wordt gecontinueerd en geeft een bijdrage in de overslag. Een aantal knelpunten wordt hiermee opgelost. De koers is wel positief en beweegt wat. De streefdoelen voor de binnenvaart zijn echter redelijk vaag. Er zijn geen streefdoelen geformuleerd, bijvoorbeeld dat het containervervoer in 2005 voor 50% via de binnenvaart moet. Volgens de sector is dat mogelijk.

De ontwikkeling zit er wel in. Met de langere stromen gaat het goed, met de dunneren is het uitermate kritisch. Vooral hier speelt de korte afstand een rol. Het streefdoel van 5% meer water en spoor is te laag. Het ambitieniveau kan hoger. Het gaat vooral om de lage kosten van het wegvervoer ten opzichte van de binnenvaart. Vooral de overslagkosten spelen een grote rol. Deze moeten omlaag. Dit is de grote bottleneck. Hoewel met subsidiebeleid voorzichtig moet worden omgesprongen vanwege oneerlijke concurrentie, zijn fiscale prikkels en selectieve subsidieprogramma's die bepaalde terminals goedkoper maken gewenst. Het korteaafstandsvervoer is zeker mogelijk door het bundelen van transport. Het Europese verhaal voor de binnenvaart is echter volstrekt onvoldoende. Wat het spoor betreft, haal ik het volgende citaat aan:

"Willen de lidstaten van de Europese Unie voorkomen dat hun wegennet helemaal dichtslibt, dan moeten zij snel met maatregelen komen ter verbetering van het uiterst inefficiënte vervoer van vracht per trein. Doen zij dat niet, dan kalft het marktaandeel van het vrachtvervoer over het spoor helemaal af en rijden er in 2010 helemaal geen vrachttreinen meer in de landen van de Unie."

Dit zijn de waarschuwende woorden van de directeur Transport van de Europese Commissie,

Günther Hahnreich. Hij pleit voor een Europees netwerk van overslagterminals. Ging in 1970 nog 32% van het vrachtvervoer in de Unie over het spoor, in 1995 was het 15%. Probleem binnen de Unie is dat veel lidstaten geen buitenlandse vrachttreinen toelaten op hun spoor. De Commissie probeert het tij te keren door Trans-Europese freeways voor railvracht te creëren. Over deze ontwikkeling staat niets in de nota. Toch moet vooral het spoor het hebben van de lange afstanden. Wat is de inzet van de minister in haar voorzitterschap? D66 wil meer duidelijkheid en aandacht voor deze Europese overslagcentra en de freeways. Hoe staat het overigens met de invoering van de gebruikersheffing? In de Transportraad heeft de minister vorig jaar aangegeven dat al voor 2000 sprake kan zijn van deze heffing. Hoe staat dit in verhouding tot de afspraak met de NS om tot 2000 uit te gaan van een nulheffing?

Trailstar, een specialist voor gecombineerd weg/railvervoer, geeft aan dat de belangrijkste criteria prijs en kwaliteit zijn. De prijs is als gevolg van de hoge kosten ten opzichte van het wegvervoer een belemmering voor de keuze van gecombineerd weg/railvervoer. Een aantal kosten moet worden verlaagd, zoals de kosten op terminals. De concurrentie op het spoor door toelating van nieuwe commerciële spoorvervoerders moet zo spoedig mogelijk worden geïntroduceerd. Er moet snel gekomen worden met een net van hoofdassen voor het Europese spoorvervoer, waardoor zo weinig mogelijk behoeft te worden gewisseld.

De kwaliteit van de spoorinfrastructuur zal zo snel mogelijk ook in Nederland moeten voldoen aan het aslastenprogramma. Volgens de NS is een versnelling nodig van het programma, met name voor de route naar het Noorden van Nederland en voor de intermodale transportas via Oldenzaal en Bentheim. Hierdoor kunnen deze routes geschikt worden gemaakt voor zware treinen. NS Cargo pleit met name voor een beperking van de hoge overslagkosten. Deze vormen een grote belemmering voor het railtransport. Volgens het bedrijf dient de overheid de kosten van de overslagterminals te dragen voor zowel spoor als binnenvaart. Samen met de EVO wordt gepleit voor zowel infrastructuur als overslaginstallaties.

Voor het intermodaal vervoer is dit van groot belang. D66 wil aan dit knelpunt zoveel mogelijk tegemoetkomen. Wat zijn de mogelijkheden voor de minister?

Een ander belangrijk knelpunt wordt gevormd door de opstelsporen van het Railservicecentrum aan de Waalhaven op de Maasvlakte. In de meerjarenprogramma's is hier wel in voorzien, maar het duurt veel te lang. Is het mogelijk om tussentijds een noodvoorziening aan te brengen en tegemoet te komen aan het capaciteitstekort van het emplacement en de terminal?

Bij de planning van bedrijfs- en industrieterreinen moet de overheid meer werk maken van multimodale ontsluiting in plaats van ontsluiting alleen via de weg. Eigenlijk is dit het locatiebeleid. Belangrijk is dat versnippering en wildgroei van industrieterreinen wordt voorkomen en dat de terreinen voldoende groot zijn. Dit is vooral een taak van de lagere overheden. Het is belangrijk dat afstemming plaatsvindt. Wat zijn de mogelijkheden van de minister om stimulerend op te treden? Het is natuurlijk decentraal beleid. Wij hebben indertijd gediscussieerd over het parkeer- en locatiebeleid en wettelijke mogelijkheden om dit af te dwingen. Hoe kunnen wij op een goede manier sturen?

Door de teruggave van motorrijtuigenbelasting voor voertuigen die worden ingezet voor het voor- en natransport in intermodaal vervoer, zouden de lasten kunnen worden verlicht en kan dit vervoer worden gestimuleerd. Andere landen hebben een dergelijke maatregel, die door Brussel wordt toegestaan, reeds ingevoerd. Wij zijn het eens met het voorstel van de minister.

In de nota wordt weinig aandacht besteed aan buisleidingvervoer. Het betoog van de heer Reitsma over dit onderwerp ondersteun ik. Toch is vooral op de korte afstand de toepassing van buisleidingvervoer van belang. De ontwikkelingen van ondergrondse logistieke systemen, zoals het ICES-project van de bloemenveiling van Aalsmeer, krijgen meer vorm. Het gaat om ondergrondse buisverbindingen, waarin goederen met onbemande voertuigen worden vervoerd met een snelheid van 20 km/u tot 40 km/u. Het is de vraag of deze fysieke ondergrondse infrastructuur de status kan krijgen van publieke infrastructuur. Er wordt binnenkort

besloten over een aanvullende financiering van de ontwerpfasen van dit project, een project waar D66 positief tegenover staat. Hoe zit het overigens met het verschil in kosten zoals die aangegeven zijn in de nota en zoals die vermeld zijn in de brief die wij hebben ontvangen? Naar ik heb begrepen, is er op vier maart een overleg over. Ik ben dus benieuwd naar de reactie van de minister in dezen.

Een ander ICES-project betreft de combi-road. Ook hierbij vragen wij in hoeverre er voortgang kan worden geboekt. Vooral op bedrijfsterreinen kunnen de onbemande containervoertuigen een grote rol spelen. Zowel bij het project in Aalsmeer als bij dit project komt de klacht naar voren dat de criteria nogal streng zijn waardoor men nogal wat moeite heeft met de voortgang van die projecten. Graag hoor ik hierop de reactie van de minister. In het kader van de ICES-projecten zou ik ook graag uitvoering gegeven zien worden aan het voorstel van de heer Valk over de zeppelins.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! De titel van de nota Transport in balans doet mij afvragen over welke balans de minister het eigenlijk heeft. Gelet op de ambities en de effecten die de minister denkt te bereiken met de maatregelen die in deze nota staan, moet ik constateren dat de balans met het milieu in ieder geval ver te zoeken is. Er is eerder een achteruitgang ten opzichte van de eerdere doelen, zoals die in het SVV-II staan. Uitvoering van de nota zal leiden tot een groei van de CO₂-uitstoot met 40% ten opzichte van 1986, terwijl in het SVV-II wordt uitgegaan van een reductie van 10%. In het SVV-II wordt wat betreft de NO_x-emissies uitgegaan van min 75% in 2010; het effect van de nota Transport in balans zal ongeveer min 50% zijn. Kortom, eerder gestelde doelen lijken niet meer voorop te staan. Ook de doelen die de minister stelt ten aanzien van modal shift en de ombuiging zijn zeer weinig ambitieus. Beneden de 50 km is er in feite niets anders mogelijk dan het vrachtverkeer. Ten aanzien van de wat langere afstanden in het binnenland vindt de minister een verschuiving van 5% voldoende. Ik meen dat dit doelen zijn die absoluut te laag gesteld zijn. Wat betreft de oplossing van een van de belangrijk-

ste problemen, te weten het verschil in prijs tussen de verschillende modaliteiten, moet ik constateren dat er zeer weinig aan gebeurt. Ook op dat punt zie ik niet dat wij meer richting een transport in balans geraken. Overigens is dat niet zo verwonderlijk, gelet op het uitgangspunt van het kabinet dat in feite neerkomt op 3% economische groei. Dat houdt tegelijkertijd een groei in van het goederenvervoer. Het kabinet zegt zelfs dat dit er onlosmakelijk mee verbonden is. Mijn vraag is of dit voor het kabinet inderdaad het enige scenario is. Ten aanzien van economische groei en energieverbruik is de ontkoppeling van beide inmiddels wel gangbaar in het politieke debat, maar het ontkoppelen van economische groei van meer transport is blijkbaar niet bespreekbaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Sinds wanneer is er sprake van ontkoppeling als het gaat over de groei van de mobiliteit? Volgens mij moet je bij de groei van de mobiliteit kijken of je binnen die groei een ontkoppeling tot stand kunt brengen. U brengt volgens mij nu een nieuwe ontkoppeling aan. Ik heb nog nooit ergens gezien dat de ontkoppeling van de mobiliteit van de economische groei een aparte doelstelling zou moeten zijn.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het klopt ook wel dat dit tot dusverre in het beleid geen discussiepunt is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan ben ik heel nieuwsgierig hoe u denkt 3% economische groei te genereren zonder mobiliteitsgroei. Het gaat er namelijk om hoe je het afwikkelt.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Laten we wel wezen, het kabinet gaat ervan uit dat zelfs 1% economische groei leidt tot 1,5% transportgroei. Voor mij is dan de vraag of dit de enige weg is die wij op moeten, zeker gezien alle problemen. Mijs inziens is het voor de discussie van belang om op z'n minst ook te kijken naar de vraag of er niet een economische ontwikkeling mogelijk is die met minder transportgroei gepaard gaat vergeleken met het plaatje dat nu voorligt. Als wij de problemen zoals wij die voor ons zien enigszins te lijf willen gaan, zou die mogelijkheid goed onderzocht moeten worden. Er wordt wel

gezegd dat de vervoersgroei helemaal samenhangt met economische groei. Het Centrum voor energiebesparing zegt echter dat de vervoersgroei maar voor een kwart te verklaren is uit de economische groei en dat drie kwart van de groei domweg te maken heeft met het feit dat wij goederen over steeds langere afstand vervoeren. Het lijkt mij dat over dat laatste echt eens moet worden nagedacht. Kunnen wij dat niet aanpakken?

Mijn tweede opmerking hangt hiermee samen. Het concept Nederland distributieland is in dit kabinetsbeleid blijkbaar onlosmakelijk verbonden met een gezonde ontwikkeling van de Nederlandse economie. Nederland is echter vol en klein en de leefbaarheid staat er onder druk. Ik vraag mij dan ook af, of je niet naar andere mogelijke scenario's moet zoeken. Op dit punt relateert het Centrum voor energiebesparing overigens het aandeel van transport in het bruto nationaal product. Er wordt altijd gezegd dat dit zeer fors is, maar het centrum stelt dat het aandeel in het bruto nationaal product na aftrek van allerlei kosten uiteindelijk neerkomt op 1%. Ik ben benieuwd naar de visie van de minister daarop. Overigens ben ik er benieuwd naar hoe juist dit soort vragen in de nota Milieu en economie aan bod zullen komen. Dat lijken mij toch de kernpunten.

Mijn fractie vindt het jammer dat het doorberekenen van externe kosten van milieu en veiligheid geen duidelijk strategisch onderdeel vormt van deze notitie. Wij vinden dat bij het concept Nederland distributieland op z'n minst een aantal andere concepten ter discussie moet komen. De breed samengestelde commissie voor beleidsontwikkeling, waarover de minister spreekt, zou op z'n minst dit type vraagstukken moeten bespreken. Ik vraag mij overigens wel af of het nog nodig is om zo'n commissie aan die vragen te zetten. Die zouden toch al in deze nota en in het verlengde daarvan aan bod moeten komen.

Ik wil een aantal opmerkingen maken over het goederenvervoer over de weg. Wil je duurzaam vervoer een kans geven, dan is het essentieel dat de concurrentiepositie van de andere vormen van vervoer dan die over de weg wordt versterkt. In deze nota zet het kabinet op verschillende manieren juist weer de kraan open voor meer transport-

groei. Het niet aanwezig zijn van een visie op en plannen over de doorberekening van kosten in prijzen, vind ik een zeer belangrijke omissie. De commissie-Hermans heeft in het rapport over de betuvelijn gesproken over heffingen en zelfs over limiteringen. Deze nota lijkt echter naar ontheffing en "ontlimitering" te gaan. Over het ontheffen wil ik een opmerking maken. Ik vind het uitermate jammer dat wordt gezegd dat de accijnsverhoging, het eerste stapje dat wordt gezet, voor het vrachtvervoer gecompenseerd moet worden. Gelet op de krantenberichten, heeft de minister haar gedachten daarover blijkbaar al gevormd. Zij vindt dat die gecompenseerd moet worden. Ik vraag mij toch echt af waarom wij dat zouden doen. Wij gaan er toch vanuit dat de prijzen omhoog moeten gaan om de andere modaliteit een kans te geven?

Mijn volgende opmerking heeft betrekking op de nachtdistributie. Ook daarover spreekt de minister in deze notitie. In dezen wil ik toch zeer terughoudend zijn. Ik meen toch dat je daarmee in de nacht een hoop overlast in steden veroorzaakt. Verder kan het bijdragen aan het opjagen van het logistieke systeem: meer kleinere zendingen, meer vervoer. Ik heb daar dus mijn twijfels over. Hetzelfde geldt voor de drie en vier TEU-trucks.

De heer **Valk** (PvdA): Bepleit mevrouw Vos een verbod dat, voorzover ik dat weet, op dit moment niet bestaat, namelijk een verbod op het rijden 's avonds of 's nachts? Of stelt mevrouw Vos voor aanvullende maatregelen te nemen die voorkomen dat vrachtwagens bijvoorbeeld 's nachts de steden in rijden omdat er aan de rand van de steden distributiecentra komen? Daarmee kan ik het voor een groot deel eens zijn.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik pleit niet voor een verbod omdat ik meen dat dit heel lastig is. Ik pleit wel voor het afremmen van deze ontwikkeling. Ik moet eerlijk zeggen dat de grootste pijn inderdaad bij de binnensteden zit. Daar moet je dat absoluut niet hebben. Verplaats je dat naar de randen van steden, dat doet een aantal problemen zich minder voor. Dan nog zie ik het gevaar dat het stimuleren van dit soort vormen van distributie in de

nacht een groei van het vervoer over de weg betekent en daarmee ook milieuoverlast. Dat is uiteindelijk toch het gevolg.

De heer **Reitsma** (CDA): Als wij erin slagen, het vervoer via spoor en water in een voordeliger concurrentiepositie te brengen dan het wegvervoer, is mevrouw Vos dan nog van mening dat het wegvervoer coûte que coûte afgeremd moet worden door lastenverzwaring?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Deze zaken hangen met elkaar samen. Wij zullen er alleen in slagen de concurrentiepositie van de ene vorm van vervoer te verbeteren door de lasten voor de andere vorm te verhogen en daardoor te beperken. Gezien de milieuoverlast zal het goederenvervoer over de weg verminderd moeten worden. Je moet zeer kritisch kijken naar allerlei maatregelen die deze vorm van vervoer meer ruimte bieden en daarin zeer terughoudend zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): De deskundigen hebben mij gezegd dat als je de kosten van voor- en natransport, dus de kosten van overslag, fors naar beneden brengt, per definitie het vervoer via rail en water aantrekkelijker is als de infrastructuur goed is. Het probleem is echter dat deze twee vormen van vervoer onvoldoende capaciteit hebben om überhaupt de goederen te vervoeren. Waarom wil mevrouw Vos het wegvervoer, als dat al in een nadeliger positie komt, nog zwaarder straffen?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Misschien zijn vandaag de dag die mogelijkheden onvoldoende, maar op termijn zie ik zeer veel mogelijkheden zowel voor spoor als binnenvaart om veel meer te vervoeren dan zij nu doen. Er zijn allerlei investeringen mogelijk die dat kunnen bevorderen. Ik heb helemaal niet het beeld dat spoor en binnenvaart dat vervoer absoluut niet aankunnen. Ik zeg ook niet dat er geen enkele vrachtwagen meer op de weg mag zijn. Dat is natuurlijk onzin. Er is naar mijn mening zeer veel meer mogelijk. Mij gaat het erom dat als wij over een jaar of tien op een bepaald niveau willen zitten daarvoor de nodige investeringen gepleegd moeten worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Dus ook mevrouw Vos erkent dat zolang de capaciteit bij de andere modaliteiten nog onvoldoende is, zij een bepaalde hoeveelheid goederenvervoer over de weg accepteert.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Uiteraard. Het grote verschil tussen de heer Reitsma en mij is dat wij naar mijn mening geen dag langer kunnen wachten om juist de capaciteit van die andere vervoersmogelijkheden te bevorderen en hun concurrentiepositie te bevorderen. NS Cargo heeft bijvoorbeeld een aantal lijnen weer opgeheven omdat zij niet kunnen concurreren op die lijnen. Op dat punt is nog heel veel te doen. Daarom pleit ik ervoor, vanaf vandaag alle mogelijkheden optimaal in te zetten om de trendbreuk te maken.

De heer **Reitsma** (CDA): Op dat punt vindt mevrouw Vos zelfs de CDA-fractie aan haar zijde. De kosten voor andere modaliteiten naast wegvervoer moeten worden geoptimaliseerd. Daarnaast moeten de procedures voor vervoer via water, rail en buis worden geregeld zodat de capaciteit wordt vergroot. Over dat punt behoeven wij niet te discussiëren. Voor de korte termijn ontkom je er echter niet aan dat een deel over de weg vervoerd moet worden. Mevrouw Vos kiest er dan voor, dat vervoer zoveel mogelijk te frustreren door zo groot mogelijke files en zo hoog mogelijke lasten. Op dat punt scheiden onze wegen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Naar mijn mening is goederenvervoer over de weg nu te goedkoop. Milieu- en veiligheidslasten mogen worden doorberekend in de prijzen. Uiteindelijk zal ook de consument daaraan moeten meebetalen. Ik vind dat heel reëel. Vanuit die optiek moeten de prijzen voor het goederenvervoer over de weg worden vergroot. Van mij mag dat ook gebeuren voor de kortere afstanden.

De **voorzitter**: Mevrouw Vos is voor de bierboot van Utrecht.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik ben voor heel veel boten met heel veel producten.

Net als mevrouw Van 't Riet vind ik het rijden met drie en vier TEU-trucks geen goede ontwikkeling.

Op macroniveau valt daarmee geen milieuwinst te boeken. De concurrentie met binnenvaart en spoor zal nog scherper worden. De verkeersveiligheidsrisico's zijn ook te groot. Voor de Betuwelijn lijkt het mij zeer sneu als dat soort trucks in zeer groten getale over onze wegen gaan rijden.

Ik heb al gezegd dat ik geen voorstander ben van de doelgroepstroken voor de achterlandverbindingen. Juist op die verbindingen moeten spoor en water het werk gaan overnemen van het wegvervoer.

Ik heb al eerder gesproken over de paarse diesel. De compensatie moet naar mijn mening absoluut van tafel. Wij moeten dit als een eerste stap naar een accijnsverhoging voor het vervoer over de weg zien.

De **voorzitter**: GroenLinks ging toch ook akkoord met de andere compensatie voor de gewone benzine? Of is dat niet het geval?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): GroenLinks gaat in eerste instantie niet akkoord met de compensatie.

De **voorzitter**: U was tegen alle compensaties?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Wij vinden het gewoon reëel dat men voor rijden, in welke vorm dan ook, meer betaalt. Wij zien andere manieren om de opbrengsten ervan te besteden. Wij zouden die bijvoorbeeld liever aanwenden voor allerlei maatregelen ten gunste van openbaar vervoer en andere vormen van transport.

