

Korthals

mijn stellige overtuiging geen wezenlijk bezwaar tegen dit wetsvoorstel.

Het WODC-rapport en het benchmarkonderzoek zijn iets vertraagd. Het ene komt in het najaar, het andere aan het eind van het jaar.

Ik ben op het ogenblik als een gek aan het rekenen hoe de verhoudingen hier liggen. U weet uit mijn eerste termijn dat mijn rekenkunde van onbetwistbaar niveau is, maar er zijn nog een paar fracties waarvan het mij niet geheel duidelijk is. Ik moet kiezen: of ik neem het risico met de toezegging die ik heb gedaan dat dit wetsvoorstel wordt aanvaard of ik moet schorsing vragen, want dan moet ik in het kabinet overleggen of wij met een novelle willen komen. U verwacht van mij een uitspraak daaromtrent. Ik vraag een korte schorsing om voor mijzelf te kunnen nagaan welke partijen nu bereid zijn om dit voorstel te steunen en welke niet.

De voorzitter: Gelet op het intense debat en met erkenning van de rekenkunde van de minister denk ik dat hij eerst wat data moet verzamelen. Ik stel voor dat wij instemmen met zijn verzoek om een korte pauze om dat aspect vorm te geven.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister Korthals: Voorzitter. Mijn voorstel was en is om in ieder geval met de Raad voor de rechtspraak te gaan praten om te bekijken of hij in de geest van de voorgestelde beperking tot drugskoeriers wil gaan werken. Ik kan natuurlijk geen 100% garantie geven, maar uit mijn overleg met de Raad voor de rechtspraak heb ik goed vertrouwen dat het wel in die richting zal gaan.

Ik heb gezegd dat ik er met het openbaar ministerie zorg voor zal dragen dat er een rekwirerichtlijn komt waarin staat dat uitsluitend zaken met betrekking tot drugskoeriers bij de politierechter komen waarbij een straf wordt gevorderd van een halfjaar tot een jaar. Hetzelfde geldt voor de enkelvoudige kamer in hoger beroep.

De heer Holdijk sprak de wens uit dat, nadat het wetsvoorstel is aangenomen, alles in het werk wordt gesteld om een wetswijziging in deze richting tot stand te brengen. Dat wil ik bij dezen toezeggen.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Wat houdt die wetswijziging precies in? In het debat ging het om twee elementen: de beperking tot de drugskoeriers en de beperking van de tijdsduur tot die van de noodwet met misschien een uitloop van zes of twaalf maanden. Is dat de inhoud van de wetswijziging?

Minister Korthals: Dat is precies de inhoud van de wetswijziging.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Voorzitter. Ik verzoek u om een korte schorsing, zodat ik in de fractie van het CDA beraad kan voeren over dit voorstel.

De voorzitter: Hoe lang wilt u een schorsing hebben?

De heer **Van de Beeten** (CDA): Voor mij is 10 à 15 minuten voldoende.

De voorzitter: Dan schorsen wij nu voor de theepauze.

De vergadering wordt van 14.58 uur tot 15.15 uur geschorst.

De voorzitter: Ik geef de heer Van de Beeten aan de interruptiemicrofoon de gelegenheid verslag uit te brengen.

De heer **Van de Beeten** (CDA): De situatie doet mij denken aan mijn eerste optreden in deze Kamer bij de Wet strafrechtelijke opvang verslaafden. Met het oog op het belang van de invoering van die wet hebben wij toen tegen de minister gezegd: oké, wij stemmen voor, als u toezegt tot een wetswijziging te komen op een belangrijk punt, het EVRM betreffend. Dat is inmiddels anderhalf jaar geleden. Ik heb zes weken geleden met een aantal collega's gevraagd hoe de stand van zaken is bij dat toegezegde wetsvoorstel, maar daar heb ik nog geen antwoord op gehad. Misschien heeft de minister de mogelijkheid om dat antwoord nu te geven.

Op zichzelf had ik enige twijfel, toen ik het voorstel van de minister hoorde, maar wij hebben vorige week bij de Schipholwet een vergelijkbare procedure gevolgd van een brief van de minister aan deze Kamer en aan de Tweede Kamer, waarin de toezegging dat er zo spoedig mogelijk een wetswijziging

komt, schriftelijk is vastgelegd. In dit geval zou ik willen suggereren om ook uitdrukkelijk toe te zeggen dat de opvolger wordt gevraagd, dit met spoed ter hand te nemen en de ambtelijke voorbereiding alvast te starten. Als de minister bereid is om dit in die vorm toe te zeggen, kan mijn fractie hem een goede laatste dag in de Eerste Kamer bezorgen.

Minister Korthals: Wij zijn pas op de helft van de dag, want wij gaan tot twaalf uur door, dus ik kan de goede afloop nog niet beoordelen. Verder zeg ik toe dat wat de heer Van de Beeten zegt, zal gebeuren. Er komt een brief, waarvan de ambtenaren de voorbereiding al ter hand hebben genomen. Er zijn twee ambtenaren naar het departement om de eerste stukken te gaan schrijven, kan ik de heer Van de Beeten zeggen.

De voorzitter: Deze toezegging zal de kamerleden zoveel vertrouwen geven in het vastleggen van de afspraken dat ik meen op dit moment met de afronding van de behandeling van het wetsvoorstel te kunnen beginnen.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De voorzitter: De aanwezige leden van de fracties van GroenLinks en D66 wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Ik feliciteer de minister met nadruk met de wijze waarop de afronding heeft plaatsgevonden.

De vergadering wordt van 15.11 uur tot 15.40 uur geschorst.

Voorzitter: Van Eekelen

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Regels voor het heffen van mobiliteitstarieven ter zake van het rijden op de weg met een motorrijtuig en de ondersteuning van regionale mobiliteitsfondsen (Wet bereikbaarheid en mobiliteit) (27552).**

Voorzitter

De beraadslaging wordt hervat.



Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik dank de leden die het woord hebben gevoerd in eerste termijn. Ik wil met name de heren Terlouw en Castricum bedanken voor hun vriendelijke woorden. Ik voel mij uitgedaagd om een paar algemene opmerkingen te maken over het beleid met betrekking tot mobiliteit.

Ik heb in de afgelopen vier jaar geprobeerd een mobiliteitsbeleid te voeren. Dan zal men zeggen: dat is toch logisch. Dat is het eigenlijk niet, want tot nu toe probeerden wij in de documenten op basis waarvan beleid werd gemaakt, zoals het Structuurschema verkeer en vervoer, juist om een antimobiliteitsbeleid te voeren. Wij zouden als het ware proberen om de mobiliteit tegen te houden. Dat is niet gelukt. Vandaar dat wij in het Nationaal verkeers- en vervoersplan NVVP hebben geprobeerd om een mobiliteitsbeleid te ontwikkelen vanuit de gedachte dat mobiliteit mag en hoort bij een moderne samenleving. Dat klinkt een beetje zuinig, maar is in feite een heel grote stap vooruit. Mensen voelen zich vrij wanneer zij mobiel zijn. Dat zijn zij niet uitsluitend via de auto, maar dat kan op tal van manieren. De auto speelt wel een heel dominante rol. Het aantal autokilometers is veertien keer zo snel gegroeid als alle andere kilometers. Op grond daarvan moet je tegen de burger zeggen: u mag mobiel zijn, maar u zult ook de consequenties daarvan moeten dragen. Wij hebben daartoe drie B's ontwikkeld: het benutten van wegen, het beprijzen van wegen en het bouwen van wegen. Natuurlijk moet er, zo nodig, ook worden gewerkt aan de infrastructuur voor het openbaar vervoer. Ook daarvoor wordt een prijs gevraagd.

Wanneer je dat beleid probeert te voeren, zeg je ook tegen de burger: het is uw eigen keuze; u staat zelf voor de consequenties van uw eigen keuze. Die boodschap is niet echt heel makkelijk te communiceren. Dat vraagt ook enige bestuurlijke moed. Dat is ook wel gebleken uit de grote hoeveelheid complicaties die voortdurend zijn opgetreden met betrekking tot de B van het beprijzen. De heer Castricum is teruggegaan tot minister Maij-Weggen, maar ook minister Smit-Kroes heeft er al mee te maken gehad. Vanaf die tijd is er

gesproken over prijsbeleid. Wij moeten constateren dat tot nu toe geen enkele vorm van prijsbeleid is gelukt. Er gebeurt weliswaar het een en ander via de accijns en de energiedrager. Dat is ook een vorm van prijsbeleid, maar dat kent zijn beperkingen vanwege de grenseffecten. Wij hebben daarnaast natuurlijk ook te maken met beprijzing in de vorm van de belasting op personenauto's (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB).

Ik ben het eens met allen die hebben gezegd dat niet het bezit maar het gebruik van de auto zou moeten worden belast. Dat is eigenlijk ook heel eerlijk, want dat betekent dat degene die veel kilometers rijdt, meer betaalt dan degene die weinig kilometers rijdt. Daarbij is sprake van een uitdaging voor de burgers die de consequenties van hun eigen keuzes dragen. Veel burgers vinden dat op zichzelf eerlijk, te meer daar wij op het departement hebben uitgerekend dat de gemiddelde rijder die niet meer dan 18.000 km per jaar rijdt, erop vooruit zou gaan bij het gebruik van een gemiddelde auto. Op het ogenblik is een zware fourwheeldrive in de mode. Wanneer je in een dergelijke auto rijdt, dan kan het weleens wat tegenvallen. Maar een echte gemiddelde middenklasser gaat erop vooruit. Dat is eerlijk en dat vinden de meeste Nederlanders ook eerlijk.

Met het oog daarop is het jammer dat op dit moment wordt gezegd: wij willen eerst bewegen en dan pas beprijzen. Dat zal namelijk niet lukken. Dat ben ik eens met alle woordvoerders die dat hier naar voren hebben gebracht. Je weet van tevoren dat dit niet zal lukken. Wij hebben uitgerekend dat wanneer je niet de drie B's hanteert maar één B schrapt, er tussen de 20 en 30 mld euro meer nodig is om hetzelfde effect te bereiken. Dat geldt zal er niet zijn. Ik ben het met de heer Terlouw eens dat je het geld aan nuttiger zaken kunt besteden. Voor die keuze komt ieder kabinet op een gegeven moment te staan. De prognoses gaan ervan uit dat het aantal personenauto's zal groeien van 6,5 miljoen tot 9 miljoen. Dat heeft te maken met de bevolkingsopbouw en met de welvaart van de bevolking. Het is niet te faciliteren wanneer al die auto's tegelijkertijd gaan rijden in de spits. Wij moeten de bevolking duidelijk maken dat de invoering van

een eerlijk prijssysteem zo gek niet is.