De **voorzitter**: Dus u bent tegen de gedachtegang achter de accijnsverhoging, tegen variabilisatie van de kosten?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Daar zijn wij in principe tegen.

Voorzitter! Ik wil er bij de minister op aandringen dat er ook aandacht moet zijn voor zaken zoals de naleving van rijsnelheden en het verbeteren van het rijgedrag. Dat hebben wij ook al in ander verband gedaan, maar ik vind dat in deze nota te weinig terug. Ik denk dat er op dat punt een forse milieuwinst te boeken is. Met het naleven van de rijsnelheid van 80 km/u en het verbeteren van het rijgedrag zou je zo'n 10% tot 15% reductie van de

emissie van vrachtwagens kunnen bereiken. Ik hoor dus graag van de minister dat zij daar nadrukkelijk aandacht aan zal geven, ook als het gaat om de naleving van rij- en rusttijden en de beladingsvoorschriften. Het aansprakelijk stellen van verladers voor overtredingen die door de vervoerders gemaakt zijn, lijkt mij een goede zaak. Voorts noem ik het beter naleven van de CAO, het toezien op doorstarters en het verscherpen van toelatingseisen tot de markt. Dat zijn allemaal punten die wij in het kader van een andere nota hebben besproken, maar die ook in dit verband van essentieel belang zijn. Juist op dat soort punten wordt er immers oneigenlijke concurrentie aangegaan, zowel door de wegvervoerders onderling als tussen het wegvervoer en andere vormen van transport.

Ik wil nog even ingaan op de binnenvaart. Wij zijn blij met de brief van de minister waarin zij geld beschikbaar stelt voor het versneld wegnemen van knelpunten. Gaat dat dan nu ook snel gebeuren? Het knelpunt Den Bosch is bijvoorbeeld al tijden een knelpunt, maar de oplossing daarvan blijkt moeilijk te zijn. Ik hoor dus graag of het nu ook echt snel zal lukken.

Wat ons betreft, is de potentie van de binnenvaart op de korte afstand veel groter dan de minister heeft aangegeven. De binnenvaartorganisaties hebben ons dat ook meegedeeld. Het investeren in terminals en overslagkosten is dan ook van groot belang voor de binnenvaart. Datzelfde geldt voor het spoor. Ik wil overigens waken tegen het ontstaan van oneigenlijke concurrentie tussen spoor en water. Beide moeten nadrukkelijk op een gelijke manier behandeld worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U spreekt over oneigenlijke concurrentie. Wij pogen natuurlijk om ze gelijk te behandelen. Ik hoop echter wel dat u vindt dat er enige concurrentie mag zijn tussen die twee.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Uiteraard. Ik hoor alleen vanuit de binnenvaart zorg dat de terminals voor spoor wat meer ondersteund worden dan de terminals voor water. Misschien is dat onzin.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het omgekeerde is het geval. Overigens

doen zij het heel goed in de concurrentie. Ik zal daar straks nog iets over zeggen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil nog een opmerking maken over het ruimtelijke beleid. Het lijkt mij van groot belang dat er ook op dat punt een veel nadrukkelijker beleid komt dat gericht is op het situeren van industriële en distributieactiviteiten langs waterwegen en spoor. Op dat punt zou er in overleg met VROM en Economische Zaken nadrukkelijker een sturend beleid moeten komen.

Ziet de minister ten slotte een mogelijkheid om een mobiliteitstoets te ontwerpen die aan verschillende soorten van beleid zou worden gekoppeld? Ik denk daarbij aan verschillende soorten van economisch beleid en investeringsbeleid. Misschien wil zij binnen haar ministerie bekijken of zo'n soort beleidsinstrument te ontwikkelen is?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De voor ons liggende nota heeft een pretentieuze titel: "Transport in balans". Het is zeer de vraag of het transport in balans is en ook of het transport bij uitvoering van deze nota in balans komt. Wanneer is transport eigenlijk in balans? Een balans is een fijngevoelig instrument, dat bij het minste of geringste doorslaat naar één kant. Het in balans houden van het transport is dus eigenlijk een huzarenstukje. Ik ben zo vrij om te stellen dat het transport niet in balans is en dat dit na implementatie van deze nota ook niet zo zal zijn. Ik denk ook dat de minister dit zelf erkent, gezien alle beleidsvoorstellen. Er moet wat aan het evenwicht gesleuteld worden.

Ik wil daarmee ook niet zeggen dat er niets goeds of niets nieuws in deze nota staat. Natuurlijk niet. Er staan een aantal heel goede maatregelen in deze nota aangekondigd. Ik vind de titel van de nota toch wel wat pretentieuze, gezien de effecten ten opzichte van de huidige, feitelijke ontwikkeling. Tot het jaar 2010 wordt uitgegaan van een groei in tonkilometers van 25% van het nationaal vervoer en van 75% van het internationaal vervoer. Bij de geprognosticeerde ombuigingen van 5% voor het nationaal transport, 10% voor import/exportvervoer en 40% voor het transitotransport blijft er in al die gevallen sprake van een groei.

Door efficiencymaatregelen zou het aantal voertuigkilometers over de weg zonder extra maatregelen groeien met 30%, maar dankzij de maatregelen in de nota wordt deze groei van het aantal verreden wegkilometers beperkt tot 20%. De groei wordt dus beperkt, maar het blijft groei.

Het grote probleem is natuurlijk dat de rijksoverheid wijziging van de werkelijkheid niet gemakkelijk kan afdwingen. De regering kan en wil stimuleren, bevorderen en overleggen. Er wordt bewust afgezien van een prijsbeleid door middel van accijnzen. Als wij echter zien wat de effecten zijn voor de modal shift van de maatregelen die bijvoorbeeld de Alpenlanden, Zwitserland en Oostenrijk, afdwingen, dan dringt de vraag zich op of een dwingend beleid hier ook niet mogelijk is. Natuurlijk hebben wij hier geen bergketen als natuurlijke barrière.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat bedoelt de heer Stellingwerf daarmee? Moeten wij bewerkstelligen dat onze goederen niet meer via Rotterdam binnenkomen, maar via Antwerpen of Le Havre, zoals Zwitserland de goederen via Oostenrijk laat vervoeren?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Nee. Ik geef dit voorbeeld omdat in die landen een sterk dwangmatig beleid wordt gevoerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In Oostenrijk gaat alles over de weg. Het gaat daar over de weg, omdat het door Zwitserland niet over de weg kan. Zo werkt het. Het heeft geen enkele of nauwelijks op te merken modal shift tot gevolg gehad. Er gaat wel wat over het spoor. Ik hoop echter niet dat de heer Stellingwerf zo'n soort beleid voorstaat.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Nee. Dit was een aanloop naar een aantal opmerkingen die ik daarover wilde maken. In figuurlijke zin kan men bepaalde barrières opwerpen die een soortgelijk effect hebben. Dat gaat uiteraard wel wat in tegen de vrijhandelsgeest.

Blijkbaar vinden wij de problemen nog niet zo groot dat dergelijke maatregelen nagestreefd behoeven te worden. De problemen zijn echter wel zeer groot. Nu reeds zien wij de congestie rond de beide mainports.

Zeker bij voortgaande groei zullen die problemen vanwege de concentratie van de economische activiteiten in die gebieden alleen maar toenemen. Dan lopen wij op een gegeven moment tegen de vraag op of verdergaande maatregelen nodig zijn. Het advies van de commissie-Hermans, namelijk een drastische verhoging van de kosten of een limitering van het wegvervoer, is nadrukkelijk niet opgevolgd.

De **voorzitter**: Mag ik collega Stellingwerf een vraag stellen in al mijn bescheidenheid? Het is hem toch bekend dat de modal shift in Nederland al een stuk beter is dan in Zwitserland en Oostenrijk? Verder vraagt hij om maatregelen. Kan hij in zijn visie aangeven aan welke maatregelen hij denkt? Dat is dan ook voor de collega's wat duidelijker. Ik denk bijvoorbeeld aan het bergboerensysteem. Ik denk niet dat de heer Stellingwerf die kant op wil.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Nee, voorzitter. Ik was nog steeds bezig met een aanloop.

De net genoemde suggesties zijn dus niet opgevolgd en daar waren redenen voor. Zou het, om het beoogde intermodale transport tot een doorslaand succes te maken, uiteindelijk niet nodig zijn om bijvoorbeeld het verschil in overslagkosten tussen de verschillende modaliteiten in de zeehavens te verevenen? Kan de minister aangeven of dat een begaanbare weg is? Ik kan mij voorstellen dat een dergelijke suggestie ook op tafel gelegd wordt bij de commissie die de minister in het leven gaat roepen voor het langetermijnbeleid. Zou het, om een noodzakelijke modal shift te bereiken, uiteindelijk niet nodig zijn om het vrachtvervoer over de weg door een gericht beleid in te dammen? In dit verband vraag ik mij af wat de minister zelf bedoelt met de zinsnede dat de vrije verladerskeuze op termijn ter discussie moet worden gesteld. Ik neem aan dat dit niets anders betekent dan dat er een forse inzet moet worden gepleegd om het wegtransport over met name de langere afstanden terug te dringen. De vraag dringt zich op wanneer de regering daarvoor de tijd rijp acht.

Het is natuurlijk een probleem in welke mate adequaat kan worden gecontroleerd of vrachtwagens bezig zijn met transport over langere of

kortere afstand. Het zou toch heel wel mogelijk zijn dat er op dat punt wellicht wat verdergaande en misschien wel vergaande maatregelen nodig zijn. Dat zit impliciet ook in de suggestie besloten die de minister in de nota doet en die wordt voorgelegd aan de commissie voor het langetermijnbeleid. Het vrachtvervoer zou dan per spoor en per binnenschip plaats kunnen vinden naar bepaalde knooppunten van intermodaal transport, zoals de regering zelf ook voor ogen heeft. Van daaruit, dus vanaf locaties buiten de meest bedreigde congestiegebieden, kan vervolgens de distributie over de rest van het land plaatsvinden.

Ook ik ben van mening dat het wegvervoer een perfecte vorm van vervoer is wanneer je kijkt naar de flexibiliteit en de fijnmazigheid. Daar zul je die vorm van transport dan ook vooral voor moeten inzetten. Je zult naar mijn mening dus verder na moeten denken over dergelijke ideeën – zeker zo lang het streven blijft om jaarlijks economische groei te realiseren – omdat anders de problemen van bereikbaarheid en de milieuproblemen onbeheersbaar worden of omdat vele investeringsmaatregelen worden genomen die de druk om het op een andere manier te doen juist zullen wegnemen. Als we alle achterlandverbindingen zes- of achtbaans maken of overall extra vrachtvervoerstroken aanleggen, dan neemt de druk om alternatieven te overwegen ook af.

Naar mijn gevoel wordt de bereikbaarheid voor alle modaliteiten in alle situaties nu nog te veel tot uitgangspunt genomen. Een gerichtere inzet van de investeringsmiddelen zou wel eens tot een veel snellere en verdergaande omslag in de modal shift kunnen leiden dan we nu voor mogelijk houden. Nu reeds blijken we soms verbaasd te staan – dat staat ook in de nota – over de ontwikkelingen in bijvoorbeeld het containervervoer per schip. Deze invalshoek laat onverlet dat ik met de regering veel van de voorgestelde doelstellingen, inspanningen en maatregelen noodzakelijk acht, niet zozeer om evenwicht te bereiken, maar juist om tot een andere, doorslaggevendere modal shift te komen.

Ik vraag de minister daarom, die gedachte van limitering in ieder geval ook te betrekken bij het

nadenken over de beleidsontwikkelingen voor de langere termijn, voorzover dat nog niet de bedoeling was. Ik vraag haar dus om het aan de commissie voor te leggen die het kabinet in het leven zal roepen en ik ben heel benieuwd wanneer die commissie aan de slag zal gaan. Ik denk dat dit heel snel zal moeten gebeuren en dat er duidelijkheid moet zijn over het tijdstip waarop die commissie van een advies bevalt. Met andere woorden, aan welke termijnen denkt de regering?

Voorzitter! De problematiek van het vrachtvervoer kan wat ons betreft niet los gezien worden van dezelfde congestieproblematiek in het personenvervoer. Beide maken immers gebruik van dezelfde infrastructuur. Het lijkt mij dat de beoogde commissie zich dus niet zou moeten beperken tot het vrachtvervoer, maar ook zal moeten kijken naar de effecten van maatregelen op het personenvervoer, zowel het privé-personenvervoer als het openbaar personenvervoer.

Minister Jorritsma-Lebbink: Volgens mij bent u bezig met de voorbereiding van het volgende SVV. Ik heb toch het gevoel dat ik dat niet aan een commissie zou moeten overlaten.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik zou het wel heel erg betreuren als die commissie een te beperkte opdracht zou krijgen en alleen maar naar het vrachtvervoer over de verschillende modaliteiten kijkt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Volgens mij moet die commissie zich zeer beperken en vooral zoeken naar mogelijkheden om de modal shift te bevorderen en absoluut niet de voorbereidingen aanvangen van het SVV-III. Dat is een zaak van de overheid en niet van een commissie die vooral bestaat uit mensen die zich in het goederenvervoer gespecialiseerd hebben.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Men gaat wel beleidsaanbevelingen over het vrachtvervoer op de langere termijn doen en ik constateer dat het vrachtvervoer in nauwe relatie staat met de problemen met het personenvervoer op de weg. Je kunt die twee zaken dus niet los van elkaar zien.

Minister Jorritsma-Lebbink: Maar wel als het gaat over modal shift.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vind dat in ieder geval naar beide aspecten zal moeten worden gekeken.

Voorzitter! Terugdringing of groei van het privé-personenvervoer heeft immers consequenties voor de congestie en voor de mate van uitbreiding van het wegnen en dus ook voor de mate van gebruik en de mogelijkheden van het gebruik. Op het wegnen zal prioriteit moeten worden gegeven aan zakelijk vervoer. Wat mij betreft zou die commissie ook moeten kijken naar het beleidsuitgangspunt dat in geval van schaarse capaciteit prioriteit zal worden gegeven aan het vrachtvervoer per rail boven het personenvervoer per rail. Alles hangt hier met alles samen maar wanneer, vanwege de prioriteit, het personenvervoer per trein onbetrouwbaar wordt, zullen velen weer de auto pakken, met alle gevolgen van dien. Zonder vervoer staat alles stil, maar met het verkeerde vervoer staat ook alles stil.

Een apart punt van aandacht is het inefficiënte, lege transport. Kortheidshalve sluit ik mij aan bij de suggesties die de minister zelf doet in de nota. Die lijken mij heel zinnig.

De regering acht het prijsbeleid een geschikt middel om de goederenstroom te beïnvloeden. Vooralsnog wordt daar nog niet zwaar op ingezet, zoals ik hiervoor al zei. Wel wordt de suggestie van een beloningssysteem om het intermodale vervoer te stimuleren door ons van harte onderschreven. De minister wijst er vervolgens terecht op dat stimulerend beleid niet ten koste mag gaan van andere modaliteiten. Hoeveel die consequentie moet worden doorgetrokken, zal echter wel altijd een discussie blijven. Want hoe zou de global shift zijn veranderd wanneer de 8 mld. van de Betuwelijn in verbetering van het hoofd- en onderliggend vaarwegennet zou zijn ingezet? De 200 mln. extra voor de binnenvaart, waar we van harte achter staan, voldoet blijkbaar aan het criterium van de regering. Het zou overigens wel interessant zijn, de verhouding tussen dit bedrag en het bedrag dat geïnvesteerd wordt in de verruiming van de wegcapaciteit eens onder ogen te zien, maar dat zullen we bij de begrotingsbehandeling wel doen.

In het licht van het prijsbeleid lijkt volgens de regering het rekeningrijden de meest ideale oplossing. Wij hebben ons altijd achter dat streven gesteld vanuit de erkenning dat het anders moet. Toch behoeft het denken op dit punt niet stil te staan. Wij vragen ons op dit moment af of hetzelfde doel voor het personenvervoer niet op een eenvoudiger manier is te bereiken, met alle mogelijkheden en consequenties voor het vrachtvervoer, door middel van een systeem waarbij op basis van het jaarlijks verreden aantal kilometers een soort fiscale verrekening plaatsvindt. Dat betekent dus een aangifteplicht. Vaststelling van de gereden kilometers zou kunnen worden gekoppeld aan de jaarlijkse APK-keuring. Je kunt voorts denken aan een progressief tarief, tot 10.000 km een normaal tarief en daarboven oplopend. Uiteraard is er de mogelijkheid van fraude, maar daar schrikken wij op andere terreinen van de belastingopgave ook niet voor terug. Zo nodig kan worden aangesloten op het zoeken van de minister naar een digitale tachograaf. In ieder geval ben je met een dergelijke fiscale benadering een heleboel technische problemen kwijt. Je voorkomt allerlei sluipverkeer in de buurt van tolwegen. Verder ben je van allerlei accijnsdiscussies af die nu de besluitvorming in bijvoorbeeld de grensstreek blokkeren of pomphouders tot het einde drijft. Ten slotte zou per regio kunnen worden gedifferentieerd met het tarief of met de aantallen kilometers, afhankelijk van de vraag hoe goed het aanbod van openbaar vervoer in die regio is. Ik zou de minister willen vragen, dat thema bij de commissie die zij voor ogen heeft op tafel te leggen, voor onderzoek.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De transportsector is voor Nederland van bijzonder groot economisch belang. Ik zal de eerste zijn om dat te onderkennen. Ik ben van mening dat het goed is de verschillende voorwaarden, ook de infrastructurele, voor deze sector goed te bekijken. Dat mag er echter de ogen niet voor doen sluiten, dat aan het transport ook schaduwsijden zitten. De milieuaspecten mogen niet onderbelicht blijven. Ik heb een beetje de indruk dat daarnaar in de nota niet voldoende gekeken is. Ik kom op een enkel punt nog terug.

Een ander nadeel van de transportsector is, dat deze sector niet altijd de hoogste toegevoegde waarde levert in onze economie. Wij zullen ook daar goed naar moeten kijken. Wij moeten dan vooral de transportmodaliteiten kiezen die wel een toegevoegde waarde leveren. Dat is een meer algemene discussie, waarop ik nu niet verder inga.

Nog een schaduwszijde is voor mijn fractie, dat juist de transportsector een belangrijke bijdrage levert in een ons inziens ongewenste richting, namelijk de 24-uurseconomie. Om meteen maar een concreet punt bij de kop te pakken, ik ben niet zo enthousiast over de zinsnede in de nota, dat de minister de mogelijkheden onderzoekt om meer 's nachts te laden of te lossen. Dat is voor ons niet het wenkend perspectief.

Juist in verband met de nadelen van de transportsector uit milieu-oogpunt is een verantwoorde keuze van de vervoersmodaliteit van buitengewoon groot belang. De overheid heeft daarin onzes inziens ook een belangrijke rol. Bekijk ik de nota tegen die achtergrond, dan is mijn indruk dat de nota alle mogelijke opties wat te veel openhoudt. Overal worden de voor- en nadelen geschetst, op zichzelf op een goede manier, maar er worden niet echt harde keuzes gedaan. Kijk ik naar de modal shift, dan vind ik de daar gekozen doelstellingen niet krachtig genoeg. Zij kunnen op bepaalde punten ook sterker. Ik noemde bij interruptie bij collega Reitsma al de kortere afstand te water. Wat mij betreft mag de doelstelling best wat zwaarder worden aangezet. Ik weet dat de sector transport over water zich daartoe in staat acht en er graag het een en ander aan doet. Wij mogen daar best wat steviger inzetten.

Een ander belangrijk punt is de inzet van de minister ter bevordering van het intermodaal vervoer, nationaal maar ook internationaal. Internationaal zijn er nog heel wat knelpunten. Ik zou de minister, zeker gezien haar rol in Europees verband op dit moment, willen vragen wat zij op dat punt doet. De EVO heeft gewezen op een groot aantal knelpunten, ook in internationaal verband. Die moeten ook door ons worden aangepakt.

Een belangrijk probleem bij een goede modal shift zijn de kosten van de overslag, die de overslag te water

in een ongunstiger positie plaatsen. Ik ben van mening – ook mevrouw Van 't Riet sprak erover – dat hier door fiscale prikkels en anderszins verbeteringen kunnen worden bewerkstelligd.

In dit verband pleit ik sterk voor stimulering van de regionale overslagcentra. De minister noemt in de nota met name Kampen een goede ontwikkeling. Maar vervolgens is zij wel erg voorzichtig: indien deze ontwikkeling succesvol is, zijn soortgelijke terminals ook in andere delen van het land denkbaar. Is de minister bereid in dezen een wat krachtiger inzet te kiezen en die te stimuleren? Ik denk dat de landelijke overheid ook uit ruimtelijk oogpunt een meer planmatige aanpak moet kiezen, bijvoorbeeld via de presentatie van een soort landelijke structuurschets terzake. Is de minister ook hiertoe bereid?

Het is bekend dat het vervoer over water wat ons betreft een belangrijk accent heeft. Ik spreek dan ook mijn waardering uit voor de brief van 17 februari jongstleden. Met name de intentie en de toonsetting van de brief hebben mij aangenaam getroffen. Natuurlijk zijn er nogal wat knelpunten, waarop ook het COV heeft gewezen. Toch gaan wij de goede richting op.

Ik dank de minister voor haar toezegging inzake de ijsbestrijding, waarover collega Stellingwerf en ik vragen hebben gesteld. Die zijn op deze manier welhaast beantwoord, al hebben wij de officiële beantwoording nog niet gezien.

Een concreet knelpunt is toch de brughogte. Ik noem dat, omdat dit ons in de toekomst meer parten zal spelen. Ik denk hierbij met name aan de brug bij Fonejagt, die op 9,5 m hoogte vastgezet dreigt te worden. Maar het zal de minister bekend zijn dat onder andere door het containervervoer over water een hogere brughogte nodig is. Is de minister bereid om een onderzoek te starten naar aanleiding van de vraag of niet overal een hogere brughogte van bijvoorbeeld 10,5 m in internationaal verband gerealiseerd kan worden? Anders worden heel goede mogelijkheden in de toekomst bij voorbaat letterlijk afgesloten en dat moet natuurlijk niet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dan hebben wij het niet meer over een paar bruggen, want dan moeten wij feitelijk alle bruggen in Nederland

verhogen. Bij het voorbeeld dat de heer Van den Berg noemt, gaat het erom dat er geen brug meer bij mag komen. Men moet nu wel oppassen, want straks komt er misschien helemaal niks. Er zijn namelijk nog zoveel problemen op te lossen bij de vaarweg en ik ben buitengewoon gelukkig als alle bruggen op 9,5 m hoogte zijn. Het is vrijwel onmogelijk om de hoogte op 10,5 m te brengen op de rest van de vaarweg. Dan hoeft je de eerste ook niet op die hoogte te brengen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik begrijp de minister volkomen en ik wil ook geen irreële dingen vragen, maar als wij er nooit over nadenken en wij alle aan te leggen bruggen op een hoogte van 9,5 m houden, komen wij in de toekomst nooit verder en zitten wij er bij wijze van spreken, al kunnen wij zo'n periode niet overzien, honderd jaar aan vast. Vandaar mijn vraag of het niet goed is om er toch over na te denken bij aanleg van nieuwe bruggen. Je moet namelijk ergens beginnen. Dit is een probleem en ik wil graag dat dit serieus aandacht krijgt.

Voorzitter! Op het punt van het komende Stigowa-rapport is deze discussie wat te vroeg. Ik kijk met erg veel verwachting uit naar dat rapport dat er vrij snel zal zijn, zo heb ik begrepen. Ik heb ook begrepen dat de ambtenaren van de minister daarbij betrokken zijn en ik hoop dan ook dat de minister dat positief tegemoet wil treden. Kan zij daar alvast iets over zeggen?

Ik sluit mij gezien de resterende spreektijd kortheidshalve aan bij de opmerkingen van de collega's over het spoor.

Het ondergronds vervoer heeft voor ons een belangrijke toekomstwaarde. Ik vraag ook aandacht voor het OLS-plan en eventuele stimulering van overheidswegen. De minister weet dat het publieke karakter van onze infrastructuur mij na aan het hart ligt. Als wij nu op grote schaal aan ondergrondse infrastructuur gaan werken, moeten wij ook het principe uitspreken dat ook de ondergrondse infrastructuur in beginsel, waarop natuurlijk altijd varianten en modaliteiten mogelijk zijn, een publiekrechtelijk karakter moet dragen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dus openbaar toegankelijk.

De heer **Van den Berg** (SGP): Precies, ook publiek gereguleerd. Dit is toch een heel wezenlijk punt. Als wij een begin maken met deze ontwikkeling, moeten wij ook goed doordrongen zijn van de vele juridische aspecten, alsmede met name het publieke karakter. Essentieel hierbij is het stellen van randvoorwaarden en van voorschriften van overheidswegen. Hierop verneem ik dan ook graag de visie van de minister.

De vergadering wordt van 15.02 uur tot 15.15 uur geschorst.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! Ik ben verheugd over het feit dat van vrijwel alle kanten positief is gereageerd op de nota. Ik heb heel wat suggesties gehoord waarmee wij zeker verder kunnen.

Het is inderdaad zo dat het afgelopen jaar de groei van de economie 2,75% is geweest. Ons streven is om dat 3% gemiddeld per jaar te doen zijn om te zorgen voor voldoende werkgelegenheid, wat een basisdoelstelling van het kabinet is. Bovendien is economische groei van belang om economisch draagvlak te creëren voor milieu-investeringen. Dat betekent wel dat het goederenvervoer het afgelopen jaar is gegroeid. Ook de komende jaren zal het goederenvervoer aanzienlijk groeien, als de economische groei doorzet. Naast positieve economische effecten kan die groei nadelige gevolgen voor de leefbaarheid hebben. Ook die schaduwzijde is door u allen uitvoerig aan de orde gesteld.

Natuurlijk zou ik nu al graag vanaf deze plek een totale ontkoppeling beloven tussen economische groei en groei van de milieubelasting als gevolg van de groei van het goederenvervoer. Zover is het helaas nog niet, maar op een aantal terreinen gaan wij redelijk in de richting. De nota Milieu en economie die medio dit jaar naar de Kamer zal gaan, biedt perspectieven om op termijn een ontkoppeling tussen milieu en economie tot stand te brengen.

Ook de brede commissie ik heb aangekondigd in de nota Transport in balans, moet zich juist over dat vraagstuk buigen. Op dit moment

zijn wij intern bezig met een nadere definiëring van de inhoud van de opdracht van de commissie. In de richting van de heer Stellingwerf zeg ik dan onmiddellijk dat dit een beperkte opdracht zal zijn, omdat het niet de bedoeling is dat deze commissie SVV-III gaat voorbereiden, maar zich voor de voorbereiding van het deel goederenvervoer daarmee wel moet bemoeien. Accenten zullen zijn een nadere concretisering van bijvoorbeeld de aanbevelingen in de nota Milieu en economie, het vertalen van de langetermijnvisie naar beleidsopties voor het goederenvervoer ten behoeve van het derde structuurschema en het doen van aanbevelingen voor het goederenvervoer op de wat kortere termijn. In ieder geval zal men zich ook nadrukkelijk buigen over de vrije verladerskeuze en de haalbaarheid van innovatieve transportsystemen. Ik ben overigens van plan om die commissie op zeer korte termijn in te stellen en op niet al te lange termijn te laten adviseren. Het is een ad hoc commissie. De Raad voor verkeer en waterstaat zal zich natuurlijk over het veel bredere terrein moeten buigen en wellicht nadat de ad hoc commissie haar werk heeft voltooid, daarmee verder moeten gaan. Dubbel werk zullen wij in elk geval voorkomen. Ik wil de verladers in deze club een actieve rol laten spelen, omdat zij ook primair met de problemen worden geconfronteerd als de vervoersgroei tot onoverkomelijke problemen zou leiden. Het is dus van belang om de verladers erbij te betrekken.

Wij moeten nu wel roeien met de riemen die wij hebben. Dat betekent dat de groei verantwoord opgevangen moet worden. Het in goede banen leiden c.q. het verschuiven van de groei kan door het aanleggen van de Betuweroute, door het gebruik maken van de potenties van de binnenvaart en ook door short sea en de buisleidingen ten volle te betrekken bij de keten. Daarnaast moet natuurlijk het wegvervoer efficiënter en schoner worden.

Ik heb opgeschreven dat een minister van Verkeer en Waterstaat ook dit niet alleen kan. Dat is ook zo. De keuze van de modaliteit kan ik niet bepalen. Die beslissing wordt uiteindelijk door de markt geregeerd. Transport in balans is daarom ook een nota die oproept tot samenwerking. Ook aan de totstandkoming van de nota ging een heel intensieve

overleggronde met de branche en maatschappelijke organisaties vooraf. De uitvoering van het pakket van maatregelen zal nu ook weer gezamenlijk opgepakt worden. Ik ben daar overigens zeer positief over. Uit gesprekken en een groot aantal acties blijkt dat eenieder zich van zijn verantwoordelijkheid bewust is en die ook wil oppakken.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Voorzitter! Ik zou de minister graag het volgende willen vragen, om te voorkomen dat het blijft hangen. Het gaat om wat de minister zo-even zei: ik ben nu niet voor een totale ontkoppeling of ik zie daar ik geen mogelijkheden voor...

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, ik ben er wel voor, maar ik zie er geen mogelijkheden toe.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Maar zij ziet dat wel op deelterreinen mogelijkerwijs of zij gaat dat onderzoeken.

Betekent dit dat de minister in de vrij stellige opmerking in de nota, dat toename van het goederenvervoer onlosmakelijk is verbonden met economische groei, nu een nuance-ring aanbrengt?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, want ontkoppeling is in mijn ogen iets anders dan wat u zegt. Ontkoppeling betekent het losmaken van de milieugevolgen van economische groei. Mobiliteit is niet alleen negatief. Als het op een goede manier afgewikkeld wordt, kan dat ook binnen een ontkoppelingsbeleid. Waar het om gaat, is dat er wel economische groei is en dat wij er ondertussen in slagen het totaal van de vervuilende emissies naar beneden te brengen of de overlast die veroorzaakt wordt, naar beneden te brengen. Dat is ontkoppeling. Het heeft op zich niets te maken met groei van de mobiliteit.

Mevrouw Vos (GroenLinks): De minister houdt dus het uitgangspunt staande dat 1% economische groei onlosmakelijk 1,5% groei van het goederenvervoer geeft, maar wil dit alleen op een minder milieubelastende manier gerealiseerd zien. Dat is haar instelling?

Minister Jorritsma-Lebbink: Statistisch is dat inderdaad correct. Het gaat overigens niet alleen over

het goederenvervoer; het gaat over de totale mobiliteitsgroei die eraan gekoppeld is. Het is maar net hoe je deze afwikkelt. Als in het personenvervoer de groei van de mobiliteit voor het flinkste deel met de fiets of de benenwagen wordt gerealiseerd, dan kunt u zich voorstellen dat daar op zich niet veel kwaads mee is. En als de meeste groei gerealiseerd wordt in het openbaar vervoer, net zo min. Het gaat er maar om of je vindt dat er beperkingen aan mobiliteit moeten worden gesteld. Ik ben die mening niet toegedaan. Ik ben wel de mening toegedaan dat je moet proberen de mobiliteit op een zo goed mogelijke manier te organiseren.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Ten aanzien van het punt of je vindt dat er beperkingen aan transport zouden moeten worden gesteld of dat je zou moeten zoeken naar een transport-zuinige economie, zegt u: daar ben ik niet voor? Dat is in feite de vraag die ik stel.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daarom verbaasde mij uw inbreng een beetje, want als ik u hoor, gaat u ook niet verder dan proberen de modal shift verder te vergroten. Als u werkelijk een transportarme economie wilt, zult u voor alle modaliteiten grote prijsverhogingen moeten voorstellen. Want dan gaat het niet meer om de modal shift, maar dan gaat het over een transportarme economie. Die voorstellen hoor ik u vervolgens niet doen.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Voor de helderheid zeg ik: ik kan mij uiteindelijk voorstellen dat het nodig zou zijn. Alleen zitten wij op dit moment nog in een zeer ongelijkwaardige situatie en die zou ik in eerste instantie recht willen trekken. Ik zou het juist voor de toekomst heel interessant vinden zo'n transportzuinige economie eens te onderzoeken, omdat het zo per definitie nu alleen maar deze kant op gaat. Dat is wat ik ter discussie wil stellen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik vind het interessant dat u praat in scenario's, terwijl ik liever over de realiteit spreek. Het gaat gewoon om de feitelijke ontwikkeling en je zult moeten proberen de feitelijke ontwikkeling in gezonde banen te

leiden. Dan is het heel interessant om weer een scenario te maken waaruit blijkt dat iets anders kan, maar als de feitelijke ontwikkeling niet in die richting gaat, blijft dat een tamelijk theoretisch debat en zullen wij vervolgens dingen moeten doen die ervoor zorgen dat het in goede banen geleid wordt. Dat is waar ik op uit ben. Overigens blijft op dit moment het tweede Structuurschema verkeer en vervoer, net als het NMP-2 en de Vinex, het kader waarbinnen wij ons beleid voeren. Het plan van aanpak Transport in balans en de nota Samen werken aan bereikbaarheid zijn in feite een uitwerking van dat kader en geven ook aan waar het heel moeilijk is om de daarin geformuleerde doelstellingen te halen. In dit plan hebben wij een keur van maatregelen aan u voorgelegd, waarbij inderdaad voor de lange afstand de echte concentratie op de modal shift is gericht. Voor het binnenlands vervoer zien wij daar, zeker op de kortere afstand, minder mogelijkheden toe.

Dat betekent niet dat ik het niet toe zou juichen, als ook op de korte afstand andere modaliteiten dan het wegvervoer meer kansen zouden krijgen. Als de bedrijfstak binnenvaart ons meldt dat zij graag een groter aandeel in de kortere afstand willen, zal ik het niet tegenhouden. Sterker nog, daar waar ik het kan ondersteunen, zal ik het graag ondersteunen. Alleen, ik voorziet dat daar de mogelijkheden wat geringer zijn om echte verschuivingen aan te brengen dan in het vervoer op de iets langere afstand. Dat is ook de reden waarom wij zeggen: daar waar die mogelijkheden geringer zijn, moeten wij juist kiezen voor efficiënter en schoner vervoer over de weg. Het wegvervoer op de korte afstand heeft ook een heel belangrijke maatschappelijke functie. Ik moet dan ook zeggen dat, als je daar werkelijk grote beperkingen zou willen leggen, u zich goed moet realiseren dat dit nogal wat consequenties heeft voor de sociale samenhang in ons land. Heel veel van het kortereafstandsvervoer is distributievervoer. Daarbij gaat het gewoon om het vervoer van goederen naar winkels. Die winkels bevinden zich op plekken waar, helaas, geen andere vervoersmodaliteiten eindigen. We moeten oppassen en niet door het inbinden van het goederenvervoer een ander soort vervoer stimuleren.

In concreto betekent het voorgaande dat we de volgende resultaten echt willen boeken. Dit zijn dan resultaten die naar onze mening met het huidige instrumentarium zeer wel haalbaar zijn. Ik noem: de groei van het totale aantal voertuigkilometers tot 2010 met 10% inperken, de modal shift van zo'n 50 miljoen ton bewerkstelligen, de CO₂ in 2010 terugbrengen tot het niveau van 1994 en de uitstoot van NO_x in 2010 verminderen met 60% ten opzichte van 1994. Het is waar dat we met die doelstellingen minder ambitieus zijn dan met die van het SVV. Echter, in tegenstelling tot wat nog in het SVV stond, zijn dit onzes inziens zeer haalbare doelstellingen. Zij zijn ook "belegd" met instrumenten. De trend die op basis van de huidige ontwikkelingen en het huidige beleid wordt voorspeld, kan daarmee wel degelijk in positieve zin worden bijgesteld.

De heer Valk vroeg: wat doen wij als de streefcijfers niet gehaald worden? Wat doen we als het wegvervoer sneller groeit dan verwacht en wanneer de modal shift niet wordt gehaald? Ik meen dat dit beleid een juist beleid is en dat hiermee de doelstellingen wel haalbaar zijn. Hiervoor is overigens ook een draagvlak in de maatschappij en bij degenen die zich met het vervoer en het verladen bemoeien. Ik heb er ook het volste vertrouwen in, dat eenieder zijn verantwoordelijkheid niet uit de weg zal gaan.

Dat neemt niet weg, dat wij bij de uitvoering van het beleid strak zullen gaan monitoren. Dat moet natuurlijk ook. Indien uit de monitoring zou blijken, dat de doelen niet gehaald worden, zal uiteraard aanvullend beleid nodig zijn. Vooralsnog ga ik ervan uit, dat dat niet nodig is, gelet ook op het draagvlak dat er voor dit beleid blijkt te zijn. Een van de leden vroeg om een tweejaarlijkse rapportage, maar in de nota heb ik al aangegeven dat wij jaarlijks zullen rapporteren. Dat zullen wij doen met het MIT. Daarin geven wij altijd de ontwikkelingen aan en dat zullen we ook terzake van dit beleid doen.

Wat de externe kosten betreft: in het interview met het Nieuwsblad Transport van 13 februari jongstleden heb ik inderdaad aangegeven dat de ongedekte en derhalve externe infrastructuurkosten gemakkelijker te concretiseren zijn dan de andere externe kosten, zoals de milieukosten, de kosten van

ongelukken en geluidsoverlast enz. Dat staat niet haaks op het Groenboek van de commissie over de externe kosten. Deze uitspraak is overigens ook in lijn met de kabinetsreactie op het Groenboek die vorig jaar naar de Kamer is gestuurd en met haar is besproken. Hierin wordt het internaliseren van alle externe kosten ondersteund. Overigens geldt dat voor alle vervoersmodaliteiten. Dat zou ten langen leste ook het doel moeten zijn. Uiteraard gelden wel een paar randvoorwaarden. Die treft men dan ook in onze reactie aan. Ik doel nu op de problematiek van het evenwicht tussen de modaliteiten, non-discriminatie tussen landen, efficiency, transparantie en dergelijke. Wat de laatstgenoemde categorieën betreft is er nog veel onderzoek nodig om tot werkelijke concretisering te komen. De commissie en de andere lidstaten weten dat ook. Op dit moment wordt in de CEMT aan een rapport over dit onderwerp gewerkt. Ook mijn ministerie is daarbij betrokken. Dat rapport zal tijdens de vergadering van de CEMT eind april in Berlijn worden besproken.

De heer Blaauw vroeg hoe het zat met de prognoses. We zitten met onze prognoses boven de cijfers van het European Renaissance model. Het is inderdaad zo, dat de huidige jaarlijkse groei van het wegvervoer 1% hoger ligt dan het ER-scenario aangeeft. Dat is overigens geheel te verklaren aan de hand van de snelle groei van het internationale wegvervoer. Het binnenlandse vervoer blijft ongeveer gelijke tred houden met dat ER-scenario. Vooral de snelle groei van het internationale wegvervoer zou, zoals het nu lijkt, kunnen zorgen voor een hogere uitkomst dan in het European Renaissance scenario is geprognosticeerd. Dat is ook de reden dat wij in TIB, Transport in balans, nu tal van maatregelen aangeven. Dat doen wij om ons met ons beleid te richten op de verschuiving van het internationale wegvervoer naar andere modaliteiten. Daarmee komen de cijfers voor het wegvervoer dan ook weer overeen met het ER-scenario.

Ik wil een paar woorden wijden aan de vraag wat wij nu precies gaan doen. Heel belangrijk is dat wij de marktwerking van het spoor en de binnenvaart waar mogelijk verder vergroten. Het is iets te makkelijk om te denken dat, als je maar de prijs

voor de ene hoog genoeg maakt, het met de andere automatisch beter zal gaan. Wij hebben de afgelopen jaren gezien dat op tal van punten instrumenten zijn ingezet, ook in de sfeer van de prijs. Dat is in het wegvervoer altijd vertaald in meer efficiency en niet in een verschuiving naar een andere modaliteit. Sterker nog, de modaliteit spoor is zeer onder druk komen te staan. Naar mijn gevoel ligt dat toch voor het flinkste deel aan het gegeven dat daar de marktwerking nog verre van voldoende is doordrongen. Ook bij de binnenvaart zijn wij nog bezig een slag te maken. Ik hoop dat het de goede kant opgaat. Sterker nog, je kunt in een aantal marktsegmenten al zien dat, waar men de markt goed in handen krijgt, ook de groei geweldig is.

Een ander punt is de kwaliteitsverbetering van het aanbod van de alternatieven voor het wegvervoer. Ten slotte vind ik ook dat wij een taak hebben om het verbeterde aanbod van de andere modaliteiten nadrukkelijker onder de aandacht van de verladers te brengen. De overheid mag er best een rol in spelen. De instrumenten die wij daarbij gebruiken zijn uitbreiding en verbetering van de infrastructuur, regelgeving, communicatie en het stimuleren van technologieontwikkeling, van initiatieven en van samenwerking.

Het is duidelijk dat ik niet alleen kan samenwerken. De hoofdinfrastructuur en nationale regelgeving vallen natuurlijk onder mijn verantwoordelijkheid. Wat de overige infrastructuur en de andere regelgeving betreft, wil ik heel graag samenwerken met de andere overheden, zowel met de provincies en de gemeenten als met de Europese Unie. Dit laatste komt in deze periode van het Nederlandse voorzitterschap ook uitdrukkelijk aan de orde. Punten zoals het rekeningrijden, het eurovignet en de freeways staan hoog op mijn prioriteitenlijstje.