Dit wetsvoorstel faciliteert het rekeningrijden niet omdat het uiteindelijk door de tijd is ingehaald. Mijn voorganger heeft het wetsvoorstel met betrekking tot het rekeningrijden ontworpen. Wij hebben altijd gedacht dat het een tijdelijke maatregel zou zijn. Wij wisten namelijk dat er nieuwe technieken op de markt zouden komen, waardoor het prijsbeleid uiteindelijk op een eenvoudiger manier kan worden ingevoerd dan via de tolpoorten. Het nadeel van tolpoorten is dat je zoveel sluipverkeer krijgt. Als je het hele netwerk op een verstandige manier beprijst, dan heb je daar geen last van. Dan kun je beter met sluipverkeer omgaan. Omdat die techniek niet voorhanden was, hebben wij gezegd dat wij ergens mee moesten beginnen. Je kunt wel voortdurend op het betere systeem wachten, maar daarmee los je de huidige problemen niet op.

Op een gegeven moment werd vanuit de industrie gezegd dat het op dezelfde termijn kon worden ingevoerd als de tolpoorten. Met de tolpoorten zou eerst een proef worden gehouden tot 2004 en dan zouden die proeven worden uitgebreid tot 2006. De industrie zei toen dat het mogelijk was om het totale Nederlandse wagenpark in 2006 uit te rusten met een techniek voor kilometerheffing en dat werd bevestigd door de heer Pieper. Dan moet je de vraag stellen of dat, alles tegen elkaar afwegend, nog wel de moeite waard is, te meer daar de weerstand geweldig georkestreerd was. Wij verwachtten dat het ontzettend veel agressie zou oproepen. Toen wij merkten dat er meer draagvlak kwam voor een systeem dat een eerlijker verdeling over de totale bevolking organiseerde, leek het verstandiger. Dat moment weeg je natuurlijk af. Ministers binden zich aan het regeerakkoord. Het regeerakkoord is halverwege de rit nog eens herzien op hetzelfde onderwerp. Zo'n beslissing neem je niet in één nacht, mede gezien de weerstand die er was. Daarom is er een aantal keren over gesproken.

Ik ben van mening dat het heel wel mogelijk is om kilometerheffing in te voeren, als het tenminste een kans krijgt. Na de brief van 26 juni van de ANWB ben ik daar alleen niet zo erg optimistisch meer over. Zodra

Netelenbos

iets mogelijk is, schrijft men dat het toch maar niet zo moet. Dat is de tragiek. Toen wij spraken over rekeningrijden, hebben ANWB en VNO-NCW telkens gezegd dat zij voor expresbanen waren. Ik heb steeds gezegd dat die expresbanen kunnen bestaan naast een andere manier van belastingheffing. Tenslotte is kilometerheffing niets anders dan het heffen van belasting op een eerlijker manier. Wij hoeven ook niet meer euro's te innen dan op dit moment. De verdeling organiseren wij dan via het gebruik. Wij hebben goed geluisterd naar degenen die voor andere systemen waren en dat was met name de expresbaan. De doorstroomroute van Antwerpen naar Zaandam is steeds aan de orde gesteld en daar is dit wetsvoorstel voor nodig.

Ik hoor hier dat de ANWB een brief heeft gestuurd, waaruit blijkt dat men daar bij nader inzien toch weer anders naar kijkt. Dat sterkt mij in de gedachte dat iedere minister van Verkeer en Waterstaat, van welke kleur ook, te maken zal krijgen met een gebrek aan draagvlak zodra een prijssysteem wordt ingevoerd. Het is kennelijk makkelijker via de algemene belastingen. Dan concurreert het evenwel echt met iedere andere uitgave en ik vind dat zelf zeer onverantwoord. Ik heb dan ook gestreden voor al hetgeen anders is. Dat is niet gemakkelijk, zo kan ik uit de praktijk zeggen, maar ik vond het wel nodig omdat thema's als gezondheidszorg, onderwijs en veiligheid nu eenmaal concurreren met uitgaven voor meer infrastructuur. Dan is het alleszins verstandig om de gebruiker daarop aan te spreken.

Dat geldt overigens volgens mij ook voor openbaar vervoer. Het is tegenwoordig heel modern om te praten over gratis openbaar vervoer, maar ik ben daar een groot tegenstander van. Ik vind dat ook het mobiel zijn via openbaar vervoer een prijs kent en de Nederlandse burger betaalt, in verhouding tot andere Europese landen, niet heel veel voor zijn bus- en treinkaartje. In de toekomst zal dat, zo meen ik, moeten veranderen, willen wij niet een groot beslag leggen op de belastinginkomsten. De heer Noordzij vindt dat het via de belasting moet lopen, zo hebt u vanmorgen misschien in de krant gelezen, maar ik ben die mening niet toegedaan.

Kortom, voorzitter, zonder prijsbeleid loopt het niet goed in Nederland, waar nu 16 en straks 17 miljoen mensen wonen die allemaal heel mobiel zijn en ook gebruik maken van alles dat aan modaliteiten beschikbaar is. Onze steden zullen dat verkeer nooit aan kunnen, dus nadenken over integraliteit en samenhang moet. De heer Van den Berg heeft gezegd dat hij dit heeft gemist in het wetsvoorstel. Dat kan kloppen; het wetsvoorstel behandelt ook niet het integrale beeld van verkeer en vervoer, want dat heb ik vastgelegd in het NVVP. Daarin is het hele integrale beleid uitgewerkt, waardoor de drie B's van benutten, beprijzen en bouwen aan de orde zijn. Het is dan ook niet terecht om te stellen dat ik niet eens een norm zou hebben voor de vraag, wanneer extra infrastructuur moet worden aangelegd. Die norm is er namelijk wel: die staat in het NVVP. Wanneer de gemiddelde snelheid in de spits zakt onder de 60 km/h op een traject van 30 km, hebben wij te maken met een knelpunt dat dient te worden opgelost, zo is in het NVVP vastgelegd. Vervolgens moet dan worden gezien of het knelpunt met benutten kan worden opgelost, bijvoorbeeld door spitsstroken aan te leggen en de vluchtstrook als spitsstrook te gebruiken. Wij hebben ook veel plannen om er heel veel bij te maken, maar dat is nog niet zo simpel, omdat ook daar zaken als geluidhinder en milieu gelden. Ik hoop dat die ook in de toekomst blijven gelden, want er wonen veel mensen langs onze wegen. Als het niet kan door middel van benutten, moet er nieuw gebouwd worden.

In het NVVP had ik daar, nog onbelegd, 39 mld euro voor beschikbaar. Dat vond men te weinig en dat werd gebruikt als een hoofdargument om tegen het NVVP te stemmen. Zo werd het althans gezegd. Morgen zullen wij misschien weten hoeveel geld er in het komende regeerakkoord beschikbaar is voor verkeer en vervoer, maar wat ik tot nu in de kranten lees is, dat er voor 300 mln euro wordt bezuinigd en dat er nog eens 100 mln euro bij wordt gelegd, waardoor er in totaal 400 mln euro beschikbaar zou zijn. Welnu, per strekkende kilometer zijn de kosten 20 mln euro, dus op die manier schiet het niet op.

Daarom hebben wij het voorliggende wetsvoorstel nodig. Dit voorstel maakt het immers mogelijk

om prijsbeleid in te voeren op specifieke trajecten. Tol kan uitsluitend worden geheven op nieuwe of grootscheeps gerenoveerde wegen, omdat dit zo is voorgeschreven binnen de EU. Je kunt niet op al opengestelde, dus bestaande wegen tol introduceren. Bij de Beneluxtunnel – één van de mogelijke projecten voor de proef – hebben wij dan ook bij de opening een apart regime ingevoerd, waardoor het straks mogelijk is om ook voor die tunnel prijsbeleid te voeren. Op die manier kunnen wij publiek-privaat samenwerken, maar kunnen wij ook beslissen om een tolgeweg aan te leggen of een spitsstrook als tolgeweg te introduceren. Ik kan mij goed voorstellen, gelet op de plannen voor de toekomst, dat men de voorliggende wet nog heel hard nodig zal hebben om te kunnen lenen bij de minister van Financiën en vervolgens via tolheffing inkomsten te kunnen genereren. Daardoor drukt het op een andere manier op de rijksuitgaven en op het financieringstekort.

Het wetsvoorstel dat voorligt, vind ik dan ook geen kaal of mager voorstel. Sinds 1930 geldt in Nederland een tolvorbod en bij ieder project waarbij tol aan de orde was, moest dan ook een separate wet worden opgesteld. Heel vaak heb ik met de heer Van den Berg aan de overzijde debatten gevoerd over projectwetten versus generieke wetten. Men wilde in ieder geval generieke wetten voor tal van thema's. Dat gold niet alleen verkeer en vervoer, maar alle onderwerpen. Uit staatsrechtelijk oogpunt gaf men de voorkeur aan generieke wetgeving. Op zich ben ik het daar wel mee eens, al zul je niet altijd aan specifieke wetgeving kunnen ontkomen. Het is inderdaad mooier om algemene wetten te hebben waarbinnen krachtens wet een en ander wordt ingevuld. Deze wet maakt het in ieder geval mogelijk om tolgewegen, toltunnels, tolbruggen en nieuw aangelegde expresbanen te introduceren en om proeven met expresbanen te doen op bestaande wegen. Het lijkt mij dat die proeven moeten worden gehouden, omdat wij toch willen weten of de Nederlander ervoor kiest. Mevrouw De Blécourt wil heel veel precisie als het gaat om de vraag wat er uit zo'n proef moet komen, maar laten wij dat nu niet doen. Laten wij met de

Netelenbos

kennis die er over expresbanen is – in het buitenland zijn die er ook; het is dus geen fenomeen dat wij hier bedenken – gewoon in de praktijk bekijken hoe dat werkt. De expresbanen in de VS hebben soms wel 240 verschillende tarieven op een dag. Dat fluctueert als het ware met het aanbod van het verkeer. Hoe wij dat in Nederland op ons beperkte grondgebied kunnen organiseren, moet dan ook goed worden uitgezocht. Dat zal echt niet gemakkelijk zijn. Als wij alles van tevoren willen vastleggen, geef ik u op een briefje dat het mislukt en moeten wij er niet aan beginnen. Op specifieke trajecten moeten wij maar eens gaan bekijken wat de prijs-elasticiteit is. Als daar ervaring mee is opgedaan, zou ik mij kunnen voorstellen dat het voor marktpartijen interessant is om erin te investeren. Als wij daar geen ervaring mee opdoen, zal er geen marktpartij zijn die erin mee wil gaan en dan krijgen die ervaringen die wij in het verleden weleens hebben opgedaan en die ons nog steeds parten spelen, zoals bij de Wijkertunnel. Dat was een heel slechte PPS-constructie die de overheid veel geld heeft gekost. Dat hadden wij beter anders kunnen doen, maar dat is wijsheid achteraf. Daarom eerst maar eens wat experimenteren. Daar is overigens ook altijd om gevraagd, ook door VNO/NCW en de ANWB. Zoals altijd heb ik mij ook op dit punt flexibel opgesteld en mij bereid verklaard om die ervaring op te doen.

De heer Lemstra heeft enkele kritische noten gekraakt over de 120 mln euro die aan het rekeningrijden zijn besteed. Ik heb daar natuurlijk ook veel last van gehad en mij er ook wel aan geërgerd. Die uitgaven zijn vanaf 1996 gedaan. Wij hebben voorop willen lopen vanwege twee doeleinden. In de eerste plaats zou het voor de markt interessant kunnen zijn om bepaalde technieken te ontwikkelen die later ook elders te vermarkten zijn. Ik vind het een enorme gemiste kans dat wij op dat punt niet voorop gaan lopen maar achteraan. Ik heb aan alle kanten gemerkt dat ook de Nederlandse industrie dat bepaald niet prettig vindt. In de tweede plaats zou elk ander idee vele malen duurder zijn geweest. Nu is er vanaf 1996 grootschalig geëxperimenteerd. Dat heeft geld gekost, de ene helft het ministerie van Financiën en de

Belastingdienst, de andere helft alle technieken, de poorten, de pilots, enz. Daarvoor hebben wij met z'n allen toch ook gekozen. Iedereen die denkt dat dit soort nieuwigheden kan worden ingevoerd zonder geld uit te geven, weet toch niet hoe zoiets werkt. Ik vond het dus jammer dat er politiek gewin mee is gehaald. Ik zeg niet dat de heer Lemstra dat heeft gedaan, maar het is wel breed uitgemeten. Dit soort bedragen is in een periode van zes jaar uitgegeven, inclusief alle ambtelijke voorbereidingskosten. Het is natuurlijk veel geld, maar dit geld was bedoeld om een complex probleem op te lossen. Voor kilometerheffing is ook het een en ander uitgegeven. De Tweede Kamer wist dat er kosten werden gemaakt en heeft die bij de begrotingsbehandeling geaccordeerd. Dit gold ook voor de prijsvraag. Daarna heb ik geen uitgaven meer gedaan.

Overigens zou ik het heel verstandig vinden als men de structuurwet wel zou bespreken; voor de kilometerheffing is een basiswet gemaakt waarin de structuur wordt geregeld. Daarnaast zou een aparte invoeringswet worden gemaakt. Als je nu zegt: wij willen eerst bewegen en dan beprijzen, is er niets op tegen om die structuurwet wel te bespreken, want wetgevingsprocessen nemen in dit land jaren in beslag. Je moet nog twee wetten in het Staatsblad kunnen krijgen voordat er sprake kan zijn van enig experiment. Daarmee zijn wij nog jaren onderweg. Ik hoop dat het nieuwe kabinet van mening is dat de bepaling van de structuur nog geen invoering inhoudt en alvast dit debat wil voeren. De tijd zal het leren. Ik zal in ieder geval vanuit een andere stoel opletten of het gebeurt en anders kunnen er altijd nog initiatieven worden genomen.

Ik ben het eens met de heer Terlouw als hij zegt: meer marktwerking via beprijzing is onvermijdelijk. Door vele polderpartijen is dit de mobiliteitsmarkt genoemd. Ik heb met al die polderpartijen intensief overleg gevoerd om die mobiliteitsmarkt te kunnen ontwikkelen. Daarom ben ik bedroefd over die brief. Er was een belangrijke polderaar die het in ieder overleg met mij eens was dat er een mobiliteitsmarkt moet komen. Ik hoop dat het spel goed wordt gespeeld.

In het kader van de prijsvraag hebben heel wat industrieën ingetekend voor onderzoeken naar transponders en systemen die het mogelijk maken om de kilometerheffing in te voeren. Mij valt op dat de schrijver van de brief dit systeem heeft ingevoerd. Je kunt daar voor € 1000 een abonnement nemen. Ik hoop niet dat wij straks moeten constateren dat de markt verdeeld is voordat wij er erg in hebben en dat er maar één aanbieder is als wij het systeem willen invoeren. Ik hoop dit oprecht, maar ik maak mij grote zorgen op dit punt.

Mevrouw De Blécourt heeft gezegd dat de wet doelmatig moet zijn en effectief. Ik ben van mening dat tolwegen en tolbanen waar tol wordt geheven, altijd effectief kunnen zijn omdat zij extra faciliteiten bieden en extra kwaliteit. Het antwoord op de vraag of men daarin wil investeren is afhankelijk van het traject. Dit moet dus op maat worden gesneden. In dunbevolkte gebieden kan dit niet functioneren, maar in de Randstad wel. Waar wordt dan aan gedacht? Ik verwijs naar de tweede Coentunnel, maar ook naar de A5. De laatste wordt al gebouwd en zal in 2003 onmiddellijk een tolweg zijn, omdat hij in het traject A5, verlengde Westrandweg en Coentunnel een functie moet hebben, anders is het traject tekort.

De A4 Midden Delfland zou ook een tolproject moeten worden met tunnels bij Vlaardingen en Schiedam waarna het traject verder zal gaan naar de Belgische grens. De commissie-Blankert heeft verkend of dit een interessante optie kan zijn. De uitkomst van die studie is dat dit op delen van het traject interessant kan zijn. Op dit moment werkt de heer Luteijn dit verder uit met marktpartijen. In dit proces wordt dus niet zomaar een beslissing genomen; er wordt met commerciële partijen bekeken of dit kan worden gerealiseerd. Ik denk dat dit nog steeds nodig is. Ondanks de extra budgetten die voor de komende vier jaar beschikbaar worden gesteld, kan men niet zonder PPS-instrumenten. Daarom is deze wet zeer nodig.

Ik heb gisteren een verkenning ontvangen naar de verbetering van de situatie bij Maastricht en de tunnel die daar wenselijk wordt geacht. Ook hier worden de mogelijkheden van publiekprivate samenwerking bekeken. Ook daarbij kan deze wet van dienst zijn. De

Netelenbos

Westerscheldetunnel is op een specifieke wet geschoeid, maar ook voor deze tunnel had deze wet kunnen worden benut. Het wordt immers een toltunnel. Op dit moment wordt met de provincie Zeeland bezien of het mogelijk is om bij Sluiskil een tunnel aan te leggen. Als daartoe zou worden besloten, kan deze tunnel op basis van deze wet een tolregime krijgen. Het moge duidelijk zijn dat er veel behoefte is aan dit wetsvoorstel.

Ik wijs u er verder op dat dit wellicht een kale wet is, maar dat de meeste andere landen over niet veel meer instrumenten beschikken dan tolheffing. Hoogstens beschikt men over expresbanen. Het is heel erg belangrijk voor Nederland dat wij de beschikking krijgen over meer varianten. Zo'n beetje iedere Nederlander denkt namelijk dat onze wegen gratis zijn. Dat zijn ze natuurlijk niet, want er worden miljarden per jaar uitgegeven aan beheer, onderhoud en nieuwbouw. Het zou een goede zaak zijn als burgers in Nederland, net als in Frankrijk en Italië, te maken krijgen met dergelijke arrangementen.

De heer Pormes wijst erop dat het mogelijk is dat bepaalde groepen mensen het wellicht niet kunnen betalen. Dat is de reden voor de wens in het wetsvoorstel op te nemen dat er altijd alternatieve routes moeten worden aangeboden. Dat is in Nederland al snel mogelijk. Hij zal waarschijnlijk willen tegenwerpen dat men dan wel weer in de file kan komen te staan. Ik antwoord hem dan dat het algemeen aanvaard is dat men moet komen tot vervoersmanagement om te voorkomen dat wij allemaal op dezelfde tijd in de file gaan staan. Als ons dat lukt, zou ons dat heel veel helpen.

Tot nu toe heeft dit echter nog niet tot de gewenste resultaten geleid. De heer Bierman gaf precies aan wat daarvan de reden is. De files zijn op bepaalde momenten van de dag heel ernstig en het is dan ook begrijpelijk dat er dan heel hard wordt gempopd. Buitenlanders die ons land bezoeken, vinden ons wegnnet echter wel fantastisch! Mijn buitenlandse collega's zeggen bij een bezoek aan ons land al heel gauw: maar jullie zijn toch zeker wel klaar! Ik moet hen dan zeggen dat wij vinden dat wij nog helemaal niet klaar zijn en dat kan men maar moeilijk geloven. Ik voer regelmatig

lastige discussies met de Europese Commissie over subsidies, want ook de Commissie zegt al snel dat wij al klaar zijn. Dat is echter onjuist, want wij zijn nog niet klaar.

De heer Lemstra heeft gezegd dat maximaal 20% van de kosten mag worden benut voor de uitvoeringskosten. Meer in het bijzonder vroeg hij of dat geen belemmering is. In de Handelingen heeft hij kunnen lezen dat ik in de Tweede Kamer heb gezegd dat het een overbodige bureaucratische regeling is, omdat het onmogelijk is om de uitvoeringskosten precies met een schaarjte te knippen. Voor de bureaucratie geldt de gouden standaard dat 17% het maximum zou moeten zijn. Ik wijs er echter wel op dat je nooit weet hoe ingewikkeld dergelijke zaken kunnen blijken te zijn.