Bij de samenwerking met het bedrijfsleven denk ik meer aan de ondersteuning van een aantal waardevolle initiatieven. Bovendien zal ik de mogelijkheden voor andere modaliteiten dan het goederenvervoer over de weg zeer nadrukkelijk onder de aandacht van het bedrijfsleven brengen. Dat doen wij op dit moment al volop.

Transport in balans is niet weer een theoretische beleidsnota, maar

een echt plan van aanpak met zo'n 100 concrete maatregelen. Meer dan eenderde daarvan loopt overigens op dit moment al. De monitoring van de veelheid van maatregelen heeft zeer mijn aandacht. Ik zal ervoor zorgen dat u goed op de hoogte blijft.

Ik wil ingaan op een aantal recente ontwikkelingen. Op het punt van marktwerking en regelgeving geef ik de voorkeur aan marktwerking boven ingrijpen in de markt. Ik ben er echt van overtuigd dat alleen door het efficiënter maken van de modaliteiten spoor en binnenvaart de verlader deze modaliteiten sterker bij zijn afweging zal meenemen. Mij dunkt dat dwingend optreden hier niet zo verschrikkelijk veel zin heeft.

Wat de marktwerking van het spoor betreft, ben ik heel blij dat er eind 1996 met de Nederlandse Spoorwegen overeenstemming is bereikt over de kapitaaldotatie van het Rijk aan NS Cargo. Met het verstrekken van die kapitaaldotatie is het verzelfstandigingsproces van NS Goederenbedrijf definitief afgerond en staat NS Cargo als volledig verzelfstandigde onderneming in de markt. NS Cargo is vorig jaar met een reorganisatie gestart waarin ingrijpende maatregelen worden genomen ten aanzien van de eigen organisatie en de kostenbeheersing, wat zal leiden tot een verlaging van de kostprijs en een verhoging van de kwaliteit van het spoorproduct. Ik ben er echt van overtuigd dat wij op deze manier een heel belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van het goederenvervoer per spoor in Nederland en in Europa.

Een andere maatregel waarvoor ik mij tijdens ons voorzitterschap zeer zal inzetten, betreft de Trans European Railfreight Freeways. Wij begonnen met de freeways en tegenwoordig heten ze al TERF's; je krijgt het bijna niet over je lippen. Het is mijn doel om de rapportage van een highlevelgroep nog tijdens het Nederlandse voorzitterschap te behandelen. Over een jaar moet het mogelijk zijn om de eerste freeway werkelijk operationeel te hebben. Ik kan u melden dat wij daartoe zelf initiatieven ondernemen met een aantal landen die graag willen meedoen. Overigens moeten wij heel goed oppassen dat de freewaydiscussie niet het excuus wordt om verder niks te doen aan het vrijmaken van het spoor. Wat mij betreft, zijn de freeways een eerste stap op werkelijke liberalisatie. Wij

moeten goed in de gaten houden dat niet alleen die corridors door een aantal landen belangrijk zijn. Uiteindelijk gaat het om de vraag hoe vrij het spoor is te berijden, ook naar de haarvaten toe. Pas op die manier zul je een werkelijk goed georganiseerd spoorvervoer krijgen.

Wij willen via de nota een heel belangrijke impuls geven aan de binnenvaart. Ik heb goed begrepen dat ook de Kamer dat heel belangrijk vindt. Overigens ben ik zeer optimistisch gestemd over de ontwikkelingen in de sector, zeker nu het laatste restje marktordening per 1 januari 2000 definitief verleden tijd zal zijn, maar ook omdat ik een geweldige omslag in de sector en bij het verladend bedrijfsleven bespeur. In de sector zijn er steeds meer ondernemers die al dan niet gezamenlijk de totale vervoersmarkt actief benaderen. Men is echt op zoek naar nieuwe lading. Men pakt de kansen en mogelijkheden actief op en blijft niet doorjammeren, zoals in het verleden nog wel eens gebeurde, over allerlei bedreigingen. Ik zie een agressievere bedrijfstak ontstaan. Dat is prachtig. Omgekeerd zie ik gelukkig ook een beweging vanuit de verladers, die zich steeds meer bewust worden van de mogelijkheden van de binnenvaart, ondanks het feit dat de overslagkosten en de kosten van voor- en natransport voor de binnenvaart zowel relatief als absoluut nog hoog zijn. Men weet toch in toenemende mate de weg te vinden naar onze tijdelijke bijdrageregeling vaarweg-aansluitingen, waardoor de overslagkosten behoorlijk gereduceerd kunnen worden. Ik ben heel tevreden met de toenemende activiteiten in en om de binnenvaart. Dat is erg belangrijk voor de verdere groei en ontwikkeling van de sector. Het is ook goed omdat de binnenvaart een werkelijk wezenlijke bijdrage dient te leveren aan de balans tussen voortgaande groei van het goederenvervoer en toenemende druk op het milieu en de congestie.

De heer **Reitsma** (CDA): Volgens mij is er bij de overslag een probleem. Hoe verklaart de minister het dat, ondanks de tijdelijke regeling, in Antwerpen de kosten per container 1/4 of 1/3 van die in Rotterdam zijn? Dan hapert er toch iets? Ik zie lading rechtstreeks vanuit Rotterdam naar Antwerpen gaan om aldaar overgeslagen te worden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij moeten twee dingen uit elkaar houden. De tijdelijke vaarweg-aansluitingsregeling gaat over bedrijven die aan een vaarwater liggen en aangesloten worden. Deze bedrijven kunnen een investerings-subsidie krijgen, zodat de kosten van hun terminal in de kapitaalsfeer verlaagd worden. Verder weten wij dat er enigszins scheve verhoudingen zijn. Rotterdam is eindelijk bezig om na te denken over het beter bedienen van de binnenvaart. Ik zie werkelijk vooruitgang. In het verleden is het wel anders geweest. De kosten in de Antwerpse haven kan ik niet geheel overzien. Ik vrees dat daar sprake is van enige subsidiëring. Dat zou eigenlijk niet mogen, want het beïnvloedt de keuze op een verkeerde manier. Ik heb geen helder inzicht in de samenstelling van de kosten. Ik kan het mij niet voorstellen dat f 17 een kostendekkend tarief is.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kan het mij indenken dat de minister dit bedrag niet adequaat kan onderbouwen. Wil zij de Kamer hierover op korte termijn alsnog informeren? Wij moeten dit zien in relatie tot onze wens van een investeringssubsidie op de overslagkosten. Ook in de Nederlandse situatie moeten wij de kosten van voor- en natransport fors drukken.

De **voorzitter**: Ik wil dit verbreden. Wij moeten niet alleen naar onze Belgische bureaus kijken. Ik wil graag ook weten hoe het zit in andere havens waar verschillende tarieven worden gehanteerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben er meer op uit om ervoor te zorgen dat Rotterdam meer "Konkurrenzfähig" wordt. Er moeten zodanige investeringen worden gedaan dat werkelijk goedkoper kan worden overgeslagen. In de hele logistiek van de haven moet meer rekening worden gehouden met de binnenvaart. Het gaat niet alleen om de overslagkosten, maar ook om de bediening van de binnenvaart. Ik ben er niet voor om allerlei spionnen op weg te sturen om te kijken wat precies de kosten van andere havens zijn. Laten wij maar op eigen kracht gaan. Overigens ben ik best bereid om bij onze Belgische bureaus na te vragen hoe het bedrag van f 17, als dat klopt, is samengesteld.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wil de minister nog ingaan op mijn vraag of het mogelijk is tot verevening over te gaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik mag geen kosten verevenen. Dat mag Europees gezien niet. Overigens zou je door die verevening zeeschepen ontmoedigen om naar Rotterdam te komen om de binnenvaart aan te moedigen.

In Europa is wat betreft de regelgeving een beweging gaande waarvan ik mij afvraag of die een goede is. Die regelgeving gaat richting restrictie. Mijns inziens is daarvoor de overweging te vaak protectie. Tijdens mijn voorzitterschap zet ik mij er zeker voor in om die regelgeving zo ruim mogelijk te maken.

Tijdens de afgelopen Informele transportraad in Amsterdam hebben wij gesproken over de noodzaak om tot een heel snelle invoering van technische standaarden voor elektronisch rekeningrijden te komen. Als je verschillende technische systemen hebt, hindert dat toch het internationale verkeer waardoor de werking van de interne markt wordt gefrustreerd. Op genoemde Informele transportraad is het belang van de brede toepassing van telematica in het verkeer en het vervoer door alle lidstaten onderstreept. Overigens was er algemene bijval voor de oproep van het voorzitterschap aan de Commissie om zo snel mogelijk te komen met een voorstel voor verdere ontwikkeling van telematicatoepassingen in het verkeer en het vervoer binnen de Europese Unie. Het gaat dus de goede kant op.

De **voorzitter**: Proef ik hieruit nu dat in feite de commissaris vanuit de raad moet worden gestuurd omdat die eigenlijk te weinig doet? Is het bijna een "minister's driven"-actie in plaats van dat de commissaris zelve actief is naast zijn Groenboek?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De club die zich ermee bemoeit, de CEMT, bestaat uit landen die de technische standaarden ontwikkelen waarbij ook de producenten van de systemen betrokken zijn. Er is bij de Commissie de neiging om zich bezig te houden met een heel breed programma, terwijl wij juist vinden dat het wat betreft telematicatoepassingen beter is om zich te concentre-

ren op zaken die het hoogst noodzakelijk zijn, te weten de tachograaf, zijnde het instrument om verkeer en vervoer te handhaven, en de technische standaarden die nodig zijn voor het rekeningrijden. Hoewel alle andere zaken ook belangrijk zijn, moeten enige prioriteiten gesteld worden zodat geconcentreerd verder gewerkt wordt. Ik heb het gevoel dat daarvoor bij de raad brede steun was. Dat steunt de commissaris weer in de richting van zijn collega's, omdat dit soort clubs niet alleen vanuit DG VII worden aangestuurd maar ook door andere directoraten-generaal.

Zoals bekend, is per 1 juli aanstaande een dieselaccijnsverhoging voorzien. Wij hebben aangekondigd – ik vind dat wij dat waar moeten maken – dat wij ook het zware vrachtverkeer hiervoor willen compenseren zolang er geen verdere verhogingen in het Europese te verwachten zijn. De afgelopen tijd is een aantal mogelijkheden onderzocht, waaronder die van de zogenaamde paarse diesel. Die optie lijkt aantrekkelijk omdat daarmee een één-op-één-compensatie vormgegeven kan worden. Zoals bekend, wordt dat ook door de sector voorgestaan. Overigens is het onderzoek naar de juridische en uitvoeringstechnische haalbaarheid van paarse diesel nog gaande. Zo is begin dit jaar in Brussel officieel het verzoek ingediend om binnenslands voor het zware vrachtverkeer lagere accijnstarieven te hanteren dan voor andere dieselgebruikers. Ik blijf ten principale uitgaan van de compensatie voor de accijnsverhoging. Voor het vrachtvervoer over de lange afstand en dus voor het internationale verkeer is het overigens van belang om de accijnsniveaus zo snel mogelijk verhoogd te krijgen.

De heer **Reitsma** (CDA): Wanneer verwacht u dat concrete voorstellen in besluitvormende zin over de paarse diesel in het kabinet aan de orde zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop op korte termijn. Overigens weet ik nu al wel zeker dat die niet per 1 juli aanstaande in te voeren is. Ik weet dat de staatssecretaris van Financiën op het ogenblik ook in overleg met de bedrijfstak aan het zoeken is naar oplossingen om de compensatie te regelen. Ik moet

zeggen dat ik niet van de laatste stand van zaken op de hoogte ben.

De heer **Reitsma** (CDA): Het verlagen van de accijns ten behoeve van een bepaalde doelgroep, kan alleen maar via een wettelijk kader. Zoals bekend, loopt de procedure dan via de Raad van State en Tweede en Eerste Kamer. Als dat niet haalbaar is per 1 juli, hoe wil de minister dan realiseren dat er toch 100% wordt gecompenseerd?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar zal de Kamer even op moeten wachten. Ik weet dat de staatssecretaris hierover vergaand overleg voert met het bedrijfsleven. Wij zullen de Kamer tijdig op de hoogte stellen, mede omdat een en ander per 1 juli ingaat. Dat snap ik heel goed.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Waarom is het volgens de minister zo noodzakelijk om die compensatie door te voeren?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een man een man, een woord een woord. Dat is een heel belangrijke reden. Bestuurlijke betrouwbaarheid is van uitermate groot belang.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat klopt, maar dat geldt voor heel veel zaken.

De minister zegt zelf dat een ombuiging moet plaatsvinden van vervoer per vrachtwagen naar vervoer over water en per spoor omdat het hierbij om een vervuillende sector gaat. Waarom wil zij die sector dan compenseren voor die accijns? Het grootste deel van het dieselgebruik wordt straks vrijgesteld omdat de meeste diesel wordt gebruikt door het vrachtverkeer.

De **voorzitter**: Ik wil mevrouw Vos erop wijzen, dat het debat hierover heeft plaatsgevonden in de Kamer. De meerderheid van de Kamer heeft daarbij gezegd, dat de accijnsverhoging op de grondstoffen op een bepaalde wijze gecompenseerd moet worden, zowel voor personenvervoer als voor goederentransport. Dat voert de minister uit. Daar kan mevrouw Vos het niet mee eens zijn.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Personenvervoer?

De **voorzitter**: Daarvoor vindt via de motorrijtuigenbelasting compensatie

plaats. Ik hoop wel dat mevrouw Vos bij de les was toen wij daarover spraken. Dit is de lijn. Zij volgt een andere lijn. Dat is duidelijk. De minister kan echter niet meer zeggen dan dat zij uitvoert wat in de Kamer is afgesproken.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik vind het heel sympathiek dat de voorzitter het voor de minister opneemt.

De **voorzitter**: Het spijt me, maar ik neem het nu voor mijzelf op.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Oké, er ligt een Kameruitspraak, maar dan nog is het de vraag hoe de minister dat ziet in het kader van de nota Transport in balans, waar wij vandaag over spreken. Het schijnt toch een weg te zijn die ook zij wil op gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kies dus voor variabilisatie, maar zeker bij het goederenvervoer moet dat absoluut in internationaal verband gebeuren. Het is ontzettend interessant om ons eigen goederenvervoer in een nadelige positie te brengen, maar daarmee haal je echt geen kilo van de weg.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik meen dat dit wel degelijk zal gebeuren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan rijden er wat meer vrachtauto's met een buitenlands kenteken in Nederland. Dat is het gevolg van dat soort dingen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Dat zal in de grensstreken zo zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de grensstreken? Hoe groot is Nederland, mevrouw Vos?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister kan toch niet vasthouden aan de stelling dat allerlei Duitse vrachtwagens door een accijnsverhoging van f 0,05 in allerlei delen van Nederland het vrachtverkeer gaan overnemen? Dat vind ik echt onzin.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, maar ik zie net zo min gebeuren dat dit een grote invloed heeft op een modal shift inzake het langeafstandsvervoer. Ik ben er echt van overtuigd dat de belangrijkste manier om de modal shift te beïnvloeden is: het

uiteindelijk vervangen van eurovignetachtige systemen en andere vaste kosten door variabele kosten. Maar laten wij dat dan wel alstublieft internationaal doen. Het heeft weinig zin als vrachtwagens uit Nederland over de grens gaan tanken. Dat is ook nog een gevolg dat je je kunt voorstellen. Kortom: wij hebben afgesproken dat er gecompenseerd zal worden en er zal dus gecompenseerd worden. Aan lastenverzwaring doen wij toevallig niet. Wel aan lastenverschuiving, maar niet aan lastenverzwaring.

Voorzitter! Ik ga in op het eurovignet. In Europees verband heb ik mij steeds als een tegenstander van de verhoging van het eurovignet opgesteld.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben een compensatie afgesproken, maar ik meen dat die niet alleen paarse diesel betrof, maar meer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal de andere noemen. SELA-II kan helemaal nog niet. SELA-II kan alleen maar als wij Euro III hebben vastgesteld. Euro III is nog niet vastgesteld en dat zal ook nog wel even duren. Helaas, zeg ik daar onmiddellijk bij. Wat ons betreft, had die al vastgesteld moeten zijn. SELA-II kan echter nooit meer dan ongeveer 10% van het vervoer compenseren. Daar komen wij er dus lang niet mee, helaas. Was het maar zo dat wij een eenvoudiger methode konden bedenken om het vrachtvervoer te compenseren, maar dat is helaas niet zo.

Zoals ik al zei, heb ik mij in Europees verband opgesteld als een tegenstander van de verhoging van het eurovignet. Ik moet zeggen dat de standpunten in de Transportraad nog zeer uiteenlopen. Die variëren van geen verhoging via aanpassing aan inflatie tot forse verhoging. Overigens is in de Transportraad gesproken over differentiatie van de tarieven van het eurovignet naar de vervuilingsgraad van het voertuig, non-Euro, Euro I of Euro II. Als dat in de praktijk uitvoerbaar blijkt te zijn, zal ik mij daar niet tegen verzetten, temeer niet omdat de differentiatie goed aansluit bij het Nederlandse beleid ter bevordering van milieuvriendelijker vervoer.

Er is gesproken over de toelating van Oost-Europese vrachtwagens. Differentiatie via het eurovignet zou dit voor een deel kunnen beïnvloe-

den. De omvang is niet erg groot. De eisen die aan voertuigen gesteld worden, zijn al heel lang een onderwerp van bespreking, zowel in nationaal als in internationaal verband. Gezien de noodzaak van de internationale afstemming zijn met name in ECE-verband de technische en milieu-eisen waaraan vrachtwagens dienen te voldoen in conventies vastgelegd. Die eisen gelden overigens net zo goed voor vrachtwagens uit West-Europa als voor vrachtwagens uit Oost-Europa.

Ik ben met de woordvoerders van mening dat nog meer geïnvesteerd dient te worden in vrachtwagens die zo min mogelijk verontreiniging veroorzaken. Zowel in Nederland als in internationale kaders wordt hieraan zeer veel aandacht besteed. Ik verwijs naar de CEMT-contingenten, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar de mate waarin een vrachtwagen vervuult. Hoe schoner de vrachtwagen die wordt ingezet in het grensoverschrijdend vervoer, des te meer vervoervergunningen kunnen worden verkregen door een lidstaat. Dat dit systeem als stimulans werkt, blijkt wel uit de vraag van een aantal Oost-Europese landen om verhoging van de CEMT-quota omdat zwaar wordt geïnvesteerd in milieuvriendelijke voertuigen. Ook in de onderhandelingen over bilaterale wegvervoerovereenkomsten die Nederland voert met Oost-Europese landen wordt uitgegaan van de intentie om milieuvriendelijke voertuigen in te zetten.

Ik wil de Kamer er overigens op wijzen dat mijn ervaring met vervoerders uit Oost-Europese landen en hun vervoer naar West-Europa is dat zij veelal gebruik maken van hun beste, minst vervuulende materieel dat kwalitatief gezien niet of nauwelijks meer afwijkt van het West-Europese niveau. Het geheel overziende, ben ik van mening dat de problemen beduidend minder omvangrijk zijn dan wel eens wordt gedacht en zeker dan sommigen proberen te zeggen. Dat laatste heeft waarschijnlijk iets te maken met de concurrentiepositie. De vergroening van het eurovignet kan daarbij ondersteuning bieden.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik neem best aan dat deze ontwikkelingen gaande zijn. Dat is alleen maar positief. Of het nu gaat om West- dan wel Oost-Europese

vrachtwagens, er blijft sprake van onderscheid in de mate van vervuiling. Het zou de moeite waard zijn als de minister als voorzitter dit dossier vrij zwaar wilde inzetten. Het eurovignet is een van de instrumenten. Misschien wil de minister ook nog eens nadenken over andere instrumenten. Het stimuleren van zo schoon mogelijke auto's blijft belangrijk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben het daar vorige week al even over gehad: wij weten dat in Duitsland een poging wordt gedaan om de motorrijtuigenbelasting meer naar emissieverschillen te differentiëren. Dat is niet verschrikkelijk eenvoudig. Wij wachten af of Duitsland dat voor elkaar krijgt en of de Europese Commissie daarmee akkoord gaat om te bezien of wij dergelijke systemen kunnen maken voor de Nederlandse situatie. Op zichzelf is het een mooie manier. Tot nu toe mocht het nooit omdat het discriminatie inhield. Als de Commissie daarin wat flexibeler wordt, moeten wij zelf ook ernstig naar die mogelijkheid kijken.