Ik vind het jammer dat de Tweede Kamer dit standpunt heeft ingenomen, maar in zijn algemeenheid ben ik wel van mening dat dit percentage voldoende zou moeten kunnen zijn. Een en ander hangt immers ook af van de vraag wat men allemaal onder het regime van een tolgeweg, tolbrug of toltunnel wil brengen. Met Rijkswaterstaat en de markt heb ik al vaak gediscussieerd over de vraag of gladheidsbestrijding en de lichtvoorziening vallen onder de kosten voor beheer en onderhoud die door Rijkswaterstaat moeten worden gedragen. Het is immers ook denkbaar dat die werkzaamheden door een private partij worden uitgevoerd. Via deze weg kunnen de uitvoeringskosten dus ook nog worden bijgestuurd.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Mijn vraag betrof niet zozeer mensen die het niet kunnen betalen. Deze mensen wordt immers een alternatief geboden. Het ging mij vooral om de mogelijkheid dat werknemers die op tijd op hun werk moeten komen, worden gecompenseerd voor dergelijke tarieven.

Minister **Netelenbos**: Dat zal zeker gebeuren.

De heer **Pormes** (GroenLinks): De gebruikers van de weg die worden gecompenseerd, worden niet geprikkeld om hun gedrag te veranderen. Een exprestarief heeft echter wel het doel om mensen zodanig te prikkelen dat hun gedrag verandert. Alleen zo kan het probleem immers worden opgelost.

Minister **Netelenbos**: De prikkel die hiervan uitgaat, is sterk afhankelijk van de afspraak die wordt gemaakt met de aanbieder van de infrastructuur. Als de aanbieder de verstandige keuze maakt dat hij het aanbod de prijs laat bepalen, kan de prijs op de transponder van de bestuurders voortdurend veranderen. In de VS werkt men hiermee en dan blijkt dat de prijs per seconde kan veranderen. Als bestuurders zien wanneer hun kosten wel of niet door hun baas worden vergoed, zullen zij zelf kunnen beslissen wanneer zij gebruik willen maken van de openbare weg. Een dergelijk systeem is in de VS mogelijk gebleken. Of het in Nederland ook lukt, moet blijken uit de experimenten die wij met dit systeem zullen houden. Wij moeten ons echter geen illusies maken: werkgevers gaan die kosten zeker vergoeden. Als de baas dat al niet uit zichzelf doet, zal de vakbeweging dit waarschijnlijk wel eisen. De vakbeweging was immers ook een voorstander van rekeningrijden als men maar garandeerde dat de baas de kosten hiervan zou vergoeden. U herinnert zich dat vast nog wel.

De heer **Bierman** (OSF): Wij zijn nu bij de kern van het probleem. Er kan nauwelijks worden gesproken van prijselasticiteit. De prijselasticiteit moet naar nul toe. De oplossing wordt de minister op een presentatiebladje aangereikt! Tijdens de onderhoudswerkzaamheden werd ontdekt hoe het gebruik via vraaguitval kan worden gemanipuleerd. Ik merk daar op dit beleidsplan ontzettend weinig van. Ik wil nog even benadrukken dat het asfalt dat de minister nodig acht, er nog niet ligt.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt. De ervaring bij de A10 was inderdaad dat de mensen geen gebruik maakten van het openbaar vervoer, dat gratis werd aangeboden. Het duurde zelfs vrij lang voordat de fietsen, die voor f 400 werden aangeboden, weg waren. De mensen zijn op een andere manier met de auto gegaan. Waarom was de doorstroomfunctie van de A10 beter dan nu? Het antwoord is dat er heel weinig op- en afritten waren. De les is dus dat een expresbaan voor doorstroming heel weinig op- en afritten moet hebben. Wij zijn nu bezig met de A2 bij Eindhoven. Daar is een onderscheid gemaakt tussen

Netelenbos

twee banen voor de regionale functie en twee banen voor de doorstroomfunctie. In dat soort gevallen zou het prijsstelsel kunnen worden gehanteerd, zodat een en ander niet met belastinggeld hoeft te worden gefinancierd.

De heer **Bierman** (OSF): Het ligt dan toch voor de hand om de afritten op bestaande wegen op bepaalde tijden af te sluiten zodat er sprake is van doorstroming? Op een eenvoudige manier wordt zo precies hetzelfde resultaat bereikt. Ik ben met de buitenlandse gasten van de minister van mening dat Nederland allang klaar is. Nederland heeft de hoogste weginfrastructuurdichtheid per hectare ter wereld. Het ligt dus gewoon aan de manier waarop wij daarvan gebruik maken. Laten wij ons dan ook richten op het gebruik. Dat was ook het eerste punt van het NVVP. Er ligt een mobiliteitsbeleid voor het oprapen dat in de buurt komt van hetgeen de minister wil, maar minder kosten met zich meebrengt en eerder kan worden ingevoerd.

Minister **Netelenbos**: Het terugbrengen van op- en afritten is een moeilijk punt. Het afsluiten van bestaande op- en afritten is niet voor elkaar te krijgen. Ik kan filmpjes laten zien van de toestanden die zijn ontstaan bij op- en afritten. Ondanks het feit dat er enorm hard werd gewerkt, vonden heel veel Nederlanders toch nog dat zij van die op- en afritten gebruik moesten maken. De KPD heeft haar handen daaraan vol gehad. Daarom is het bij nieuwe infrastructuur en bij expresbanen belangrijk om weinig op- en afritten te bouwen. Ik ben nu stevig in discussie met de gemeente Amsterdam over de ontsluiting van IJburg bij Diemen. Men wil altijd op- en afritten. Ik heb met cijfers aangetoond dat hetgeen men het liefste wil, niet goed is voor de doorstroomfunctie van de A2. Toch wil men het. Bestuurlijk Nederland is dus nog niet altijd overtuigd van hetgeen de heer Bierman terecht naar voren brengt. Wij moeten kunnen laten zien dat bepaalde maatregelen werken. De mensen geloven het niet en zij willen het niet geloven. Ik ben zelf van mening dat de burger, naarmate er meer tolwegen komen, rijp wordt gemaakt voor prijsvarianten. Sinds de jaren tachtig is het nog geen enkele

minister van Verkeer en Waterstaat echt gelukt om dat te doen.

Voorzitter: Braks

Minister **Netelenbos**: De heer Castricum vroeg naar het onderliggende wegennet. De Bouwdienst en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat laten voortdurend zien wat de effecten zijn van investeringen in infrastructuur op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en de samenhang van netwerken. Samen met provincies en kaderwetgebieden moeten wij een oplossing vinden. Het voorbeeld van Diemen dat ik zojuist noemde, laat zien dat dit vaak moeilijk is. De een wil geen toeritdosering in de gemeente, de ander wil juist een open afrit in zijn gemeente. Dat leidt vaak tot complexe discussies. Het laat echter altijd weer zien wat het totale netwerk aan oplossingen of aan problemen krijgt als gevolg van een beslissing die wordt genomen over het rijkswegennet. In het NVVP was daarom ook in samenhang de monitor uitgewerkt die het mogelijk maakt dat heel goed gevolgd wordt wat iedereen doet. Het betekent dat ook als men eigen investeringen doet, het bewaken van het netwerk goed wordt georganiseerd. Voor het eerst zouden wij een volledige monitor inrichten, waardoor wij beter dan tot dit moment inzicht zouden hebben in het totale verkeers- en vervoersbeleid.

Ik ga er overigens van uit dat het Nationaal verkeers- en vervoersplan wel weer in procedure komt; ik hoor hierover zo hier en daar wel wat zeggen. Het zal misschien wel wat aangepast worden, maar ik verwacht dat de hoofdlijn van het beleid, de samenhang in het beleid en de decentralisatie doorgang zullen vinden. Het ontwerp voor een AMvB voor meer decentralisatie bij het verlenen van bijdragen ligt nu bij de Raad van State. Het is een separaat voorstel en daarvan hoop ik dat dit binnenkort terugkomt. Het nieuwe kabinet kan er dan zo mee doorgaan. Ik heb al precies uitgewerkt hoe de tervisielegging zou kunnen zijn en hoe de versnelde procedure zou kunnen zijn met betrekking tot het NVVP. Dit, omdat de plankaarten van het NVVP nodig zijn voor een aantal investeringsbeslissingen, zowel bij het openbaar vervoer, als bij weginfrastructuur, omdat die niet op

de oude kaart staan. Dat is derhalve heel goed uitgewerkt.

Ook de fiets – ik zie de heer Castricum nu bij de interruptiemicrofoon staan –, de voetganger en alles wat zich op een andere manier dan via de auto voortbeweegt, zit uiteraard heel goed zowel in het NVVP, alsook in de aanpak van de regionale mobiliteitsfondsen.

De heer **Castricum** (PvdA): Het doet mij deugd dat de minister, als zij mij ziet, aan de fiets denkt. Begrijp ik uit datgene wat de minister nu heeft gezegd, dat de rijksoverheid hoe dan ook verantwoordelijkheid draagt voor de effecten die de uitbreiding van het hoofdwegennet heeft voor de onderliggende wegennetten? Het kan dus niet zo zijn dat er grootschalige infrastructuur wordt aangelegd zonder dat op het onderliggende wegennet die maatregelen worden getroffen die ook voor het langzame verkeer, met name voor de verkeersveiligheid, van groot belang zijn, als het erom gaat de wassende autostroom op een veilige manier te verwerken?

Minister **Netelenbos**: Wat deze minister betreft – wij moeten het natuurlijk allemaal nog maar afwachten – geldt dat...

De heer **Castricum** (PvdA): Er is nog geen andere!

Minister **Netelenbos**: ...samenhangend integraal beleid altijd dient te worden gevoerd; niemand kan zonder de ander een beslissing nemen. Op het moment dat er bijvoorbeeld ergens een Vinexwijk wordt ontwikkeld, is de aansluiting op de rijksweg, wanneer dit aan de orde is, de zorg van de gemeente die het betreft; die moet dat ook betalen. De consequenties voor de rijksweg zijn echter de zorg van de minister van Verkeer en Waterstaat. Dat betekent dat wij uiteindelijk altijd gemeenschappelijk besluiten over de vraag: waar komt zo'n aansluiting of komt deze er überhaupt wel? Soms beslissen wij gezamenlijk om nergens een aansluiting te realiseren en dan dwingt de rechter ons soms. In Amersfoort hebben wij dat gehad; daar heeft de rechter ons gedwongen om extra aansluitingen te realiseren, terwijl wij daar nu juist een autoluwbeleid wilden introduceren. Dat kan ook gebeuren, maar het gebeurt altijd in samenhang en de

Netelenbos

vervuiler betaalt. Als de bouwlocatie als het ware de voorziening vraagt, dan drukken de kosten op de bouwlocatie. Is het de rijksoverheid die van alles en nog wat gaat aanleggen met consequenties voor het onderliggende wegennet, dan zal de rijksoverheid staan voor de consequenties. Het principe is hier: de veroorzaker betaalt.

Voorzitter. Ik kijk naar de opmerkingen die verder nog zijn gemaakt en kom dan bij de regionale mobiliteitsfondsen. Deze zijn wat het Bereikbaarheidsoffensief Randstad betreft opgenomen in dit wetsvoorstel. De overige regionale mobiliteitsfondsen zijn ook aan de orde in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Dat betekent dat het de bedoeling is dat alle provincies en alle kaderwetgebieden, zolang die er nog zijn, een regionaal mobiliteitsfonds krijgen, waarbij via gedecentraliseerd beleid de GDU-plus wordt afgestort in de mobiliteitsfondsen. Op die wijze kan men eigen beleid voeren en ook eigen keuzes maken. Daar moet men zich over verantwoorden via de monitor betreffende het Nationaal verkeers- en vervoersplan. In dat plan zat een zorgplicht. Er is precies omschreven wat men goed in de gaten moest houden. De minister kon een aanwijzing geven als er sprake was van verzaking van die zorg. Ik vind dat een heel erg voor de handliggend systeem. Ik hoop dat dit type beleid doorgaat en dat wij niet blijven centraliseren.

Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. De heer Pormes wees op een studie door de heer Veneman die niet zo tevreden was over de concessieverlening en meende dat die verder gedecentraliseerd moest worden. Er ligt een voorstel om vanaf 1 januari 2004 de exploitatie van het openbaar vervoer te decentraliseren. Men mag ook de knip tussen investering en exploitatie loslaten. Dat betekent dat beter afgewogen kan worden, of er altijd maar nieuw gebouwd moet worden of dat men méér wil laten rijden. Dat laatste wordt in toenemende mate interessanter, want er ligt al ontzettend veel infrastructuur voor rail, busbanen en dergelijke. De knip gaat eruit en vervolgens moet men zich opnieuw verantwoorden. Ook dat voorstel is nog in procedure. Ik hoop en verwacht dat daarmee wordt doorgegaan.

Het is natuurlijk best mogelijk dat de uitstaande concessies niet

allemaal even optimaal zijn. Ik vind het eerlijk gezegd wel weer heel erg Nederlands. Wij zijn nu twee jaar bezig met gedecentraliseerd beleid. Provincies en kaderwetgebieden zijn bezig met taken die zij nog nooit eerder hebben gehad. Dat dit moeilijk is, begrijp ik, maar laten wij nu toch oppassen om na twee jaar al te zeggen dat de decentrale overheden er niets van kunnen. Die zijn met mij bezig ervaring op te doen. Er staat een hele procedure in de wet om in 2005 te kijken hoe het zit met de evaluatie. Het is niet goed om reeds na twee jaar tegen die overheden te zeggen dat zij het niet optimaal genoeg doen. Het gaat in ieder geval beter dan toen wij het nog zelf deden. Dat weet ik zeker. Er wordt meer en beter op maat gereden. Het is in ieder geval gepolitiseerd op kaderwetgebied- en provinciaal niveau. Dat is een hele verbetering. Ik heb in de afgelopen vier jaar de afdeling "Roep u maar" willen vermijden; altijd wijzen naar het Rijk en roepen dat het een schande is dat de bus niet meer op de dijk stopt. Het is nu de provincie die ervoor moet zorgen dat die bus op de dijk stopt. En als het er echt niet inzit, moet zij zelf gaan vertellen waarom dat niet meer kan. Op die manier krijg je volwassen bestuur, ook in kaderwetgebieden en provincies. Wij zijn er nog niet, maar volgens mij is verkeer en vervoer een thema waarop die politisering georganiseerd wordt. Dat is voor de kaderwetgebieden de redding geweest. Zonder verkeer en vervoer was er van het kaderwetgebied niets terechtgekomen. Ik zeg dat misschien een beetje arrogant, maar dat hoort bij Paars II zo lees ik ieder dag in de krant, dus kan ik dat makkelijk zeggen.

De regionale mobiliteitsfondsen zijn voor dit alles zeer belangrijk. Daardoor kan het hele samenspel van Rijk, provincie en kaderwetgebied goed functioneren. De regelgeving is zodanig gemaakt dat de provincie, als zij dat wil, kan doordecentraliseren naar bijvoorbeeld regionale eenheden. Dat is nog een heel dispuut geweest tussen IPO en VNG, maar daar zijn wij wel uitgekomen.

De heer Terlouw heeft gezegd dat dit wetsvoorstel misschien wel de reddingsboei is voor het kabinet-Balkenende. Dat zou best weleens zo kunnen zijn als je kijkt naar al het

asfalt dat is beloofd. Wij zullen dat goed volgen.

De introductie van het prijsbeleid in Nederland is een zeer moeilijk proces. Ik ben van mening dat door dit wetsvoorstel in ieder geval een aantal varianten geïntroduceerd kunnen worden. Ik vind het jammer dat men niet de moed heeft om voorop te lopen bij het kilometerheffingsbeleid. Dat is voor Nederland belangrijk met het oog op de bevolkingsdichtheid en bovendien stelt het CPB dat het zeer goed zou zijn voor de welvaart. In het kader van de ICES-procedure werd het gezien als een zeer goede investering in het kader van welvaartsbevordering. Ook voor het Nederlandse bedrijfsleven zou het zeer interessant geweest zijn om voorop te lopen. Ik begrijp de laatste tijd steeds beter, voorzitter, waarom Nederland het allerlaatste land in Europa was waar de stoommachine werd ingevoerd.

□

De heer **Lemstra** (CDA): Voorzitter. De minister eindigt uiterst triest. Dat heeft zij niet verdiend, want zij heeft toch als lid van een kabinet een opdracht moeten vervullen. Het stond in het regeerakkoord; dat heeft zij ook gemeld. Zij heeft dat met verve gedaan. Dat wil ik haar graag toegeven. Misschien is dit een troostrijk woord, ook voor deze minister: een minister wordt pas geprezen als hij of zij oud-minister is.

Toch blijf ik zitten met de mogelijkheden die deze wet blijkbaar biedt op het terrein van PPS. Ik heb altijd gehoord, gelezen en ook zelf verkondigd dat PPS voor de infrastructuur alleen echt mogelijk is wanneer je bereid bent tolheffing toe te passen. Toch krijg ik van de minister nog geen echt concreet handvat: dat gaan wij echt doen; ik heb aanbiedingen van het bedrijfsleven dat, als deze wet erdoor komt, men gereed staat om mee te doen met de financiering van infrastructuur. Het gaat toch nog steeds buitengewoon moeizaam. Waar ligt dat aan? Ik kom er niet achter. Misschien wil de minister er in tweede termijn nog iets over zeggen.

Dit is een experimenteerwet. De minister heeft dat ook duidelijk gezegd: wij gaan experimenteren met expresbanen en met tollarieven. Het karakter van experimenteren is nu eenmaal dat er zal moeten

Lemstra

worden geëvalueerd. Hoe zal haar departement deze expresbanen evalueren? In de wet worden daarvoor termijnen genoemd. Maar wil je zowel de Tweede als de Eerste Kamer enthousiast maken, dan zul je beide tussentijds van informatie moeten voorzien om ze bij de les te houden. Wil de minister ook hierop ingaan?

Ik heb oprecht respect voor de moed van de minister, want ook vandaag verdedigt zij dit wetsontwerp weer met heel veel élan. Alleen moeten zij en ik constateren dat er ook in de Tweede Kamer geen draagvlak voor is. De minister wil dat het snel gaat, maar misschien moet je voor dit soort zaken een langere levensduur incalculeren. De Chinezen zeggen reeds: kleine visjes moet je voorzichtig braden. In de richting van de heer Terlouw zeg ik dat ook mijn partij het rekeningrijden niet heeft weggeschreven. Nee, zij heeft er voorwaarden aan gesteld, ook in het verkiezingsprogramma. Het is niet alleen maar rekeningrijden. Er zal meer moeten gebeuren op het terrein van infrastructuur, openbaar vervoer en selectieve wegen-uitbreiding dan alleen deze prijsbe-
paling.

De minister heeft gezegd dat het NVVP wel is afgestemd, maar dat het geheid op korte termijn terugkomt en dat zij al bezig is met haar ambtenaren om een versnelde procedure mogelijk te maken. Wil zij dit epistel over de versnelde procedure ook in het overdrachtsdossier van haar opvolger stoppen?

De heer Terlouw heeft gezegd dat dit wetsontwerp de redding is voor het kabinet-Balkenende. Daarom zal mijn fractie voor het wetsontwerp stemmen.

□

Mevrouw **De Blécourt-Maas** (VVD): Voorzitter. Ik wil de minister hartelijk danken voor de uitvoerige toelichting naar aanleiding van dit wetsontwerp. Ik wil het samenvatten als een mobiel testament, omdat het met vaart gebracht is. Het is toch goed dat wij een aantal dingen in samenhang hebben besproken. Ik ben het met de minister eens dat je mobiliteit integraal en in samenhang moet bekijken. Dit wetsvoorstel is maar een stukje uit het hele verhaal. Het zal een stap-voor-stapbenadering moeten zijn. De samenhang zal met andere wetten en regelingen wel

komen. Die samenhang is niet alleen een overheidstaak, maar hoort ook bij een PPS-constructie. Beide moeten het samen doen. Ook bij ons rees de vraag: wat is nu het perspectief, hoe kunnen wij inschatten wat dat zal worden?

Deze wet is ook een experimenteerwet. Wij hebben daarover vragen gesteld. De minister zei dat het meer ervaring opdoen is dan experimenteren, bijvoorbeeld ervaring opdoen met expresbanen. Als je een wet wilt evalueren, dan moet je de criteria ook kennen. Je wilt op een gegeven moment weten of het experiment of de ervaring zodanig is, dat je het ook echt wilt invoeren omdat het geslaagd is. In die zin vind ik het antwoord van de minister niet helemaal helder en dat is jammer. De VVD-fractie heeft in eerste termijn wat handvatten aangereikt. Als je ervaring opdoet, moet je weten waar je naartoe wilt. Je moet weten welke stappen je moet zetten om te kunnen beoordelen of het wel of niet geslaagd is, of je wel of niet verder wilt.