Er is voorts gesproken over multi- en intermodaal vervoer alsmede over standaardisatie, samenwerking in de keten en de concentratie van de lading. Het lijkt mij een heel belangrijk onderwerp, omdat wij bij het multimodale vervoer standaardisatie en samenwerking in de keten beter voor elkaar krijgen. Er bestaan heel goede kansen voor de ontwikkeling van intermodaal vervoer, vooral omdat het gebruik van gestandaardiseerde laadeenheden, een belangrijke voorwaarde voor intermodaal vervoer, steeds maar toeneemt. Bovendien groeit de internationale belangstelling hiervoor. Met het bevorderen van intermodaal vervoer zal de vraag naar voorzieningen vanzelf toeneemen. Er zullen daarom maatregelen moeten worden genomen om het aanbod aan voorzieningen gelijke tred te laten houden met de vraag. Daarom zal een aantal maatregelen moeten worden genomen. Ik denk daarbij aan het stimuleren van regionale knooppunten, ook in het westen van het land, onder meer door het subsidiëren van investeringen in de infrastructuur. De heer Reitsma en anderen hebben daarnaar gevraagd. Wij proberen, een stijgende vraag naar overslag-

voorzieningen gelijke tred te laten houden met het aanbod dat er komt.

Ik wil nadrukkelijk waarschuwen voor wildgroei. De heer Van den Berg en anderen hebben daarover gesproken. Ik moet zeggen dat ik er ook niet zo verschrikkelijk bang voor ben. Op basis van het advies van de commissie-Kroes van een paar jaar geleden is een evenwichtig net van inlandknooppunten ontwikkeld. Daarnaast zal de markt in eerste instantie zelf moeten aangeven waar extra voorzieningen nodig zijn. Dat geldt ook voor regionale voorzieningen. Van belang is om in overleg met andere ministeries – VROM en EZ – maar vooral ook met andere overheden ervoor te zorgen dat versnippering wordt tegengegaan.

Ik ben het ermee eens dat bij de regionale knooppunten ook de situatie over de grens moet worden bekeken. In dat verband wijs ik op de contacten die tussen Nederland en de deelstaat Nordrhein-Westfalen zijn ontstaan met betrekking tot de ontwikkeling van het knooppunt Arnhem-Nijmegen in relatie tot de Duitse stad Duisburg. Momenteel wordt een haalbaarheidsonderzoek verricht naar een treinsuttle-verbinding tussen Arnhem en Duisburg. Voorts nemen wij deel aan de zogenaamde multimodal planninggroup van de Europese Commissie die in het verlengde van de Trans-Europese netwerken ook een Europees netwerk van terminals bestudeert. Ook in dat kader zal binnen Europa het overleg hierover worden geïntensiveerd.

De heer Reitsma (CDA): Zoals enkele woordvoerders al hebben aangegeven, hebben wij een brief van de gemeente Rotterdam gekregen. Daarin wordt gezegd: als de minister het uitgangspunt hanteert dat er nauwelijks alternatieven voor het wegvervoer zijn als het gaat om bestemmingen binnen een afstand van 50 km, dan sluiten de voorstellen van de commissie-Kroes, die met vijftien regionale punten komt, niet aan op dit beleidsvoornemen. Daar zit spanning tussen. Nu kun je de vraag stellen of het uitgangspunt over die 50 km wel juist is, maar dat is de lijn die de minister gekozen heeft.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik snap nog steeds niet zo goed wat de relatie is tussen de afstand van 50 km tussen regionale knooppunten en

de uitspraak, dat door de bank genomen afstanden korter dan 50 km niet echt beïnvloedbaar zijn. Ik zeg daarbij niet dat waar het kan, het niet zou moeten. Ik geloof echter niet dat die relatie zo groot is. Ik wil nog wel eens goed kijken naar die uitspraak van Rotterdam. Ik vind overigens dat er best enige concurrentie mag zijn tussen overslagcentra. Laten wij er nu voor oppassen dat wij niet weer nieuwe monopolisten creëren! Het is natuurlijk het mooiste als het bedrijf gewoon aan het water of aan het spoor gelegen is en zelf kan overslaan, zodat je zo min mogelijk daartussen liggende transportkosten hebt. Maar soms kan het ook aantrekkelijk zijn als men een keuze uit twee kan maken. Ik zal de suggestie van Rotterdam graag meenemen en bezien of wij daar nog enige logica uit kunnen halen.

Terminals moeten overigens voldoende geëquipeerd zijn, en wel op een zodanige wijze dat de terminalcapaciteit en de knooppuntenfilosofie elkaar niet voor de voeten lopen. De heer Reitsma sprak daar al over. Een terminal moet immers ook op de langere termijn bedrijfseconomisch rendabel zijn. Naarmate het beleid rond intermodaal vervoer succesvoller verloopt, kan de capaciteit van bestaande knooppunten worden uitgebreid dan wel kunnen nieuwe terminals in ontwikkeling worden genomen.

Alle woordvoerders hebben gesproken over de verlaging van de overslagkosten. Innovatie, zowel in overslagtechnieken als in het logistieke concept, is een absolute voorwaarde om overslagkosten te kunnen verlagen. Bij overslag valt overigens tevens te denken aan het ontwikkelen van een efficiënte maar ook goedkope overslagkraan. Dat is met name van belang voor regionale overslagcentra waar de volumina natuurlijk niet zo verschrikkelijk groot zijn. Een concurrerend kostenniveau is essentieel voor de levensvatbaarheid van zo'n terminal. Ook ontwikkelingen om de organisatie van de logistieke keten te optimaliseren, zijn van heel groot belang. Een van de woordvoerders heeft gezegd dat de spoorwegen hebben gemeld dat die kosten nog erg hoog zijn. Ik heb helaas zo het vermoeden dat NS Cargo hun eigen kostenniveau ook op de overslag nog behoorlijk verder naar beneden zullen moeten brengen. Dat heeft ook iets te maken

met het aantal mensen dat zich met overslag bezighoudt.

Ik kom bij het boeiende onderwerp van de drie en vier TEU-trucks. Het project is opgestart naar aanleiding van vragen van vervoerders. Het interessante is natuurlijk wel dat die voertuigen op zichzelf, als zij goed ingezet worden, een behoorlijk effect kunnen hebben op de reductie van de schadelijke emissies. Dat is natuurlijk wel waar. Toch heb ik wel de nodige vraagtekens, onder andere bij de consequenties voor de verkeersveiligheid, voor de infrastructuur en voor het intermodale vervoer. Dat is ook de reden waarom wij op dit moment een inventarisatie naar de wenselijkheid en de haalbaarheid doen, op basis waarvan in elk geval onder een aantal randvoorwaarden proeven zullen worden gestart. Dat zijn dus experimenten. Die kunnen ook mislukken, zo zeg ik er onmiddellijk bij. Afhankelijk van de uitkomsten van de experimenten kan gezien worden of er een algemeen beleid gevoerd kan worden.

Het onderzoek naar de wenselijkheid is bijna afgerond. Ik kom daar nog op terug. Vooralsnog is het gevoel bij de projectgroep dat als aan een aantal voorwaarden is voldaan de proeven met langere en zwaardere vrachtwagens wat de verkeersveiligheid betreft op een verantwoorde wijze kunnen worden gestart. Ik noem het traject, de chauffeur en het voertuig. Ik vind in elk geval dat het niet zo mag zijn dat een en ander de modal shift naar spoor en water in negatieve zin zou beïnvloeden. Eigenlijk zou ik deze het liefst inzetten ter bevordering daarvan. Zij moeten dan juist gebruikt worden in de aanvoer naar andere transportmodaliteiten. Wij moeten goed bekijken hoe dat kan. Vervolgens moet ik ook zeggen dat het een experiment is. Als het in dat kader goed gaat, zou het kunnen werken. Er zal ook op Europees niveau verder over gepraat moeten worden. Ik weet ook dat er zeker in Europa geen enkele aandrang bestaat om een nieuwe modaliteit op de weg te krijgen die de andere modaliteiten in negatieve zin beïnvloedt.

De heer **Valk** (PvdA): Vindt de minister niet dat de inzetbaarheid van het intermodaal vervoer gewoon een absolute voorwaarde moet zijn om daartoe eventueel over te gaan

en dat er anders eigenlijk helemaal geen sprake van zal zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het lastige is dat ik moet zien of ik het werkelijk zo kan organiseren en of ik de regelgeving zo kan maken dat het werkt. Daar zullen wij naar moeten kijken. Nogmaals, wat mij betreft kan er geen sprake van zijn als het betekent dat het een slechte invloed heeft op de modal shift.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De minister heeft een inventarisatie van de knelpunten gemaakt en nu gaat zij een experiment doen. Waar gebeurt dat experiment?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het zal gebeuren op plekken waar men over een korte afstand moet vervoeren. Het gaat dus om het aan- en uitrijden van bepaalde vormen van vracht. De precieze plekken zijn nog niet aangewezen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Het gaat wel via de openbare weg en niet op bedrijfsterreinen?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voor het rijden op een bedrijfsterrein hoeft men geen toestemming te vragen. Dat mag men nu al doen. Als men een rondje wil rijden om de eigen fabriek, dan mag dat van mij! Voorzover ik weet is men zelf al aan het proefrijden. Dat is niet het probleem. Men heeft mijn toestemming alleen maar nodig voor het rijden op de openbare weg.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Hoe kan men nu via een experiment vaststellen of het niet ten koste gaat van spoor en water? Ik vind dat een groot probleem. De minister zegt dat het intermodaal inzetbare als harde voorwaarde moet gelden. Is dat echter iets dat ooit handhaafbaar zal zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als het niet handhaafbaar blijkt te zijn, moeten wij het niet doen. Daar is nu net het experiment voor. Dat is heel simpel. Ik hou niet van conservatisme op dit terrein. Ik proef dat hier wel. Als wij aan de ene kant zien dat zo'n truck voor bepaald vervoer minder uitstoot met zich brengt en dus minder vervuילend is en efficiënt vervoer kan zijn, moet men niet bij voorbaat nee zeggen. Aan de andere kant wil ik ook niet dat het een

concurrent gaat worden voor spoor en water. Wij moeten dus onderzoeken of er een inzetbaarheid te regelen, af te spreken en te reguleren is, zodanig dat dit vervoer ondersteunend werkt voor het intermodale vervoer in plaats van afbrekend. Als het experiment uitwijst dat dit kan, heeft het mijn zegen en anders niet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Zijn wij de enige lidstaat die een experiment uitvoeren met deze truck?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Scandinavische landen kennen de lange truck al veel langer. In Hamburg draait op het ogenblik ook een experiment.

Ik kom bij de ruimtelijke ordening. Het is waar dat ruimtelijke ordening heel belangrijk is bij het bevorderen van andere modaliteiten van vervoer. Het is overigens niet iets waar ik alleen verantwoordelijk voor ben. Samen met VROM en EZ zijn wij erop gericht dat er een netwerk van gespreide en ook renderende knooppunten tot stand komt. Ik heb in Transport in balans ook al aangekondigd dat er bij de bedrijfs-terreinenplanning meer rekening moet worden gehouden met de mogelijkheden van multimodaal vervoer. Ik kan de Kamer mededelen dat dit principe als PKB-uitspraak is opgenomen in de PKB-tekst van de actualisering van de Vinex. Bij het toepassen van de Stirea-regeling van Economische Zaken voor nieuwe bedrijfsterreinen spelen bi- of trimodale aansluitingen ook een heel belangrijke rol.

Hierbij is overigens de communicatie met andere partners, zoals gemeenten en provincies, een niet te onderschatten instrument. Ik kan een aardig voorbeeld geven. Er zijn gemeenten die erg graag op allerlei punten ondersteuning willen hebben van het Rijk. Zij willen bijvoorbeeld een aansluiting op de vaarweg hebben, maar dan moeten die gemeenten ook werkelijk "natte bedrijven" op de bedrijfsterreinen vestigen. Een interessant voorbeeld is Tilburg. Wij zijn momenteel druk in gesprek met die gemeente. Ik vind doortrekking van het Wilhelminakanaal prachtig, maar uitsluitend en alleen als Tilburg er dan voor zorgt dat de "droge bedrijven" daar verdwijnen en dat er "natte bedrijven" komen. Anders heeft het absoluut geen zin. Zo zul je daar wel

elke keer goede afspraken over moeten maken.

De heer **Reitsma** heeft nog gevraagd of ik het locatiebeleid nog explicieter zou kunnen inzetten. Ik heb er net al een paar opmerkingen over gemaakt en er staat iets over in de nota Ruimtelijke ordening en goederenvervoer. De kern van het beleid is om door regionale samenwerking tot multimodale toplocaties te komen en een corridorbenadering is een van de opties. Overigens zou ik dan niet direct voor de Rijksweg 28-optie kiezen, want daar is weinig multimodaals aan. Er is overleg gevoerd met het IPO en de brancheorganisaties en binnenkort vindt interdepartementaal overleg plaats met IPO en VNG. In de PKB is de hoofdlijn ook vastgelegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik erken dat dit niet zo'n mooi voorbeeld is. Daar speelt overigens wel een ander probleem dat ook alles met logistiek te maken heeft. Toch zie je vaak dat bepaalde gemeenten dingen voor zichzelf claimen, die in gemeenten met vaak gunstiger omstandigheden niet mogen. In die zin pleit ik voor een flexibeler beleid, maar dan wel gekoppeld aan die belangrijke voorwaarden. Ik kan tal van voorbeelden geven waar het door de competentiestrijd tussen gemeenten blijft hangen en dat is jammer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Volgens mij is de provincie daar de belangrijkste katalysator voor. De provincie heeft natuurlijk heel veel mogelijkheden om gemeenten via het streekplan te helpen, dan wel te frustreren. Als er problemen zijn, dan heeft de provincie daar een belangrijke coördinerende taak in.

De heer **Reitsma** (CDA): Vandaar mijn verzoek. Welk overleg hebt u omtrent dit onderwerp met het IPO?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben volop overleg over dit onderwerp met het IPO, ook over verdere stimulering. Stigowa is een aardig voorbeeld daarvan. Dat is zo'n project dat we samen met het IPO opzetten, of beter gezegd, het is bijna afgerond. De Kamer heeft de eerste versie van dat verhaal gezien. Soms denk ik juist bij goederenvervoer over water wel eens dat we veel afhankelijker zijn van heel kleine dingetjes dan van de grote infra-

structuur. Ik noem zo'n aansluiting van een bedrijfsterrein, een gemeente die bereid is om daar eindelijk zelf iets aan te doen, bedrijven zelf die eindelijk initiatieven nemen en als we iets hebben in de sfeer van heenvervoer, moeten worden geprobeerd om ook het retourvervoer geregeld te krijgen. Dat soort dingen is vaak bepalender voor de keuzen dan bijvoorbeeld het opkrikken van een heel groot vaarwater. Volgens mij zijn het vooral die kleine dingetjes die het goederenvervoer op het water brengen. We zijn overigens samen met EZ, VROM en de provincie aan het onderzoeken hoe een regionaal transportplan zou kunnen worden gemaakt dat in VERDI past, dat wil zeggen, we proberen het transport beter in te brengen in het verlengde van het brede verkeer- en vervoersplan.

Dan kom ik toe aan de spoorshuttles. Er is een aantal nieuwe spoorshuttles ontwikkeld en niet alleen spoorshuttles, maar ook shuttles over het water. Er is een samenwerkingsverband van bedrijven dat een spoorshuttle tussen Rotterdam en Antwerpen heeft geïnitieerd. Dat is overigens een korte afstand, maar op zulke dikke stromen, kan dat natuurlijk wel degelijk. Naast extra shuttles in de richting van bestaande bestemmingen, zoals Italië, is een groot aantal inspanningen verricht voor shuttles naar Oost-Europa en Rusland. Zoals de Kamer weet, is er het vorig jaar een gestart van Hengelo naar Poznan, waarmee wordt ingespeeld op de grote groei van het goederenvervoer richting Polen. Ook is er een pilot uitgevoerd voor een shuttle tussen Rotterdam en Moskou, speciaal bedoeld voor versproducten. Gezien het succes van die pilot, verwachten wij dat er in 1997 een permanente versshuttle zal kunnen gaan rijden.

Overigens moeten wij ons goed realiseren, dat wij hier slechts in de aanvangskosten kunnen subsidiëren. Het kunnen nooit doorlopende subsidies zijn. Dat zou ten onrechte zijn.

Op het terrein van short sea ontstaan gelukkig een aantal nieuwe shuttleverbindingen, zoals een mogelijke lijn tussen Nederland en Scandinavië. Dat is overigens een mooi voorbeeld van marktwerking. Het aardigste voorbeeld van marktwerking vind ik nog wel de net

gestarte binnenvaartshuttle tussen Rotterdam en Almelo, die een gat opvulde dat het spoor liet vallen.

Het aanbod van intermodaal vervoer verbetert dus. Wij moeten er echter ook voor zorgen dat de vraagkant dat weet. Onder het motto "goed voorbeeld doet goed volgen" proberen wij een aantal bedrijven die overstappen op spoor of binnenvaart bekend te maken bij andere verladers, zodanig dat die daardoor ook gestimuleerd worden. Als er in de keten een goede samenwerking wordt opgezet, zullen wij dat breed bekendmaken, om een multiplier-effect te bereiken. Het inrichten van een informatieloket, waar bedrijven informatie over de mogelijkheden van multimodaal vervoer kunnen krijgen, een soort 06-9292 nummer, maar dan voor het goederenvervoer, kan misschien een goed middel zijn.

Inmiddels is een voorlichtingsbureau in oprichting voor short sea shipping. Het bureau is een initiatief van het gezamenlijke bedrijfsleven. Het wordt door het ministerie ondersteund. Verladers en expediteurs zijn toch heel vaak onvolgende of onjuist geïnformeerd over de mogelijkheden van short sea shipping. Goede promotie en voorlichting zijn van groot belang.

De heer **Blaauw** stelde een vraag over het geven van geld aan Middellandse Zeehavens onder het mom van het stimuleren van short sea. De Europese Unie financiert niet rechtstreeks op grote schaal short sea-projecten in Europese havens, dus ook niet in zuidelijke havens, maar in algemene zin ondersteunt de Europese Commissie de zuidelijke havens met gelden uit structuurfondsen en het cohesiefonds. Voorzover bekend betreft het ten minste 125 MECU in de periode 1994-1996 voor beide fondsen afzonderlijk. Uit de structuurfondsen zijn tot nu toe heel grote projecten in grote containerhavens gefinancierd, onder andere Giara Touro in Italië. Uit het cohesiefonds zijn met name projecten in kleinere havens gefinancierd. Die kleine havens hebben over het algemeen een short sea-relatie met Rotterdam. Ik moet zeggen dat ik tegen het eerste meer bezwaren heb, vooral uit overwegingen van concurrentievervalsing, dan tegen het laatste.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister heeft voor de binnenvaart allerlei mogelijkheden aangegeven.

Er is een forse potentie. Waarom dan zo terughoudend met de doelstelling die zij denkt te kunnen realiseren, de 5% binnenlands vervoer modal shift in 2010?

Minister Jorritsma-Lebbink: 40% op 10% is heel veel. Misschien denkt u dat het weinig is. Streefcijfers zijn niet bedoeld om ze te verlagen als ze bereikt zijn. Dan kunnen wij niet zeggen dat wij er maar mee ophouden. Als het meer mag zijn, alsjeblieft! Wij denken dat het realistisch is om met het huidige instrumentarium, dat wij kennen, deze streefcijfers te willen halen. Als wij meer halen, doordat de markt het beter doet of doordat wij meer kunnen stimuleren, heel graag! Streefcijfers zijn geen maxima. Wij geven ermee aan wat wij minimaal kunnen binnenhalen. Wat mij betreft mag het meer worden. Als daar misverstand over is, wil ik dat graag wegnemen. Er is geen sprake van dat ik die streefcijfers zie als het maximaal te halen doel.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Ik ben blij om dat te horen. Alle collega's hebben het kaartje van Stigowa gezien. Er is een enorme potentie voor natte overslaggebieden. Die potentie kan ik eerlijk gezegd niet koppelen aan de doelen die de minister zich stelt. Er lijkt mij veel meer in te zitten.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik wil toch nog een poging wagen om duidelijk te maken waarom er onder de 50 km wel iets, maar niet alles over water kan. Er zijn namelijk heel weinig winkels aan waterwegen gelegen. Heel veel gemeenten liggen ook niet aan het water. Er zal dus altijd een afstand met de vrachtwagen afgelegd moeten worden, tenzij u vindt dat de winkels verplaatst moeten worden naar oevers van waterwegen. Ik kan mij er echter niets bij voorstellen.