Aan het eind van mijn betoog heb ik artikel 26 genoemd met betrekking tot de invoering van de kilometerheffing als mobiliteitstarief. Ik vroeg of dat nu geldt voor het gehele openbarewegennet dan wel of het op een andere manier wordt ingevoerd. Wil de minister daar in tweede termijn nog op ingaan?

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter. De minister is op onze uitnodiging ingegaan om kort samen te vatten wat de hoofdpunten van haar beleid van de afgelopen jaren zijn geweest en hoe zij daar tegenaan kijkt. Ik kan haar visie op dat punt in grote mate onderschrijven. Verkeer en vervoer moet een meersporenbeleid inhouden, want er is geen steen der wijzen. Dat weten wij zo langzamerhand. Dat geldt ook voor de heer Lemstra; ik was blij met wat hij daarover zei. Wij blijven allemaal zoeken naar hoe het nu het best kan. In het structuurschema Verkeer en vervoer stonden voortreffelijke maatregelen, maar zij konden niet allemaal worden uitgevoerd. Eigenlijk zijn die maatregelen nog altijd prima in orde, althans als je ze zou kunnen uitvoeren. Dat geldt ook voor het NVVP, voor het beleid van de minister van de afgelopen vier jaar.

Je probeert dingen en dan blijkt dat de materie taai is, dat de maatschappij weerspanning is, dat mensen veel van hun auto houden en dat het nu eenmaal ontzettend moeilijk is. Wat verwacht de minister van het wetsvoorstel, dat het, zo begrijp ik van de heer Lemstra, tot mijn genoegen zal halen? Wat verwacht zij ervan en op welke termijn? Hoeveel zal het helpen met de tolwegen en expreswegen die hierdoor mogelijk worden? Of is daarover nog zeer weinig te zeggen? Wat zijn de contacten met het bedrijfsleven? Wat verwacht de minister van het bedrijfsleven? Zal het instappen op de geboden mogelijkheden?

Verder heb ik eigenlijk niets te zeggen. De minister sprak over het langzaam invoeren van de stoommachines in Nederland. Misschien kwam dat doordat wij zo voortreffelijke windgemalen hadden. De machines waren vooral nodig om het water te pompen, maar wij hadden ze niet zo nodig omdat dat al zo prima ging. Misschien is de strekking van de opmerking van de minister: wij hebben al zo'n voortreffelijk wegennet en daarom gaat het langzaam.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor de beantwoording. Ik heb de minister erop gewezen dat de fracties van SGP en ChristenUnie vooral beducht zijn voor aantasting van het primaat van de politiek als het gaat om PPS-constructies. Je kunt daar allerlei voorwaarden aan stellen, zoals ik in mijn bijdrage helder heb proberen te maken, maar de minister is daar niet op ingegaan. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Lemstra dat de minister een tweeslag heeft gemaakt. Zij heeft gezegd dat men met deze wet in de hand naar de minister van Financiën kan gaan, omdat men geld wil voor een bepaald project. Dan wordt er toegeheven en dan komt het terug. Dat is een manier.

Een heel andere vraag die vandaag doorklinkt, is welke meerwaarde PPS-constructies hebben en hoe zij worden afgegrensd, zodat het primaat van de overheid overeind blijft in dit soort belangrijke zaken. Ik wil hier graag in tweede termijn meer over horen, te meer omdat uit de voortgangsrap-

Van den Berg

portage van de minister van Financiën duidelijk wordt dat de PPS-constructies niet zo zijn geslaagd. Dan vraag je je geschrokken af wat daarmee is bereikt. Ik heb gezegd dat de oorzaak naar mijn mening is dat er een grillig beleid is van de overheid. Dat verwijt ik deze minister niet, maar dat zeg ik in het algemeen. Dat maakt ondernemers toch wat bang om te investeren.

Het kan zijn dat ik even ben weggedut, maar ik heb geen antwoord gehoord op mijn vraag over de verplichting voor vakdepartementen, dus ook het departement waarvoor de minister verantwoordelijk is, om gebruik te maken van het kenniscentrum PPS van het departement van Financiën. Ik vind dat belangrijk, omdat daar in de loop van de jaren expertise is opgebouwd. Het zou ontzettend jammer zijn, als dat vrijblijvend is opgetuigd, zonder dat er een verplichting is om daar gebruik van te maken.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de overtuigende manier waarop zij datgene waar zij de afgelopen vier jaar mee bezig is geweest, tot op de dag van vandaag heeft verdedigd en erin heeft geloofd. Voor zover ik mij kan herinneren, zijn wij aan het begin van de jaren tachtig in deze discussie verzeild geraakt, dus ongeveer 25 jaar geleden. Wij zijn misschien wel wat opgeschoten, want er is veel gebouwd, maar het heeft niet geleid tot een vervoerssysteem waar onze economie en de leefbaarheid van dit land ontzettend mee vooruit zijn gegaan. De plannen die in de afgelopen jaren zijn ontwikkeld, hadden dat perspectief wel in zich. Het is jammer dat dit in zekere zin onder het tapijt blijft.

Ik constateer dat er in de afgelopen tien à vijftien jaar wel enthousiasme over PPS is ontstaan, zoals mijn collega's ook hebben opgemerkt, maar dat dit niet tot enorme resultaten heeft geleid. Ik sluit mij aan bij de vragen die hierover zijn gesteld. Wat is de katalyserende functie van deze wet bij het lokken van nieuwe investeerders?

Mijn derde opmerking heeft te maken met het onderliggende wegennet. Deze minister van Verkeer en Waterstaat heeft al vele tientallen

miljarden gereserveerd voor het hoofdwegennet. Wanneer die in de komende jaren geïnvesteerd worden in het hoofdwegennet, is het absoluut noodzakelijk dat ook op het onderliggende wegennet een aantal maatregelen wordt genomen die heel veel geld zullen kosten. De minister heeft dat ook bevestigd. In de hele discussie over grootschalige infrastructuur komen dit soort effecten onvoldoende aan de orde. Dat is voor mij een reden om daar toch nog eens op te wijzen, omdat het voor de leefbaarheid van dit land, met name in de dorpen en de steden, ontzettend belangrijk is dat een veilig hoofdwegennet ook resulteert in een veilig onderliggend wegennet. Anders doen wij zeker uit het oogpunt van verkeersveiligheid eerder een stap terug dan vooruit.

De heer **Pormes** (GroenLinks): Voorzitter. Ook ik wil de minister bedanken voor haar heldere uiteenzetting en het kader dat zij van tevoren heeft aangegeven.

Ik ben het eens met de heer Lemstra dat zij het met veel elan heeft gedaan. Ik wil daaraan toevoegen dat zij het ook met veel passie heeft gedaan. Een politieke partij met veel passie spreekt ons altijd aan. De minister heeft niet alleen maar de noodzaak van deze wet tot stroomlijning van de mobiliteit uitgelegd, maar zij straalt tegelijkertijd een zekere vorm van pessimisme over de toekomst uit. Dat is althans mijn interpretatie. Dat heeft voornamelijk te maken met de drie B's: benutten, beprijzen en bouwen. Dat zijn immers voorwaarden om de files echt aan te pakken. Ik beluister een beetje een boodschap van de minister, ook in de richting van het komende kabinet, om het vooral te houden bij die drie B's. Als dat niet gebeurt, verdwijnt het evenwicht en wordt het probleem niet opgelost. Ik deel het pessimisme van de minister op dat punt. Als ik de drie onderhandelaars en de heer Tonner over het rekeningrijden beluister, dan vrees ik inderdaad dat wij dat niet hoeven te verwachten voor het jaar 2010. Zij hebben ook uitgesproken dat de voorbereidingen zullen worden stopgezet. De minister heeft gewezen op het belang van investeringen in bepaalde technologieën. Wij hebben natuurlijk al het nodige geïnvesteerd

in het ontwikkelen van allerlei systemen en technologieën. Daar zijn wij nog niet mee klaar. Maar wat gebeurt er als een nieuw kabinet aantreedt? Wordt het in één keer stopgezet? Wat zijn de gevolgen daarvan? Lopen wij dan weer achter?

De minister heeft in een van de stukken aangegeven dat het belangrijk is om te kijken naar het gedrag van weggebruikers. Het is nog niet bekend hoe zij zullen reageren op allerlei nieuwe situaties. Is de minister voornemens om daar een onderzoek naar in te stellen teneinde te bezien hoe dat zich ontwikkelt?

Ik ben blij dat de minister heeft opgemerkt dat zij in haar andere positie als kamerlid de nieuwe regering zal volgen. Ik ga ervan uit dat zij mijn fractie aan de overzijde daarin zal ondersteunen.

De heer **Bierman** (OSF): Voorzitter. De minister heeft de gelegenheid gegeven om nog eens haar beleid door te nemen. Zij heeft niet gereageerd op mijn opmerking over de merkwaardige verschillen in de opvatting over de wet als je kijkt naar de Luchtvaartwet en deze wet. Maar goed, de ambtenaren zullen daar dan een leuke hersenbreker in vinden.

Ik beperk mij tot het thans voorliggende wetsvoorstel. Ik zie niets in de nieuw aan te leggen banen, maar ik ben wel voor beprijzen. Tot op dat punt ga ik met de minister mee. Aangezien daarvoor bij amendement een mogelijkheid is ingebouwd, zal ik mij niet tegen dit wetsvoorstel verzetten.

De minister heeft aangegeven dat het al een oud probleem is. In de jaren dertig is er een verbod op de tol gekomen. Dat kon ook heel makkelijk, want toentertijd werd bijvoorbeeld de brug over de Waal gefinancierd door de fietsers. Als de fietsers geen belasting hadden betaald, hadden de fietsers nu niet zo'n probleem gehad met auto's.