Het gaat om de vraag wat de inhoud is van vrachtwagens die op een korte afstand op de Nederlandse wegen rijden. Welnu, dat betreft voor een flink deel distributieverkeer, waarvan ik hoop dat het tot in lengte van jaren blijft bestaan. Immers, dat bepaalt of ik mijn boodschappen in mijn woonplaats kan doen dan wel dat ik daarvoor naar Amsterdam moet rijden. Zo is het. Door het goederenvervoer op de korte afstand kan men in de naaste omgeving

evenwel nagenoeg alles kopen en dat is maar goed ook. Eerlijk gezegd, is het beter dat vrachtwagens naar die plaatsen rijden dan dat iedereen de omgekeerde beweging gaat maken. Het klopt dat een relatief bescheiden stukje van dat vervoer meer over het water mogelijk is. Waar dat kan, moet dat zeker niet nagelaten worden. Voor het overige is dat ook niet bedoeld voor alleen maar kriskrasrelaties. De bedoeling van het Stigowa-rapport is dat goederen van die plekken over ook langere afstanden vervoerd worden, dus niet alleen tot 50 km, maar ook naar Rotterdam, het buitenland en andere plekken. Nogmaals, het desbetreffende kaartje laat niet zien dat een en ander zo leuk heen en weer vervoerd kan worden.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Mijn vraag ging ook niet over het vervoer onder de 50 km, hoewel daar volgens mij ook wel meer in zit, maar met name over het binnenlands vervoer over de langere afstand boven de 50 km. De minister heeft gezegd dat 5% daarvan aan modal shift bereikt kan worden in 2010. Dat vind ik een zeer lage doelstelling in vergelijking met de potenties die de minister schetst.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als het meer is, zult u mij niet zien huilen, maar zal ik juichen van vreugde. Volgens ons is dit in ieder geval een haalbare doelstelling met de huidige instrumenten. Kan het meer zijn, graag! Een streefcijfer is geen maximum, maar een minimum; daarmee geven wij aan wat haalbaar is met het nu geformuleerde beleid. Wordt er meer bereikt, nogmaals, dan is dat hartstikke fijn. Het cijfer moet wel waargemaakt kunnen worden; vandaar dat ik geprobeerd heb om een realistisch cijfer te noemen. Ik kan dat streefcijfer zo verdubbelen, maar dan ik aarzel wel of dat waargemaakt kan worden.

Voorzitter! Een aantal woordvoerders heeft vragen gesteld over de procedures, zeker naar aanleiding van wat het AVBB daarover op papier heeft gezet, wat overigens meer op Samenwerken aan bereikbaarheid sloeg. Welnu, op het ogenblik worden de mogelijkheden van projectwetgeving onderzocht. Verleden week is daarover ook van gedachten gewisseld met de minister van VROM. De verwachting is dat dit onderzoek eind mei wordt afgerond.

Zoals al is aangegeven, willen wij heel graag van gedachten wisselen over het ingenomen standpunt over het WRR-advies. Een aantal onderwerpen uit het verhaal van het AVBB maken ook onderdeel uit van het onderzoek naar de mogelijkheden van projectwetgeving. Het AVBB noemt ook een beroepsmogelijkheid tegen een PKB in relatie tot het tracébesluit en de afstemming op de milieuwetgeving. Die onderwerpen zijn ook in de evaluatie van de Tracéwet aan de orde geweest. De voorstellen terzake worden deze week op ambtelijk niveau met VROM besproken met het oog op de doorwerking in het ruimtelijke spoor. Daarover zullen wij dus zeker verder moeten praten.

De heer Reitsma (CDA): Ik ben het eigenlijk wel met de minister eens, maar vindt zij wat het AVBB aandraagt realistisch in die zin dat zij dat zo mogelijk in het wettelijke traject wil brengen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Een aantal wel en een aantal absoluut niet. Ik heb er een enkele tussen zien staan die uitgang van het afschaffen van het aanwijzingsinstrument. Daar ben ik niet direct voor, want dat vertraagt de procedures alleen maar. Ik vind dat wij het aanwijzingsinstrument meer moeten gebruiken. Dat doen wij gelukkig ook vandaag de dag. Nu doet het vreemde zich voor dat als de PKB een jaar bestaat, automatisch zowel tracébesluit als PKB voor beroep vatbaar zijn. Daar moeten wij nog eens goed naar kijken. Je moet overigens oppassen om de termijn niet helemaal op te schuiven, want dan is elke druk om snel een tracébesluit te nemen weg. Daarvoor moeten wij dus iets bedenken en wij zijn daarmee bezig. Het Europese Hof speelt ook een rol als het gaat om uitspraken terzake.

Er zitten ook een aantal elementen in waarvan ik niet helemaal zeker weet of zij voldoen aan de Europese regelgeving. Ook daar zullen wij goed naar moeten kijken. Als het gaat om de projectwetgeving, worden de elementen die de AVBB heeft genoemd, die overigens voor een deel door onszelf bedacht zijn in het kader van de evaluatie van de wetgeving, meegenomen.

Wat het spoor betreft kan nog heel veel gebeuren, ook aan de infrastructuur. Met de Betuweroute gaan wij heel hard aan de gang. Dan hebben

wij kwantitatief ook een heleboel bereikt. De kosten kunnen ook nog verlaagd worden. Wij versnellen het aslastenprogramma met extra financiële middelen. Verder heb ik onlangs mijn goedkeuring verleend aan de tijdelijk uitbreiding van de opstelsporen op de Maasvlakte. Met een kleine investering wordt daar het capaciteitsproblemen voorlopig opgelost.

De heer **Reitsma** (CDA): Toch heeft mijn fractie de afgelopen weken het signaal gekregen dat het prima is dat dit via het MIT gefinancierd wordt, maar dat er grote behoefte is om dit project te versnellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het grote project gaat gewoon door. Voor de korte termijn lossen wij via tijdelijke opstelsporen het probleem op. Daarmee is mijns inziens het probleem adequaat opgelost.

Naar aanleiding van het HSL-akkoord hebben wij de procedure gestart voor de vierde partiële herziening van het SVV vanwege de goederenspoorlijn Bergen op Zoom-Antwerpen. Ik dacht dat dit voorstel inmiddels bij de Kamer lag. Ook de tijdelijke bijdrageregeling spooraansluitingen is in 1996 een succes geweest. Zeven projecten hebben een bijdrage gekregen. Op die manier kan zo'n 2 miljoen ton extra per spoor vervoerd worden. Ik zal de regeling in de loop van 1997 uitbreiden met mogelijkheden voor een bijdrage in de overslagvoorzieningen.

Het vaarwegennet in ons land is werkelijk het prachtigste vaarwegennet in heel Europa. Heel veel plaatsen en bedrijfslocaties zijn goed en vaak voor grotere schepen bereikbaar. Dat neemt niet weg dat er toch nog veel knelpunten en wensen zijn. Maar hoe groter het net, hoe meer dat ook zichtbaar wordt. Omdat ik voor de nabije toekomst de kansen voor de binnenvaart optimaal wil houden, wil ik een flink aantal van die knelpunten in de periode 1998-2000 versneld aanpakken. U heeft daarover een brief gekregen. Daarvoor is ook die 200 mln. extra beschikbaar. Bij de keuze van de projecten heb ik nadrukkelijk rekening gehouden met de wensen van het COV en de andere overheden. Ook is gekeken naar de mogelijkheden van realisatie op korte termijn. Wij zullen alle projecten uitvoeringsgereed maken. Wij zullen

een behoorlijk overplanning maken. Zodra wij op een ander onderdeel vertraging hebben, zullen wij niet nalaten om iets meer aan de vaarwegen te doen. Omdat het vaak over kleinere projecten gaat, zal het iets makkelijker zijn om daar iets te versnellen. Dit heeft natuurlijk wel zijn grenzen, want een aantal projecten duren gewoon langer in de voorbereiding.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik hoor steeds verhalen dat deze versnelling er is en dat er sneller geld komt, maar dat het in de procedure zo traag verloopt, bijvoorbeeld bij Den Bosch. Kan de minister zeggen of dit nu echt op gang komt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Den Bosch is een heel groot project. Daar moeten wij nog een procedure doorlopen. Binnen afzienbare tijd wordt een kabinetsstandpunt over het tracé ingenomen. Er zijn twee mogelijkheden: wij gaan er omheen of wij gaan er dwars doorheen. Ik weet wat de voorkeur bij een groot aantal mensen is, maar er zijn helaas anderen die een andere voorkeur hebben. Dit vraagt dus enig overleg. Ik kom er zo snel mogelijk terug. Ik vind wel – en die discussie moeten wij met Den Bosch nog verder voeren – dat als wij voor een omleiding kiezen, Den Bosch vervolgens niet zo kan gaan bouwen dat over 25 jaar precies hetzelfde probleem bij de omleiding bestaat als nu op de traverse bestaat. Dat kan niet. Dat is een discussie die enige tijd vraagt. Dat is heel vervelend, maar het is wel waar.

Wij zijn op zich uitsluitend beheerder van de hoofdvaarwegen. Voor de overige vaarwegen zijn dat de andere overheden. Waar ik kan – dat doe ik ook graag tijdens deze vergadering – roep ik de andere overheden op om hun medeverantwoordelijkheid te nemen. Vooral in de provinciale verkeers- en vervoersplannen moet expliciet aandacht worden gegeven aan ook de verbetering van de provinciale vaarwegen en de ontsluiting van bedrijventerreinen voor de binnenvaart. Daar geldt ook dat overheden echt samen moeten werken aan de modal shift van het wegvervoer af, ten gunste van de andere vervoersmodaliteiten. Ook de provincies zullen moeten investeren en niet alleen in een plan iets moeten neerzetten.

Naast de aanpak van een reeks fysieke knelpunten voor de binnenvaart ga of blijf ik ook de ontwikkeling van overslag via de binnenvaart zoveel mogelijk stimuleren. Daarom wil ik een deel van die 200 mln. gebruiken om de verruiming van het budget voor de tijdelijke bijdrageregeling vaarwegontsluiting te realiseren. Bovendien zal ik de aloude wens van het bedrijfsleven honoreren om tot een betere regeling voor de ijsbestrijding op het hoofdvaarwegennet te komen. Ik meld dat ik in de brief heb gezet, dat ik aan de andere overheden door zal geven dat ik vind, dat zij ook hun verantwoordelijkheid terzake horen te nemen. Een en ander overigens niet met terugwerkende kracht; het ijs is trouwens al weg...

De heer **Reitsma** (CDA): U hebt nu wel een heel goedkope ijsbreker gehad!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar de winter is nog niet voorbij en je weet het maar nooit. Wij hebben heel wat winters gekend waarbij er in maart plotseling weer vorst was. Ik geloof dat er wel eens een Elfstedentocht geweest is in die tijd. Die doen wij echter maar eens per jaar, zodat ik dan wel mag blijven breken.

Op zich is de tijdelijke bijdrageregeling vaarwegontsluiting een mooi instrument en ook een mooi voorbeeld hoe je met heel weinig financiële middelen toch een behoorlijke bijdrage kunt leveren aan de modal shift. De vier projecten die in 1996 tot uitvoering zijn gekomen, hebben gezamenlijk geleid tot 0,5 miljoen ton aan nieuw vervoer over het water. Op dit moment zijn er een twintigtal aanvragen in behandeling en de verwachting is dat het merendeel daarvan positief beoordeeld kan worden. Omdat er geweldige belangstelling voor is en wij direct kunnen meten hoe het zit met de modal shift, heb ik al besloten om de budgetten voor 1998 en 1999 in elk geval te verhogen. Ik kijk of dit jaar een ophoging van het budget noodzakelijk is. Mocht dat het geval zijn, dan ben ik voornemens om ook dit jaar daar meer geld voor uit te trekken.

Dan een opmerking over het inhaalverbod, een oude wens van mevrouw Van 't Riet, maar ook van mijzelf. Aanstaaende donderdag zullen wij beginnen met het inhaalverbod

op de A16 bij de knooppunten Klaverpolder-Galder, tijdens de ochtend- en de avondspits. Dat is de voorloper van de invoering van inhaalverboden voor vrachtwagens op landelijke schaal die voor maandag 2 juni aanstaande zijn voorzien. Dan gaat het over 350 km van het totale hoofdwegenet. De aanleiding is overigens de gunstige resultaten van de proeven die wij hebben gedaan op de A2 en de A50. Ze zullen vooral worden gedaan op die trajecten van het hoofdwegenet waar sprake is van twee keer twee rijstroken en andere criteria.

Wij doen het voorlopig alleen tijdens de ochtend- en de avondspits. Wij noemen dat statische inhaalverboden en dat betekent: alleen op vastgestelde tijden. Zo gauw de dynamische verkeerssignalering is aangebracht, zullen wij ze ook dynamisch invoeren. Dit betekent dat het dan alleen geldt, wanneer het aanbod op een bepaald traject daar aanleiding toe geeft. Uiteraard heeft dat soort maatregelen alleen zin, als ook de handhaving adequaat geregeld is; wij hebben daarover heel goede afspraken gemaakt.

Wat betreft de doelgroepstroken merk ik het volgende op. Van de A16 weet u het: die loopt goed. Wij trekken het op het ogenblik door naar de A20. Verder zullen wij in de loop van dit jaar ook een pilot beginnen op het onderliggende wegenet met een doelgroepstrook.

Over de buisleidingen hebben bijna alle woordvoerders gesproken. Het is waar dat de mogelijkheden van ondergronds transport toenemen en dat is maar goed ook. U heeft op de televisie iets kunnen zien over de voorbereidingen voor het OLS bij Schiphol. Het betekent dat zo langzamerhand de buisleiding meer wordt dan een pijp waar alleen maar vloeibare of vluchtige stoffen doorheen gepompt kunnen worden. Wel moet duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de twee vormen. Zelfs in de huidige situatie is er nog een behoorlijk aantal knelpunten dat de industrie belemmert om te besluiten tot de aanleg van een buis. Die knelpunten zijn overigens van procedurele aard – ik denk aan de ruimtelijke reserve-ringen – maar ook van juridische aard: onderhoud en het nadeel terzake van compensatie bij bijvoorbeeld het verleggen. Bij de behandeling van het MIT hebben we hierover uitgebreid gesproken. De

heer Van Heemst heeft een motie ingediend die bijna kamerbreed is ondersteund. Daarin wordt gevraagd om in het volgende MIT aan te geven onder welke voorwaarden de buisleiding als publieke voorziening kan worden aangemerkt. Dit is een gemakkelijke vraag, maar het is iets moeilijker hiervoor een echt goed antwoord te bedenken. Daarom heb ik besloten een projectorganisatie Buisleidingen in het leven te roepen. Zij moet mij helpen met het formuleren van een antwoord. Misschien lukt het dit antwoord in het MIT op te nemen. Als dat niet lukt, krijgt de Kamer dat separaat en zo gauw als ik het bedacht heb. Dan komt het echter na het tijdstip waarop het MIT gereed moet zijn. Men moet zich goed realiseren dat het MIT al begin juli klaar moet zijn. Lukt het dus niet het antwoord in het MIT op te nemen, dan krijgt de Kamer een separate notitie.

Ik voeg hieraan toe: OLS vind ik zeer interessant. Ik vraag mij terdege af of OLS wel een publieke infrastructuur kan zijn. Het gaat hierbij toch om de verbinding van het ene privaatrechtsgebied met het andere en wij moeten nog nagaan welke mogelijkheden er te vinden zijn.

Het is natuurlijk helder, dat echt grote veranderingen in de modal shift en grote stimulansen voor het ontkoppelen van het vervoer van de milieueffecten eigenlijk alleen maar mogelijk zijn als wij ook bij de technologieontwikkeling een grote sprong voorwaarts maken. Wij zijn heel nauw betrokken bij de ontwikkeling van een topinstituut voor logistiek en transport. Wij werken daarbij heel nauw samen met het bedrijfsleven. Het is uitdrukkelijk de bedoeling, dat dat topinstituut de rol van intermediair tussen bedrijfsleven en overheid gaat vervullen en de daaraan gerelateerde programma-bureaus moeten ook feitelijk opdracht geven voor de pilotprojecten. In de praktijk is dat voor het Centrum voor transporttechnologie al regel. Het gekke is dat wij in dit land op dit terrein zeer veel kennis hebben, maar dat dat door de bank genomen erg versnipperd aanwezig is. Wij proberen zoveel mogelijk koppelingen tot stand te brengen.

Wat combi-road betreft: de projectorganisatie is op het ogenblik bezig met een heroriëntatie op het concept. Het doel is om de kennis, vergaard met dit project, ruimer te kunnen toepassen. Het lastige is, dat

combi-road eigenlijk alleen maar interessant is op de langere afstand binnenslands, maar dat daar de voordelen nauwelijks opwegen tegen het spoorvervoer. De vraag is dan of je het wel wilt. Daarnaast wordt de toepasbaarheid van de bestuurs-techniek onderzocht, ook voor een mogelijk ondergronds transportsysteem, bijvoorbeeld op het stuk waar de OLS zou moeten komen. Op papier bestaan plannen om in de nabije toekomst een pilot met combi-road op of rond een tweedelijnsknooppunt uit te voeren. Belangrijk is natuurlijk na te gaan of gebruikers en belanghebbenden de financiering werkelijk rond kunnen krijgen.

Voorzitter! Ik kom vervolgens toe aan de beantwoording van een aantal losse vragen. Ik zal proberen die snel te doen. Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd waarom voor de binnenvaart geen streefdoelen zijn aangegeven. De streefdoelen voor de binnenvaart zijn integrale onderdelen van de streefdoelen van Transport in balans. Wij anticiperen inderdaad op het vervoer van 50% van de maritieme containers door de binnenvaart. Terecht heeft men niets meer kunnen lezen over de Europese plannen voor de binnenvaart. In het afgelopen najaar zijn de besluiten genomen en vanaf 2000 zal de marktordening passé zijn.

Er is gevraagd of ik een garantie kan geven met betrekking tot de 200 mln. Kunnen die ook werkelijk voor de binnenvaart uitgegeven worden? Ik durf daarvoor eigenlijk mijn hand wel in het vuur te steken. Dat moet lukken met de projecten die er nu zijn.

Ik heb helaas geen nieuws over het Mittellandkanaal. Zoals bekend zijn de plannen met betrekking tot dit kanaal geschrapt uit het derde TEN. Er is afgesproken dat Duitsland en Nederland over vijf jaar de noodzaak tot studie en eventuele uitvoering nogmaals bezien. Men weet, dat dit niet mijn initiatief is. Helaas, zijn de mogelijkheden op dit punt mij uit handen geslagen. Wat ik wel probeer te doen, is sommige Duitse deelstaten stimuleren om bij de eigen bond aan te kloppen. Een aantal deelstaten is namelijk wel degelijk geïnteresseerd in gebruik van het Mittellandkanaal.

Wij werken op het ogenblik aan de ontwikkeling van criteria voor de subsidie van binnenvaart-knooppunten in het kader van het

multimodaal vervoer. Zolang die criteria er nog niet zijn, sluiten wij aan op de criteria van de bestaande regeling, zoals die voor de aansluiting van de binnenvaart en van de rail.

Ik kom bij het huisvuil. Naar aanleiding van een motie is door de minister van VROM de commissie Toekomstige organisatie afvalverwijdering ingesteld. In die motie werd gevraagd een visie te ontwikkelen op de afvalverwijdering op de korte termijn en een voorstel te doen tot wetwijziging die de nieuwe centrale rol van de rijksoverheid tot zijn recht doet komen. Die commissie heeft zich in haar onderzoek vooral gericht op de vormgeving van de toekomstige organisatie van de afvalverwerking. Het operationele deel is niet belicht. Dat zal in het wetgevingstraject overigens wel aan de orde komen. Het vervoer van afval is een van die operationele aspecten. De commissie beveelt onder andere aan de provinciegrenzen op te heffen om het bestuurlijke schaalniveau en de te hanteren instrumenten te laten aansluiten bij de vereiste schaalgrootte van de voorzieningen. Wij weten dat dit al jarenlang een knelpunt is. Op zichzelf stem ik daarmee in. Een consequentie hiervan kan wel zijn dat afval over langere afstanden zal moeten worden getransporteerd dan nu het geval is. In het vervolgtraject van het onderzoek van de commissie zal ik samen met de minister van VROM onderzoeken welke instrumenten er zijn om het transport van afval op een milieuverantwoorde wijze te laten plaatsvinden. Ik ben het er op zichzelf mee eens dat het geen ideale situatie is dat er momenteel over de weg vanuit Limburg afval naar de AVI in Alkmaar wordt getransporteerd. Ik kan wel zeggen dat, vooruitlopend op de te ontwikkelen regelgeving op dit gebied, de AVI Alkmaar serieus bezig is de mogelijkheid van aanvoer over het water te onderzoeken. In het kader van mijn subsidieregeling ter stimulering van het vervoer over het water komt de AVI ook in aanmerking voor een rijksbijdrage voor de investeringskosten van een overslagvoorziening die nog moet worden aangelegd voor de aanlevering per binnenvaart. De AVI is daarvan op de hoogte en is op dit moment zelf bezig.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Daarvoor ben ik de minister heel dankbaar. Ik noemde de AVI meer als voorbeeld van huisvuiltransporten over langere afstand, omdat ik vind dat die in principe zullen moeten plaatsvinden via binnenvaart en via rail en niet met duizenden, tienduizenden vrachtwagens. Wil de minister zich daarvoor sterk maken?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is ook de reden waarom mevrouw De Boer en ik samen met die commissie, die nu voorbereidt hoe het met de regelgeving moet gaan, bezien hoe wij dat kunnen doen. Dat komt terug.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd naar de gebruiksheffing voor de infrastructuur. Wij hebben afgesproken dat er in 2000 een bijdrage voor de infrastructuur zal worden geheven. In het kader van de freeways sluit ik zeker niet uit dat het eerder een rol zal spelen. Wij weten dat een aantal landen zeer hecht aan de introductie daarvan. Ik heb geen zin in eindeloze discussies over de reden waarom wij het niet hebben ingevoerd, als op die manier de freewaydiscussie zou worden geblokkeerd. Wij denken na over een praktische oplossing voor de korte termijn.