Over bezit en gebruik maak ik nog wel een opmerking. De minister zegt steeds dat zij het bezit niet wil belasten, maar het gebruik. Nu wordt het bezit natuurlijk zwaar belast via de parkeerheffingen. Dat zal alleen maar toenemen, omdat de ruimte in dit land alleen maar schaarser wordt. Wat is het effect? Als je een auto relatief goedkoop kunt aanschaffen,

Bierman

ga je er ook mee rijden. Het totale aantal autokilometers zal dus stijgen, maar het aantal kilometers dat per auto wordt gereden zal dalen. Wij werken onszelf dus verder in de nesten met het automobilitetsvraagstuk. Ik denk dat wij er niet aan zullen ontkomen om het bezit ook te belasten. Er is op dat gebied natuurlijk al veel gaande, want een parkeerplaats in een stad als Amsterdam kost ongeveer net zoveel als voorheen een HAT-eenheid, een eenpersoonswoning. Wat dat betreft gaat het al die kant op. Er is alleen een zekere selectie. De lagere inkomens komen er helemaal niet aan te pas. Ik wil dit de minister meegeven voor de discussie over wat eerlijk is.

De minister had het ook nog over de weerstanden die het prijsbeleid oproept. In de afgelopen jaren is het verhaal wel iets gewijzigd. De minister heeft gezegd dat mobiliteit mag, maar het is nog steeds het verkeerde verhaal. Het moet de automobilist toch uit te leggen zijn dat hij mee moet betalen aan de alternatieven. Degenen die nu met de trein of de fiets reizen, zullen anders ook de weg op komen. Het zal de automobilisten toch een lieve cent waard zijn om dat te voorkomen, want dan komen zij helemaal nergens. Als je het op die manier brengt, dan denk ik dat je heel wat verder komt met het beprijzingsmechanisme.

Tot slot ga ik nog in op de stoommachine. De minister wijst erop dat de stoommachine hier wat laat is ingevoerd. Er was ook veel weerstand bij de kamer van koophandel Rotterdam tegen de aanleg van de eerste stoomtreinverbinding met Amsterdam, omdat men het fijnmazige trekschuitennet voldoende vond. Ik wijs erop dat er toentertijd een buitengewoon knappe afweging is gemaakt, want sinds dat fijnmazige trekschuitennet zijn wij nooit meer zo bereikbaar geweest: wel heel mobiel, maar niet meer zo bereikbaar.

□

Minister Netelenbos: Voorzitter. Wij hebben te maken met de wet van het behoud van reistijd. Gemiddeld genomen, over de eeuwen heen, wordt er hetzelfde gereisd, zo'n vijftig minuten per dag. Hoe sneller wij ons voortbewegen, hoe verder wij van ons werk gaan wonen.

De heer **Bierman** (OSF): Het ligt dus al in de geschiedenis besloten. De samenleving die wij nu willen, hadden wij kunnen hebben als wij de modaliteiten beter hadden afgestemd. De reisverslagen van de mensen die met een trekschuit hebben gereisd, grenzen aan het lyrische. Dan is reizen een avontuur.

Minister Netelenbos: Dat had u wel wat geleken.

Voorzitter. De heer Lemstra heeft een opmerking gemaakt over publiek-private samenwerking. Ik denk dat het Kenniscentrum PPS weinig onderwerpen zou hebben als het ministerie van Verkeer en Waterstaat er niet was geweest. Wij werken heel intensief samen, wat soms tot goede, maar soms ook tot minder goede resultaten heeft geleid. De hogesnelheidslijn is een mooie vorm van PPS. Daar hebben wij zelfs een internationale prijs voor gewonnen, met name voor de aanbesteding van de infraprovider. PPS is niet zozeer een financieringsinstrument. Via de minister van Financiën kunnen wij goedkoper aan geld komen, maar wij hebben ons een bepaalde ordening opgelegd met betrekking tot het financieringstekort en de maximumuitgaven. Dan wordt PPS opeens wel interessant. Je kunt natuurlijk op verschillende manieren met PPS omgaan. Je kunt deze wet benutten door met de minister van Financiën een arrangement aan te gaan, waarbij hij als het ware in de tijd financiert. Wij hebben geen kapitaalsdiensten en wij zijn nog niet zover dat wij een baten-lastenstelsel hebben en dan is dat interessant voor het beheersen van het uitgavenkader. Het kan op basis van het voorliggende helemaal publiek gefinancierd worden, waarbij toch gebruik wordt gemaakt van tol. Ook kan met de markt een arrangement worden aangegaan, wat eveneens op twee manieren kan: publiek-private samenwerking, en helemaal privaat laten financieren. Of dat allemaal lukt bij automobilitet, is overigens op zichzelf nog wel een vraag.

In dit verband herinner ik aan de verhalen die voortdurend zijn gehouden, namelijk dat de minister van Verkeer en Waterstaat maar niet zou willen samenwerken met het bedrijfsleven in het kader van PPS, terwijl het bedrijfsleven dat toch zo graag wilde. Vooral van de kant van VNO-NCW is dat vaak gesteld. Ik heb daarop gezegd dat ook ik heel graag

samen wil werken met het bedrijfsleven, omdat ik veel meer wensen heb dan ik financieel kan realiseren. Vervolgens hebben wij de commissie-Blankert aan het werk gezet die tot een analyse is gekomen, en op basis van die analyse moet de heer Luteijn nu met concrete voorstellen komen over de Coentunnel en de A4 Midden-Delfland.

Waarom is het nu toch al met al vaak lastig om samen te werken met de markt? Omdat de tijdspaden zo lang zijn. Normaal gesproken duurt het een jaar of zeven voordat vanaf de eerste ideeënvorming tot realisatie wordt gekomen, en voor het bedrijfsleven is zeven jaar een bijzonder lange termijn.

De heer Van den Berg heeft in dit verband gevraagd hoe het dan staat met het primaat van de politiek. Ook bij iedere variant van PPS is uiteindelijk toch het primaat van de overheid aan de orde. In de eerste plaats moeten de Tracéwetprocedures normaal gevolgd worden en moet er een milieueffectrapportage worden gemaakt. In het kader van PPS probeer je vaak alle procedures, zoals de fase van verkenning, planstudie, Tracéwetprocedures, tervisielegging enz., gelijk op te laten lopen met het private traject, maar desondanks duurt het nog steeds zeer lang. Zo zijn wij nu bezig om de Zuiderzeelijn uit te werken en daarbij kan de eerste spa in 2010 de grond ingaan, terwijl de realisatie pas in 2018 is gepland. Men kan zich voorstellen hoe lastig dat voor de markt is, maar toch gaan wij na hoe wij de Zuiderzeelijn publiek-privaat kunnen realiseren. Zodra het meer concreet vorm krijgt, zullen wij het parlement uiteraard informeren.

De nieuwe Beneluxtunnel wordt, wat mij betreft, een toltunnel en kan dan een rol spelen in de doorstroomroute die men zo graag wil. Wij kunnen dit doen nadat de voorliggende wet in het Staatsblad staat. Hetzelfde doen wij met de A5. Het gaat daarbij steeds om publiek-gefinancierde wegen, maar het zijn ook nieuwe wegen en dan kan er tol worden geheven, waardoor de kosten voor de Staat der Nederlanden terugverdiend kunnen worden en de kosten niet worden opgebracht door de belastingbetaler, maar door de gebruiker.

De tweede Coentunnel is zonder hulp van het bedrijfsleven zeker niet te realiseren voor 2010, omdat daar

Netelenbos

eerder niet voldoende geld voor beschikbaar is. Bij die tunnel gaat het om ruim 1 miljard euro. Daarom wordt nu door de commissie-Luteijn nagegaan of wij deze tunnel met hulp van het bedrijfsleven kunnen realiseren. Hetzelfde geldt voor de A4 Midden-Delfland. Er was indertijd geld voor een simpele variant, maar de Tweede Kamer heeft dat geld bestemd voor de spoortunnel in Delft waar overigens ook een PPS-constructie voor moet worden gemaakt, omdat ook daar onvoldoende geld voor beschikbaar is. Inmiddels is de A4 zo kostbaar geworden, omdat er zoveel inpassingswensen zijn, dat wij ook dit project niet meer goed kunnen realiseren zonder hulp van het bedrijfsleven. Het kan dan worden bekostigd door tol en door het gebruik van de grond op en rond die weg. Voor de A2 in Maastricht geldt iets dergelijks. Daar wordt nu nagegaan of grondgebruik dat beter mogelijk is door de weg ondergronds te brengen, toe te rekenen is aan de infrastructuur. Men kan dan ook nog de gebruiker wat laten betalen. Bij de A2 hoeft dat misschien niet, maar het is wel mogelijk.

Op die manier moet op maat bekeken worden wat kan. Soms is er ook wel wat mogelijk, maar simpel is het niet en je moet het dan ook van geval tot geval bekijken. Met het voorliggende wetsvoorstel wordt dit mogelijk gemaakt. Het wordt dan uitgewerkt krachtens de wet en het parlement wordt steeds bij die uitwerking betrokken, want het wordt voorgehangen.

Aan het eind van de periode valt iedere rijksinfrastructuur toe aan de Staat der Nederlanden, ook bij totale private financiering. Stel nu dat het met die Coentunnel lukt; na een termijn van 25 of 30 jaar valt die toe aan de staat. De tunnel wordt geëxploiteerd door het bedrijfsleven onder een publiek regime. Daarom speelt de Belastingdienst bij de inning een rol. Je zou dat ook kunnen uitbesteden, maar na een termijn die duidelijk wordt vastgelegd, valt de infrastructuur altijd toe aan de staat. Afspraken over ijzel- en gladheidsbestrijding en lichtvoorzieningen moeten altijd in een samenhang worden gemaakt. Het beeld van private wegen klopt dus niet. Het is een variant die uiteindelijk altijd een bijdrage levert aan het totale publieke bestel, maar vanwege

dat arrangement gaat daar wel een periode overheen. Of het grootscheeps gaat gebeuren of met wat klein grut, ligt in de toekomst.

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter. Als wij over zo'n jaar of tien met het prijsmechanisme op de weg een capaciteitsregime zouden kunnen realiseren, zou er een optimum bereikt kunnen worden. Dan is wellicht heel veel van die infrastructuur niet meer nodig. Zou dat misschien ook geen reden kunnen zijn waarom men niet staat te trappelen om aan die PPS te beginnen?