Bij de teruggave MRB en eurovignet gaat het niet om een compensatie, maar om het gedeeltelijk teruggeven van een belasting c.q. heffing die al is betaald. Samen met Financiën wordt bekeken hoe wij dat in het vat kunnen gieten. Ik zal daarbij het probleem en ook de oplossing die Rotterdam heeft aangedragen zeker meenemen, want dat lijkt mij op zichzelf een juiste constatering. Het zou heel jammer zijn als het daar niet zou helpen. Overigens kan de teruggave van de MRB en het eurovignet per definitie nooit meer zijn dan het totaal van het bedrag dat is betaald. De regeling zal in algemene zin moeten werken. Vanzelfsprekend is die van belang in die gebieden waar overslag werkelijk plaatsvindt.

De heer **Reitsma** (CDA): Wanneer komt de minister met een dergelijk voorstel?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het zal nog wel eventjes duren. Onze schatting is dat Financiën er circa een halfjaar voor nodig heeft. Het zijn tamelijk gecompliceerde regels,

die fraudebestendig moeten kunnen worden geïmplementeerd. Er is soms best een probleem met de registratie. Je moet het wel allemaal kunnen registreren. Ik kan de Rijksdienst voor het wegverkeer wel elke vraag stellen, maar de kans dat daarmee alles beter wordt, is niet zo verschrikkelijk groot. Wij moeten het dus voorzichtig doen.

Wij zijn op het ogenblik bezig met de uitvoering van de motie-Reitsma die bij de begroting is ingediend en die door u allen is ondersteund. Wij weten één ding zeker: het zal nog een flink aantal jaren duren voordat het selectiesysteem werkelijk kan worden geïntroduceerd, omdat het ook investeringen in de weginfrastructuur vraagt, investeringen die nog niet eens in de planning zitten. Het zal meer tijd vragen dan invoering van het systeem van rekeningrijden. Wij moeten ervoor zorgen dat het ene systeem het andere niet bijt. Ze moeten naadloos in elkaar kunnen overvloeien. Een mogelijke introductie van het selectiesysteem, die zeker later zal kunnen plaatsvinden dan de introductie van rekeningrijden, mag niet worden gebruikt als excuus om van rekeningrijden af te zien. Dan lossen wij onze problemen echt niet op.

Ik kom op de stand van zaken rond de rijtijdenregeling. Wij hebben daarover een lastig overleg gehad. Bij de Kamer proefde ik dat zij vond dat het wat flexibeler zou moeten zijn. Ik heb een tamelijk sterk pleidooi gehoord voor nogal wat ontheffingen. Eerlijk gezegd voel ik niets voor ontheffingen. Ik zoek naar een oplossing die de charme heeft van de eenvoud en bovendien handhaafbaar is. In de huidige situatie weten wij in elk geval dat wij niets kunnen handhaven. Het is een ramp. Ik ben er vreselijk bang voor dat wij straks een prachtige regeling hebben conform alles wat het bedrijfsleven wil, met de restricties die wij ons zelf voortdurend opleggen, terwijl de verkeersinspectie weer niet in staat zal zijn om de regeling werkelijk goed te handhaven. Daar pas ik voor. Ik ben in overleg met de andere MDW-ministers – dat zijn de ministers die zich bemoeien met marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit, met de nadruk op dat laatste – om te zoeken naar een rij- en rusttijdenregeling die wij fatsoenlijk kunnen handhaven.

In dat kader neem ik de tachograaf en de black box mee. Wij zijn hard op weg om de digitale tachograaf zo snel mogelijk geïntroduceerd te krijgen. Tijdens ons voorzitterschap proberen wij er ook verdere besluiten over te nemen. Natuurlijk ben ik voor een black box, maar het is niet verstandig om het nu te forceren en in één stap over te gaan naar de black box. Dat betekent dat het jaren gaat duren voordat wij werkelijk een verbeterd handhavings-instrument gerealiseerd hebben. Wij moeten het in stappen doen. Eenieder die meteen een black box wil installeren met veel meer dingen erin dan voorgeschreven volgens de rij- en rusttijdenregeling, mag dat natuurlijk doen. Het kan voor bedrijven zelfs heel verstandig zijn, omdat de eigen bedrijfsvoering ermee kan worden geoptimaliseerd. Je mag altijd verdergaande dingen installeren. Wij zouden erover kunnen nadenken of wij dat misschien zelfs moeten stimuleren. Europees gezien proberen wij in elk geval zo snel mogelijk dat ding te introduceren, dat ook werkelijk een goede handhaving mogelijk maakt.

Er is een vraag gesteld over het openhouden van de corridors. Ik ben het er natuurlijk hartstikke mee eens om een groot pleidooi te houden voor het openhouden van belangrijke corridors. Hoe meer wij erover discussiëren, hoe groter echter de kans dat bij de eerste blokkade juist die corridors worden dichtgegooid. Dat is het dilemma waarvoor wij staan. In de Transportraad hebben wij er al een keer over gediscussieerd. Iedereen is ervan overtuigd dat het streven prachtig is, maar dat wij tevens voorzichtig moeten zijn. Mensen die iets willen blokkeren, doen dat om een ander daar wat van te laten merken. Desalniettemin is ook de commissaris aan het nadenken over de mogelijkheden. Ik weet dat in een aantal gevallen de nationale overheden er wel degelijk alles aan gedaan hebben om de blokkade zo snel mogelijk weg te krijgen, met alle mitsen en maren die erbij horen. In een aantal andere gevallen kun je constateren dat overheden dat niet altijd even enthousiast gedaan hebben. Waar wij dat horen, zullen wij niet nalaten om dat tegen de desbetreffende overheid te zeggen.

Er is nog de suggestie gedaan om het vrachtverkeer gebruik te laten maken van de busbaan. Wat mij

betreft kan het alleen maar als het niet betekent dat het busvervoer er nadeel van ondervindt. In een aantal gevallen zal het dus wel kunnen en in een aantal gevallen juist niet. Wij zullen het per geval bekijken.

Mevrouw Vos heeft gesproken over de verbetering van het rijgedrag, de beheersing van rijnsnelheden, de overbelading en de toelatingseisen. Wij zijn al bezig met de verbetering van het rijgedrag, zijnde een van de pijlers ter verhoging van de verkeersveiligheid. Daaraan wordt ook uitgebreid aandacht besteed in het MPV 4. In combinatie met maatregelen gericht op de vermindering van de uitstoot, overleg ik thans met de branche in het kader van het integratieproject Milieu en economie over het uitvoeren van een gezamenlijk project op dat punt.

Wij vinden het heel belangrijk de snelheid te verminderen tot aan de limiet. Dat geldt overigens niet alleen voor vrachtauto's. Ik vind in algemene zin dat mensen zich hebben te houden aan de maximum-snelheden. De snelheidsbegrenzer ondersteunt ons daarbij zeer. Overigens willen wij deze zaak samen met de politie en de branche aanpakken. Het gaat niet om alleen handhaven door de politie. Het is ook van belang dat er in de branche bij de werkgevers en de werknemers de overtuiging bestaat dat het goed is zich aan de maximumsnelheden te houden. Ik zie hier kans voor Transactie: heel praktische bedrijfs-gerichte projecten mede ter reductie van CO₂.

De stukken inzake de weegmatten heb ik inmiddels ondertekend en liggen nu bij Justitie. De Kamer krijgt ze een dezer dagen. De weegmatten worden gebruikt voor een eerste check en zijn niet het bewijs. Als er een verdenking is, moet het voertuig nog een keer gewogen worden. De beste manier is datgene wat wij nu gaan doen, namelijk lussen in de weg leggen. Daardoor kunnen wij structureel controleren of men te zwaar beladen is of niet. Ik vind echt dat wij dat moeten doen, want het kost goudgeld. Overbelading is voor de infrastructuur hartstikke slecht. We moeten echt forse maatregelen nemen om er van af te komen. Overigens zijn wij ook nog een onderzoek aan het opstarten over de wijze waarop wij verladers meer verantwoordelijk kunnen maken voor de overbelading. Een aantal

Europese landen heeft daarvoor inmiddels voorzieningen getroffen. Wij gaan na in hoeverre wij zulke voorzieningen ook kunnen inpassen in ons wetgevingssysteem. Dat is nog best lastig. Overbelading is nergens goed voor, zeker niet voor mijn wegdek.

De heer **Valk** (PvdA): Ik dacht dat het wegdek een openbare voorziening was.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben natuurlijk wel een publiek persoon. Bovendien is overbelading slecht voor de modal shift en voor de concurrentiepositie wat betreft andere modaliteiten. Wij moeten er met z'n allen dus heel hard aan werken om overbelading tegen te gaan. Overigens zijn wij ook tegen het kantelen van vrachtwagens, zeg ik in de richting van mevrouw Van 't Riet.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar wat doen wij eraan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In het kader van de ongevalsregistratie hebben wij opdracht gegeven om inzicht te krijgen in de aard, de omvang en de effecten van die gekantelde vrachtwagens. De resultaten van die analyse verwacht ik nog dit voorjaar. Afhankelijk van de uitkomsten van dat onderzoek kan ik zien of ikzelf nog maatregelen moet nemen. Overigens heeft het kantelen in heel veel gevallen te maken met verkeerd beladen.

De zeppelin. Wij hebben een eerste verkennend onderzoek naar de zeppelin laten doen. Het resultaat is heel divers. Het interessante is dat er meer mogelijkheden gezien worden voor personenvervoer dan voor goederenvervoer. Voor het vrachtvervoer zijn op dit moment de erg hoge kosten nog als prohibitief te zien. Het is ongeveer vier keer zo duur als elke andere huidige transportwijze. Daarom wordt het alleen maar gezien als een mogelijkheid voor zeer exceptionele transporten. Toch vind ik het een heel innovatieve gedachte en die hebben wij bij het goederenvervoer in de toekomst zeker heel hard nodig. Het is een beetje een proefballon. Het is een interessant onderwerp.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Komt er binnenkort een locatie van waar de zeppelins kunnen vertrekken? Ik

begreep dat men daarvoor graag de Maasvlakte had willen gebruiken, maar dat dit niet doorgaat. Kan de minister daar nog een rol bij spelen?

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzover mij bekend, moet eerst nog een plek gevonden worden waar ze gebouwd kunnen worden. De fabriek is nog niet echt operationeel. Wij weten overigens dat die dingen recht omhoog en recht naar beneden kunnen en daarom heb ik het gevoel dat het niet echt een probleem zal zijn om, als ze werkelijk operationeel zijn, een plekje te vinden waar ze kunnen landen en starten. Voor de luchtballon is dat tot nu toe ook geen echt groot probleem gebleken.

Voorzitter! Dit was mijn antwoord in eerste termijn.

De **voorzitter:** Hartelijk dank. Ik meen dat de meeste vragen zijn beantwoord. Ik wil mijn collega's verzoeken de grootste terughoudendheid te betrachten. Deze vergadering is wel tot 18.30 uur gepland, maar dat was een streefcijfer. Zij mag ook eerder eindigen.

Tweede termijn van de zijde van de commissie

De **voorzitter:** Ik dank de minister hartelijk voor haar beantwoording. Er rest nog een punt uit mijn betoog, namelijk de geringere mogelijkheden voor de afstanden beneden en boven de 50 km voor de binnenvaart. Er wordt te weinig samen opgetrokken door vervoerder, verlader, scheepsontwerper, leverancier van boordmaterieel, etc. om een nieuw concept van vaartuigen, ook voor de binnenwateren en de haarvaten daarvan, te realiseren. De minister zegt dat zij voor een aantal punten te weinig ruimte ziet voor de modal split. Misschien is het interessant om een van onze beroemde kennisinstituten op die punten in te zetten. Dan kunnen die mensen ook eens een startsubsidie krijgen in de nieuwe vaart der volkeren.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de antwoorden. Er zijn veel vragen gesteld, maar de beantwoording heeft toch zeer snel plaatsgevonden. Dat is bewonderenswaardig.

De minister is niet ingegaan op mijn suggestie om in navolging van het advies van de Raad voor verkeer

en waterstaat over te gaan tot een convenant met het bedrijfsleven.

Minister Jorritsma-Lebbink: Mag ik dat direct goedmaken?

De heer **Valk** (PvdA): Uitstekend.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb haar inderdaad vergeten. Ik zal zeggen wat daarmee het probleem is. Een convenant kun je alleen afsluiten als je daarin afspraken kunt maken waaraan beide partijen zich moeten houden. Het lastige is dat ik bij vervoer over een afstand langer dan 150 km slecht kan vastleggen wat ik in Nederland kan doen om dat te bevorderen. Bovendien doet het flinkste deel van de problemen die wij hebben – ook bij het werkelijk alles op een andere manier vervoeren – zich niet alleen in Nederland voor, maar ook op andere plekken. Dat maakt het wel heel moeilijk. Volgens mij verschil ik ook niet zo verschrikkelijk veel van mening met de Raad voor verkeer en waterstaat. Op een aantal punten getuigen wij echter iets meer van de internationale werkelijkheid, terwijl de Raad op iets meer filosofische wijze kijkt naar de manier waarop het eigenlijk zou moeten. Wij bekijken wat er realiter haalbaar is in Europa.

Een aantal zaken dat in die richting gaat, voeren wij uit. Ik noem het voorlichtingsbureau voor de kustvaart en de platforms met de kustvaart. Daar proberen wij heel nauw die relatie met de verladers te leggen. Een convenant vind ik een groot probleem omdat ik de verladers verplichtingen opleg, terwijl ik maar voor een heel klein deeltje mijn verplichtingen kan invullen.

De heer **Valk** (PvdA): Wat moet ik mij bij dat laatste voorstellen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Als ik van verladers bijvoorbeeld vraag, binnen tien jaar niets meer over de weg te verladen op een afstand van meer dan 150 km, dan bevind je je in alle gevallen in het buitenland. Het gaat dan over zaken die Nederland niet alleen kan regelen. Daarover kun je dus nooit een convenant afsluiten. Ik kan geen convenant afsluiten waarin ik mij verplicht voor Duitsland, België, Frankrijk of de Europese Unie. Dus kun je dan ook niet van het bedrijfsleven vragen, een verplichting aan te gaan als je

zelf slechts een zeer beperkte invloed hebt op de manier waarop het in het omringende buitenland gaat. Je kunt wel proberen, afspraken te maken. Dat vind ik ook belangrijk. Wat de heer Valk vraagt, vind ik erg ver gaan.

De heer **Valk** (PvdA): Natuurlijk zijn er ook in Nederland afstanden denkbaar van meer dan 150 km.

Minister Jorritsma-Lebbink: Die zijn er heel weinig.

De heer **Valk** (PvdA): Het zou natuurlijk heel erg mooi zijn om in het kader van de Europese Unie tot dergelijke afspraken te komen. Is de minister bereid, deze zaak in de Transportraad aan de orde te stellen om te proberen in Europees verband tot dergelijke afspraken te komen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik denk dat ik meer kans heb, dit nationaal voor elkaar te krijgen dan in de Europese Unie.

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Over dit onderwerp wil ik een motie indienen, omdat het naar mijn mening wel degelijk van belang is, ten minste te proberen tot dergelijke uitspraken te komen. Ik dien de motie in met collega Van 't Riet.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

kennisgenomen hebbende van het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat om overheid en bedrijfsleven af te laten spreken dat het goederenvervoer boven 150 km binnen tien jaar in principe intermodaal plaatsvindt;

verzoekt het kabinet alles in het werk te stellen om met het bedrijfsleven tot een dergelijke afspraak te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter:** Deze motie is voorgesteld door de leden Valk en Van 't Riet. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 5 (25022).

De heer **Valk** (PvdA): Voorzitter! Er is nog een tweede onderwerp dat ik de

minister wil voorleggen. Ik heb de minister gevraagd of zij in aansluiting op berichten dat men in Frankrijk probeert te komen tot een vorm van vracht-HSL, een onderzoek wil laten uitvoeren om na te gaan in hoeverre de HSL voor goederen-transport, bijvoorbeeld in de nacht beschikbaar kan worden gesteld.

Ik merkte dat de minister net zo onder de indruk was als ik over eventuele mogelijkheden om in de toekomst zeppelins een rol te laten spelen, in de eerste plaats in het personenvervoer, maar wellicht ook in het goederenvervoer. Als wij tien jaar geleden de mogelijkheid hadden geopperd van ondergronds vervoer van de bloemenveiling naar Schiphol, zou iedereen ons heel glazig hebben aangekeken. Nu wordt het misschien toch werkelijkheid. Ik vertrouw erop dat de ontwikkelingen met betrekking tot de zeppelins prominent in de jaarlijkse voortgangsrapportage over het goederenvervoersbeleid die de minister heeft toegezegd, zal terugkomen.

De **voorzitter**: Daarbij hoort ook een volledige internalisering van de externe kosten die daaraan natuurlijk ook verbonden zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de beantwoording van de vele punten die in dit notaoverleg aan de orde gesteld zijn. Ik heb in eerste termijn al gezegd dat de nota naar mijn mening een heel goed uitgangspunt biedt voor het beleid voor de komende jaren. De minister heeft een aantal accenten die in de nota wat onderbelicht zijn, nader toegelicht. Ik wil nog even kort op die punten ingaan.

Ik noem allereerst het vervoer per buis en pijpleiding. Dat kan naar mijn oordeel in de toekomst een groter perspectief hebben dan nu in de nota wordt aangegeven. De minister heeft toegezegd dat zij over een half jaar een notitie hierover aan de Kamer zal zenden. Ik wacht die met grote belangstelling af, zodat wij in dat kader de principiële discussie kunnen voeren. Het gaat om vragen zoals: welk deel is de publieke verantwoordelijkheid, welk deel moet voortkomen uit een publieke en private samenwerking en welke knelpunten komen wij tegen bij de overslag van de verschillende modaliteiten? Dat is naar mijn mening ook het juiste moment om dit beleidsterrein in een

nieuw SVV breder in te kaderen in het totale verkeer- en vervoersbeleid. Dan kunnen wij met z'n allen proberen om daarvoor ook wat extra beleidsinstrumenten te ontwikkelen die nu nog, en mogelijk terecht, in deze nota ontbreken.

Een tweede punt is de binnenvaart. Redelijk kamerbreed is gezegd dat het goed zou zijn om op dat punt een hoger streefbeeld te hanteren. Ik heb gemerkt dat de minister daar op zichzelf ook redelijk toe bereid is. Het is van belang dat de Kamer dat signaal afgeeft, omdat de beleidsinstrumenten daar dan ook meer op worden toegespitst. Ik wil derhalve de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de binnenvaart een aanzienlijke bijdrage kan leveren in de modal split;

verzoekt de regering het streefdoel tot wijziging van de modal split voor de binnenvaart voor zowel de korte als de lange afstand te verhogen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Reitsma, Van 't Riet, Valk, Van den Berg, M.B. Vos en Stellingwerf.

Zij krijgt nr. 6 (25022).

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ga nog even door op de binnenvaart. Zoals ik al zei, is de brief van de minister een watervriendelijke brief. Ik heb echter concreet gevraagd of de minister in financiële zin nog eens kan aangeven welke wensen van het COV op korte termijn niet gehonoreerd kunnen worden en welk budget daarmee gepaard gaat. Kunnen wij daar, eventueel schriftelijk, nog nadere informatie over krijgen, zodat wij kunnen overzien waar het om gaat? Ik ben het met de minister eens dat in het geval van overplanning het nieuwe instrument voor een aantal projecten misschien nog een oplossing biedt. Wij zouden echter graag de financiële consequenties vernemen.

De minister heeft in het kader van het wegvervoer gezegd dat men volop bezig is met het nader in kaart

brengen van het selectiesysteem. Zij heeft voorts gezegd dat dit enige tijd vergt. Naar mijn mening kan dat systeem zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer een belangrijke bijdrage leveren. Is het mogelijk dat wij om de zoveel tijd van de minister een rapportage krijgen over de wijze van aanpak, de implementatie, de mogelijkheden en het overleg dat moet plaatsvinden. Dan kunnen wij zien wat de stand van zaken is bij de introductie van het selectiesysteem. Wij willen namelijk graag wat druk op de ketel houden en wij moeten voorkomen dat het door bepaalde lacunes in het overleg tussen alle betrokkenen langer zou duren dan noodzakelijk is. Verder wacht ik de voorstellen voor de doelgroepstroken met belangstelling af.

Ik meen dat de minister de zorg van het gemeentebestuur van Rotterdam over de Maasvlakte in relatie tot de 50 km nog niet heeft beantwoord. Ik hoor dat die wel is beantwoord. Ik lees dat na.

Tot slot ben ook ik zeer benieuwd naar de zeppelin. Het lijkt mij goed dat wij ons daar ook eens op oriënteren.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):

Mijnheer de voorzitter! Ik kan mij bij dat laatste aansluiten.

Ik heb nog drie punten. Mijn eerste punt betreft de externe kosten van internaliseren. De minister heeft aangegeven dat het op Europees niveau wel degelijk een punt is dat in bespreking is. De minister heeft gezegd dat extra onderzoek nodig is. Dat is nu gaande en eind april komt dit in Berlijn aan de orde. Betekent dit dat het de inzet van de minister is om de bedoelde lijn te volgen en op Europees niveau op de agenda te houden? Ik kreeg namelijk wat twijfels naar aanleiding van een interview waarin de minister betwijfelde of de externe kosten berekend kunnen worden. Als de minister die inzet kan onderschrijven, voorkomt dat wat mij betreft een motie die vraagt om de kosten op nationaal niveau te berekenen. Het lijkt mij niet zinvol om die kosten op nationaal niveau te berekenen als er in Europees verband een onderzoek wordt geïnitieerd en daarvan binnenkort een uitkomst te verwachten is. Als de minister dit toe kan zeggen, hoeft ik deze motie dus niet in te dienen.

Mijn tweede punt zijn de TEU-trucks. Ook daar sta ik voor eenzelfde dilemma. Ook hier is er sprake van een aantal zaken die erg moeilijk liggen. Ik heb grote aarzelingen over de verkeersveiligheid en in hoeverre die gewaarborgd kan worden. Er zijn wat ervaringen in Australië met de trucks. Zij schijnen nogal over de weg te zwabberen. Daar moet je bij onze infrastructuur natuurlijk niet aan denken. Bij de modal shift geeft de minister heel duidelijk aan dat voorkomen moet worden dat bijvoorbeeld minder gebruik wordt gemaakt van de binnenvaart als de trucks gaan rijden. De infrastructuur en de beschadiging daarvan is een ander punt. De minister spreekt van een experiment. Tegen een experiment kan men zich nooit verzetten. Het probleem is dat een experiment soms automatisch in beleid omgezet kan worden. Als het op deze manier gaat, met als drie ijkpunten de modal shift, de veiligheid en de infrastructuur, moet ik ondanks alle aarzelingen maar gaan leven met het idee van dit experiment.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De carpoolstrook was ook een experiment.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat waren de vluchtstroken ook.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De vluchtstroken waren een goed geslaagd experiment, ook uit veiligheidsoverwegingen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij blijven daarover van mening verschillen. Ik denk eerder aan de vluchtstrook dan aan de carpoolstrook. Maar goed! Onder voorwaarde van de drie genoemde harde voorwaarden gaan wij akkoord met het experiment. Als het experiment wordt geëvalueerd, wil ik daarover op zo kort mogelijke termijn een overleg met de minister.

Mijn derde punt is de gevoelige discussie over de accijnsverhoging. Wij hebben al vastgesteld dat wij absoluut geen afstand nemen van dieselaccijnsverhoging met compensatie. De minister zegt zelf dat de SELA-regeling op dit moment nog niet aan de orde is. Die kan op dit moment niet worden toegepast. Het gaat ook om een klein percentage. Men kan een combinatie bedenken met paarse diesel. Een

deel SELA dus en een deel paarse diesel. Mijn vraag aan de minister is de volgende. Ik keer de zaken dan even om. Ik heb uit berekeningen voor de omringende landen begrepen dat er bij ons wel ruimte is voor een dieselaccijnsverhoging op nationaal niveau. Het kan zijn dat ik het verkeerd heb. Ik stel de minister daarom de vraag hoe het precies zit. Is die ruimte er? De minister heeft bij de dieselaccijnsverhogingsdiscussie gezegd dat het een eerste stap is. Als wij überhaupt iets willen realiseren, dan moeten wij daarmee doorgaan en wel binnen het Europees verband en de daarbij gemaakte afspraken. Is er nu ruimte binnen het Nederlandse niveau? Ik heb begrepen dat wij beneden het gemiddelde zitten. Ik heb hierop graag een antwoord.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor de antwoorden. Ik heb nog een paar dingen die ik even kwijt wil. Ik vind het eerlijk gezegd erg jammer dat doelstellingen in het SVV-II met dit plan niet gehaald worden. Ik vind dat met name bij de CO₂-doelstelling niet acceptabel. Wij weten allemaal dat wij daar hard aan moeten werken. Wat dat betreft steun ik de motie van collega Reitsma om bij de binnenvaart het ambitieniveau te verhogen. De minister zegt niet voor niets dat wij het prachtigste vaarnet van heel Europa hebben. Laten wij daar dan ook nog meer over vervoeren dan wij nu al doen.

Dan kom ik bij de accijnsverhoging. Ik vind eerlijk gezegd dat paars op de foute weg zit met de paarse diesel. Ik denk dat wij het stapje dat het zou kunnen opleveren in samenhang met andere maatregelen niet zetten. Ik begrijp de opvattingen van de fractie van D66 ook niet. Die fractie wil de diesel op een andere manier compenseren dan paars nu doet, maar gaat blijkbaar toch akkoord met dit verhaal. Zij heeft waarschijnlijk geen andere keuze. Wat is het toch tragisch in de politiek.

Ik heb nog twee korte vragen. De eerste vraag betreft de nacht-distributie. Daar heeft de minister niet echt veel over gezegd. Ook collega Van den Berg heeft daarnaar gevraagd. De tweede vraag betreft de doelgroepstroken op achterlandverbindingen. Daar zou ik graag een visie van de minister op willen horen.

Ik sluit af met een motie die betrekking heeft op een economische groei, waarbij een ontkoppeling plaatsvindt van economische groei en transportgroei. Ik maak nog één opmerking vooraf. De minister zei net dat economische groei ook nodig is voor milieu-investeringen, maar dat bestrijd ik. Economische groei levert wellicht milieuschade op en dat moeten we dan weer uit de economische groei betalen. Het lijkt mij dat wij een economische groei moeten nastreven die milieuschade vermindert.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet in de nota Transport in balans uitgaat van de stelling dat economische groei en groei van het goederenvervoer onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn;

van mening, dat juist een ontkoppeling van economische groei en mobiliteit dringend noodzakelijk is;

verzoekt de regering de mogelijkheden van ontkoppeling van economische groei en groei van het goederenvervoer in kaart te brengen en de Kamer hierover uiterlijk met de begroting 1998 een notitie aan te bieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 7 (25022).

Ik geef even het woord aan mevrouw Van 't Riet, die nog een motie wil indienen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Ik zal voor de korthed alleen de motie voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de hoge kosten

voor overslag een belemmering vormen voor de verdere ontwikkeling van intermodaal vervoer;

verzoekt de regering de mogelijkheden te onderzoeken om de investeringskosten van infrastructuur en overslaginstallaties mede te financieren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Valk, Reitsma, Van den Berg en M.B. Vos.

Zij krijgt nr. 8 (25022).

De heer Van den Berg (SGP): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar uitvoerige beantwoording. In het algemeen heb ik met instemming van die beantwoording kennis genomen, maar ik maak in ieder geval op één punt een kritische kanttekening. Ik vind dat van overheidswege meer gedaan kan worden – nog meer dan de minister liet blijken – aan de beïnvloeding van de modal split. Met name de streefcijfers voor de binnenvaart dienen mijns inziens hoger te zijn, maar dat was al duidelijk omdat ik de motie van de heer Reitsma mede heb ondertekend. Ook op kortere afstand kan mijns inziens winst worden behaald.

Voorzitter! Ik heb twee concrete punten aan de orde gesteld waar ik bij mijn weten niet direct een reactie op heb gehoord. In de eerste plaats was dat de problematiek van de ROC's. Ik heb met name bepleit om daar met betrekking tot Kampen een belangrijke bijdrage aan te leveren. Ik heb ook gevraagd of de ontwikkeling van ROC's niet verder van overheidswege gestimuleerd dient te worden en welke rol de minister daarin kan en wil spelen.

In de tweede plaats heb ik geen reactie gehad op mijn vraag over de problematiek van de brughogte. Ik heb het concrete voorbeeld van Fonejagt genoemd. Daar zit een bredere problematiek achter, waar ik toch graag nader de visie van de minister over verneem.

Dan maak ik nog één opmerking. Ik ben niet zo zeer geïnteresseerd in de ontwikkeling van zeppelins, omdat ik de ontwikkeling van ondergrondse infrastructuur veel realistischer en toekomstgerichter vind. Dat kan meer betekenis hebben voor onze goederenstromen. In dit

verband kom ik nog even terug op de discussie over het publieke karakter daarvan. De minister zegt ten aanzien van het concrete project dat voorligt dat zij niet weet of het publiek kan zijn. Ik neem aan dat de overheid randvoorwaarden zal moeten stellen, want het betreft toch infrastructuur. De overheid zal publieke kaders moeten aangeven. Er zijn belangrijke juridische gevolgen. Mijn concrete vraag op dit moment is wanneer de Kamer daar inzicht in krijgt. Ik meen dat de Kamer eerder gevraagd had om een inzicht in de discussie over de juridische aspecten die hieraan verbonden zijn. Het SVV is genoemd, maar dat lijkt mij meer een beleidsstuk en dat lijkt mij wat te ver weg. Ik vraag de minister dan ook in welk kader wij daar als Kamer nader met elkaar over kunnen spreken.

De voorzitter: Ik merk op dat ik geen medeondertekenaar van de moties ben, niet omdat ik hier zit als voorzitter, maar omdat ik denk dat ze niet nodig zijn.

Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! De heer Blaauw heeft terecht nog een aantal vragen genoemd die ik niet beantwoord heb. In de snelheid heb ik af en toe een vraag laten liggen. Ik ben het volstrekt eens met de heer Blaauw, dat er nog veel meer synergie te halen is uit het bij elkaar brengen van alle partijen die deelnemen aan het logistieke proces, om het zo maar eens te zeggen, van de verlader tot de vervoerder, de scheepsbouwer, de ontwerper en noem maar op. Er is een rondetafel-overleg van al die partijen. Wij nemen daaraan deel en faciliteren het. Voorzover wij daaruit dingen kunnen distilleren die van belang zijn om via het kennisinstituut verder te brengen, zullen wij dat zeker niet nalaten. Op zichzelf is dat een prima suggestie.

De heren Blaauw en Reitsma vroegen naar de totale kosten van de projecten van het COV. Ik kan niet precies zeggen wat op dit moment de totale kosten van alle projecten zijn. Voor een deel zijn die projecten overigens nog in een zeer voorbereidend stadium. Wel weten wij, dat wij met de 200 mln. ongeveer alle projecten kunnen financieren die

binnen de periode waarvoor dat geld is uitgetrokken uitvoerbaar zijn. Alle andere projecten hebben een langere voorbereidingstijd nodig. Het COV heeft verschillende projectplannen. Ik wil best eens kijken welk totaal investeringsbedrag nodig is om alles te doen wat daarbij genoemd is. Het zal afhangen van keuzes die gemaakt worden. Voor de Zuid-Willemsvaart moeten wij bijvoorbeeld een keuze maken tussen een project van 200 mln. en een project van 400 mln. Afhankelijk van de omstandigheden is het een of het ander aan de orde.

De heer Valk heeft een motie ingediend over een mogelijke afspraak met het bedrijfsleven om het goederenvervoer boven de 150 km binnen tien jaar in principe intermodaal te laten plaatsvinden. Ik vind dat een goed streven. Wij proberen in het transitoverkeer met Rotterdam nauwere afspraken te maken. Je kunt daar behoorlijk snel rechtstreeks beïnvloeden. Voor het overige zal het toch wat ingewikkelder zijn. Een afspraak vraagt altijd iets van twee partijen. Ik kan mij voor een deel, maar niet voor 100%, vastleggen voor dingen die ik echt kan beïnvloeden. Graag spreek ik verder met het bedrijfsleven over mogelijkheden. Overigens moeten wij ons goed realiseren, dat in het transitoverkeer de modal shift al volop in gang is en de modal split ook helemaal niet slecht is. Vergeleken met alle andere Europese landen doen wij het veel en veel beter, omdat wij zo'n groot aandeel vervoer over het water hebben. Dat moet zo blijven.

Er is onderzoek gedaan naar de vracht-TGV, ook hier al. De marktverkenningen zijn nog niet heel erg optimistisch. Wij denken dat het een rol kan spelen als de TGV werkelijk in Nederland gaat rijden. De vracht-TGV rijdt net zo hard als de passagiers-TGV. Als de lijnen klaar zijn, kan de vracht-TGV misschien een deel van het luchtvervoer vervangen. In feite moet dit worden gezien als een alternatief voor luchttransporten. Misschien zijn er straks combitreintjes te maken. Dat is wellicht nog een aantrekkelijker perspectief dan volledige goederentreinen. Bovendien moet men goed weten, dat er enige geluidsproblemen mee verbonden zijn, zeker als het 's nachts gebeurt. Wij moeten daar op letten.

De heer Van den Berg sprak over de nachtdistributie, waarover wij

steeds meer vragen krijgen. Overigens zijn er al plaatsen waar nachtdistributie plaatsvindt. Er zijn veel restricties aan. Wij zullen altijd nagaan wat wij de mensen eigenlijk aandoen. Men heeft zich te houden aan de wetgeving inzake geluidshinder. Ik heb soms ook het gevoel dat er nog wel iets gedaan kan worden om de geluidsoverlast van sommige vormen van distributie te verminderen, niet alleen in de nacht. Die distributie gebeurt namelijk niet altijd op de meest vriendelijke manier. Ik ben er echter geen voorstander van om elke vorm van nachtdistributie te verbieden, wat gezien de globalisering en onze internationale concurrentiepositie niet goed zou zijn. Zoals gezegd, is hierbij altijd wel sprake van enkele problemen.

De heer Reitsma heeft opgemerkt dat er nog een discussie komt over de vraag welk deel publiek en welk deel privaats moet zijn van de buisleidingen. In dit verband zeg ik nog aan het adres van de heer Van den Berg dat ik in mijn eerste termijn heb aangegeven dat er inmiddels een projectorganisatie buisleidingen is opgezet. Ik poog de eerste resultaten daarvan in het MIT aan te geven en als dat niet lukt, in een aparte notitie over ook de juridische en vervoerskundige implicaties, alsmede over het publieke en het private deel.

De motie over de binnenvaart is een beetje lastig, omdat in de nota hiervoor geen streefdoelen staan dan alleen een modal shift van 5%. Dit houdt 25% meer binnenvaart in, wat gigantisch veel is. Een vage motie waarin staat dat het meer moet zijn, is altijd vervelend. Ik wil graag dat men concreter is. Ik herhaal dat in Transport in balans alleen een streven voor de modal shift staat, wat inclusief alle soorten vervoer is. Als dat gehaald wordt, zal de binnenvaart dus toch nog ongeveer 25% groeien, wat een gigantische opdracht is. Als ik de motie in die zin mag uitleggen dat de modal split zoveel mogelijk gewijzigd en de modal shift zoveel mogelijk gestimuleerd wordt, uiteraard binnen de gestelde randvoorwaarden, heb ik daar geen probleem mee.

Het selectiesysteem behandelen wij natuurlijk samen met de regio Rotterdam. Er is een stedelijk beraad van de Rotterdamse regio in het kader van bestrijding van files. Overigens is afgesproken dat ik ieder

halfjaar aan de Kamer over rekeningrijden rapporteer. Daarbij zullen wij ook het selectiesysteem betrekken en zo mogelijk zullen wij de ontwikkelingen daarin melden. Ik herhaal wel dat wij ervoor moeten oppassen dat het geen excuus wordt.

Mevrouw Van 't Riet heeft gelijk, als zij zegt dat het doel internalisering van alle vervoersmodaliteiten en alle onderwerpen hoort te zijn. Daarvoor is nader onderzoek nodig. In het desbetreffende interview heb ik gezegd dat in eerste instantie gestart moet worden met datgene wat in elk geval helder is. Wij hebben nu namelijk nog geen territorialiteitsbeginsel voor het gebruik van de infrastructuur, dus wij hebben wat dat betreft nog niet geïnternaliseerd. Vandaar dat wij daarmee willen beginnen. Daarbij kan roadpricing helpen, wat een vervanger kan zijn voor het eurovignet dat nergens aan gerelateerd is. Immers, dat is een vaste heffing, maar wij willen dat de gebruiker betaalt.

De dieselaccijns in Duitsland en België verschilt haast niet meer met die in Nederland. Een aantal jaren zaten wij daaronder, maar door de indexering zijn wij nu vrijwel op hetzelfde niveau. Er is dan ook geen ruimte voor verdere verhoging, waarover overigens afspraken zijn gemaakt.

Doelgroepstroken op achterlandverbindingen zijn uitsluitend ten dienste van het binnenlandse vervoer. Die stroken zullen dus lang niet overal aangelegd worden. Dat mag nooit de bedoeling hebben om het langeafstandsvervoer over de weg te stimuleren. Overigens is er bij de A15 nu sprake van een capaciteitsprobleem. U moet zich goed realiseren, ook al gaat nog veel meer over de Betuweroute, dat als de aanvoer in de haven van Rotterdam vergroot wordt, ook de afvoer vergroot moet worden. Dat geldt ook in het binnenlands vervoer. Er is veel spul dat uit Rotterdam komt, maar dat ook in het binnenland blijft.

Wij moeten ons goed realiseren dat met pilotproject Kampen erg veel geld gemoeid is. Echt grote steun mogen wij ook van de Europese Commissie alleen maar geven aan pilotprojecten. Daar moeten wij dus op letten. Als wij alles op een rij hebben, wil ik ook in Stigowa-verband nagaan of en hoe wij andere ROC's kunnen ontwikkelen. In feite is

Kampen een pilotproject waar extra veel rijksgeld in gaat. Wij zullen niet overal zomaar geld in mogen steken. Wij gaan kijken hoe wij dat kunnen doen.

Bij interruptie heb ik al iets gezegd over de brughoogte. En in het hoofdvaarwegennet überhaupt geen bruggen meer is een wens van sommigen in de binnenvaart. Ik kan dat wel op papier zetten, want het is een tamelijk theoretisch verhaal. Ik vind dat ik mij nu maar eens moet concentreren op de doelstelling om de bruggen op zodanige hoogte te krijgen dat het een hoofdvaarweg kan zijn. De Adviesdienst verkeer en vervoer studeert nu op de aanpassingen van de bruggen, maar studeert ook op aanpassingen van de schepen. En dat is misschien nog wel belangrijker. Als die studie gereed is, wil ik wel nagaan waar de echte knelpunten zitten om die ook zo nodig aan te pakken.

De motie van mevrouw Van 't Riet is puur een ondersteuning van het beleid. Wij onderzoeken op het ogenblik hoe wij de investeringskosten van de infrastructuur kunnen meefinancieren, waarbij de randvoorwaarde altijd is dat wij daarvoor toestemming moeten krijgen vanuit het Europese, omdat er in dit soort gevallen ook sprake kan zijn van concurrentievervalsing.

Ik zou aanvaarding van de motie van mevrouw Vos willen ontraden, omdat dit een niet-realistisch model is. Overigens zal de club die voor mij naar het goederenvervoer zal kijken, zich ook bezighouden met een zo efficiënt mogelijk georganiseerd goederenvervoer. Dat betekent dat in elk geval nutteloos rijden nog verder beperkt moet worden. Overigens gaat ook de nota Milieu en economie over ontkoppeling, maar wel over een andere ontkoppeling dan mevrouw Vos in haar motie bedoelt.

De voorzitter: Ik constateer dat wij aan het einde van de beraadslagingen zijn gekomen.

Ik heb gezien dat Verkeer en Waterstaat ook in Stigowa deelneemt. Misschien kan er een ander motto komen, want "nat overslaan" kun je ook anders lezen. Misschien zou het "nat overslaan moet" kunnen zijn. Dit is echter verwarrend.

Sluiting 17.28 uur.