Minister **Netelenbos**: Met de trajecten die in de verkennende fase aan de orde zijn, is altijd rekening gehouden in het NVVP, dus ook met de drie B's van benutten, beprijzen en bouwen. Die matrix wordt op het verkeersaanbod gelegd en zo wordt bezien of er extra infrastructuur nodig is. De tweede Coentunnel zal volgens de kaders van het NVVP altijd nodig zijn. Dat geldt ook voor de A4 Midden-Delfland. Als de b van beprijzen eruit wordt gehaald, is meer infrastructuur nodig om hetzelfde effect te bereiken. Ik heb wel vaker gezegd dat er dan zo'n 40 miljard extra nodig is voor hetzelfde effect. Dat zal wel niet gebeuren en ik verwacht dan ook dat men op een gegeven moment wel zijn wissel zal trekken. Natuurlijk wil het bedrijfsleven het wel weten. Indertijd had ik ook afspraken gemaakt rondom de A4. Er is toen bezien wat het plaatsen van tolpoorten bij Rotterdam zou betekenen voor de A4 Midden-Delfland. In het voortraject waren daarover afspraken gemaakt zodat men er rekening mee kon houden. Het bedrijfsleven is inderdaad niet charitatief, het wil opbrengst en die moet onder de aanname van een betrouwbare overheid ook geraamd kunnen worden. In de contracten zal altijd moeten worden geregeld wat er gebeurt als die overheid zich bedenkt. Ik heb vaker gezegd dat het arrangement voor de tunnel bij Beverwijk niet verstandig was en dat dit de samenleving veel geld kost. Dat hadden wij kunnen afkopen. Ik heb dat weleens geprobeerd, maar dat is niet doorgegaan omdat het mij uiteindelijk toch niet zo goed uitkwam.

De wet heeft slechts voor het expresbaantarief (ook toe te passen

op bestaande infrastructuur) een experimenteel karakter; het is voor het toltarief op tolwegen en tolbanen (voor nieuwe infrastructuur) een "gewone" wet. In artikel 40 is de evaluatie beschreven. Die moet betrekking hebben op de veranderingen van de congestie, de reistijden op wegen en banen waar het expresbaantarief wordt geheven, op de wegen en banen die in dezelfde verbinding voorzien, de niet tolgerelateerde banen, verandering in verkeersstromen, ritmotieven, het onderliggend wegennet, de verkeerssituatie, de veiligheidssituatie. Kortom, in dat artikel 40 is een aantal thema's genoemd. Als ermee wordt begonnen, moet het uiteraard nog worden uitgewerkt. Er wordt een nulsituatie bepaald en vervolgens kun je de ontwikkeling monitoren. Daar is tweeënehalf jaar voor uitgetrokken.

Mevrouw **De Blécourt-Maas** (VVD): Ik heb artikel 40 uiteraard ook gelezen, maar ik vraag de minister aan welke criteria dit zal worden afgemeten. Je kunt dan later nagaan of je bereikt wat je bedoelt. Nu wordt vastgesteld dat je het doet, maar niet aan welke criteria dit wordt afgemeten. Ik meen echter dat wij hierover voldoende hebben gediscussieerd, want ik heb dit ook al in de schriftelijke voorbereiding gevraagd.

Minister **Netelenbos**: Je werkt dit tevoren uit. Er zal echter geen effect in een percentage kunnen worden uitgedrukt zoals dit bij de tolpoorten voor het spitstarief ter discussie stond. Ook in de Tweede Kamer komt dit oude percentage iedere keer weer terug. Ik heb gezegd dat dit de dood in de pot is, want dit laat zich niet voorspellen. Onze verkeerskundigen kunnen echter wel een matrix maken van alle effecten die een bepaald gedrag oproept als zo'n expresbaan of tolweg worden ingevoerd. De ervaring bij bijvoorbeeld de Beneluxtunnel heeft geleerd dat het verkeer enorm toenam nadat de tol van f 2,50 was opgeheven. Dit is tevoren redelijk te voorspellen, maar om het te volgen, moet je wel tweeënehalf jaar uittrekken. Niet een halfjaar, want mensen kunnen redelijke tijd hun gedrag anders richten, maar zij houden dit nooit tweeënehalf jaar vol. Om conclusies te kunnen trekken, moet er echt een flinke periode worden

Netelenbos

uitgetrokken. De AVV heeft veel kennis en werkt goed samen met universiteiten; zij zullen dit volgen.

De versnelde procedure NVVP zit in het overdrachtdossier.

Mevrouw De Blécourt heeft nog gewezen op artikel 26 over de kilometerheffing. Toen dit onderwerp in de Tweede Kamer aan de orde was, heb ik gezegd dat dit een soort amenderende motie is. De manier waarop dit in artikel 26 is uitgewerkt, heeft eigenlijk geen gevolgen. De werkelijke uitwerking moet nog volgen. Het enige dat verandert, is dat de separate wet kilometerheffing niet meer aan de orde is. Zodra er een wetsvoorstel komt, zal dit een uitbreiding zijn van dit voorliggende wetsvoorstel. Ik vond dit systeemtechnisch jammer, maar men heeft toch gemeend dit te moeten vastleggen. Er wordt echter geen inhoudelijke invulling aan gegeven. Daarom kan ook nog niet worden gezegd dat het over het hele wegennet gaat. In de structuurwet die nu is terugontvangen van de Raad van State wordt dit wel zo geregeld. Die heeft betrekking op alle wegen, ook in de gemeenten, en iedere kilometer die je aflegt, zou in het systeem worden meegenomen.

Ik hoop dat ik de vraag van de heer Van den Berg over het primaat van de overheid en de rol van het kenniscentrum PPS voldoende heb beantwoord. De minister van Financiën heeft mede namens mij een rapport aan de Kamer gestuurd waarin wij uiteen zetten hoe wij denken over PPS. Ik ben niet zo pessimistisch. Het is ingewikkeld, maar er is in de afgelopen vier jaar meer gebeurd dan in de jaren daarvoor. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de Tweede Maasvlakte waar wordt geprobeerd partijen bij de ontwikkeling te betrekken door middel van een aandeelhouderschap. Dit is een andere manier om investeringen te verzorgen. Dit lijkt een beetje op wat wij hier voor de wegen regelen.

Ik ben het eens met de opmerkingen van de heer Castricum over het onderliggend wegennet. Ik heb niet voor niets in het kader van de ICES-procedure 5 mld gulden gevraagd voor veiligheid en eenzelfde bedrag voor de decentralisatie tot 2010. Dat loopt nu natuurlijk allemaal anders. Ik zal dan ook op verzoek van het Nationaal verkeers- en vervoersberaad in het overdrachtdossier opnemen dat de

resultaatsverplichting aan geld moet worden gekoppeld. Als wij het aantal verkeersdoden willen terugdringen naar maximaal 750, zal er enorm veel geld moeten worden geïnvesteerd. Als dat geld er niet is, kun je dit niet van de andere overheden verlangen. Ik hoop nog steeds oprecht dat er investeringsprogramma's zullen komen voor veiligheid, want de huidige programma's lopen per 1 januari 2004 af.

Vanaf het jaar 2006 is er financiële ruimte in het MIT voor de GDU-plus. Hierover zijn inmiddels afspraken gemaakt. Ik weet natuurlijk niet of mijn opvolger die afspraken overneemt, maar hierop wordt wel degelijk ingegaan in het overdrachtdossier, omdat het voor de provincies en de kaderwetgebieden belangrijk is.

Toen ik de heer Pormes zojuist het woord hoorde voeren, bedacht ik dat het toch wel heel jammer is dat de fractie van GroenLinks de tegenstemmers in de Tweede Kamer aan een meerderheid heeft geholpen. Achteraf was het niet zo onverstandig geweest om ervoor te zorgen dat in ieder geval het NVVP aan de Eerste Kamer was voorgelegd! Dan hadden wij tenminste iets gehad. Je kunt wel vinden dat de nadruk iets te veel lag op automobiliteit, maar nu moet u nog maar afwachten wat er allemaal gaat gebeuren.

De heer Pormes heeft mij gevraagd om gedragsonderzoek te laten verrichten. Dat onderzoek vindt al op grote schaal plaats. De AVV verricht samen met heel veel universiteiten permanent gedragsonderzoek, omdat gedrag een van de grootste problemen is in het verkeers- en vervoersbeleid. Ik heb, naar ik meen, overigens een overzicht van de uitstaande onderzoeksprogramma's naar het parlement gestuurd.

Ik bedank de heer Bierman voor zijn pragmatische opstelling tegenover het prijsbeleid. Hij ziet niets in het aanleggen van die extra banen, maar wel in het beprijzen en dat is de reden dat hij het wetsvoorstel zal steunen.

Bezit moet volgens de heer Bierman ook worden beprijsd. Hij heeft daar een punt, want parkeerbeleid is inderdaad heel belangrijk om ervoor te zorgen dat het verkeers- en vervoersbeleid op een verstandige manier wordt vormgegeven. Onze steden zijn inderdaad

niet geschikt voor al die auto's. Wij spreken nu echter vooral over motorrijtuigenbelasting en de BPM. De verlaging van de BPM zal zeker een effect hebben en dat is de reden dat wij die verlaging hebben vastgesteld op maximaal 25%. Deze verlaging is zeker een impuls voor de autoaankoop.

Als mensen een meter in de auto hebben en zien hoeveel zij iedere dag moeten betalen, heeft dat zeker een groot psychologisch effect. De mensen die op dit moment rondrijden in de "demo-auto's", dachten aanvankelijk dat zij zich niets van die meter zouden aantrekken. Na verloop van tijd melden al die mensen echter dat het enorm oploopt en dat het misschien toch wel de moeite waard is om de tram te pakken. Die meter tikt inderdaad maar door.

Ik hoop en verwacht dat Nederland dit systeem op een goede dag zal invoeren. Wij lopen op dat moment echter zeker niet meer voorop, want de Duitsers hebben dit systeem nu al voor het vrachtverkeer ingevoerd. De Britten zullen dat ook doen. Verder hebben ook de Oostenrijkers en de Zwitsers dergelijke systemen ingevoerd. Kortom: het gaat wel gebeuren, maar wij lopen dan niet meer voorop.

Voorzitter. Hiermee ben ik aan het einde gekomen van mijn inbreng.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: Mevrouw Netelenbos, ik denk dat de unanieme aanvaarding van dit wetsvoorstel een mooie afsluiting is van uw participatie in het debat in dit huis. Dit is immers het laatste wetsvoorstel van velen dat het Staatsblad zal halen. Het ga u goed!

Ik zou nu kunnen schorsen voor de dinerpauze. Omdat wij een uur voorlopen op ons tijdschema, heb ik de minister van Justitie en de woordvoerders echter bereid gevonden om nog voor de dinerpauze de eerste termijn van de Kamer van de partiële wijziging van de zedelijkheidswetgeving af te ronden.