

Van Schijndel

psychotische periode. De opzet hiervan is te vinden in het werkplan 2002 van de Gezondheidsraad. Dit advies zal rond deze zomer verschijnen. Is het niet zinvol dit advies af te wachten, voordat er met de observatiemachtiging aan de slag wordt gegaan? Het betreft wellicht een deel van de doelgroep die de observatiemachtiging zou bestrijken. Het kan mogelijkheden bieden voor ambulante zorg voor en begeleiding van die groep. Ik sluit mij aan bij de stelling van mevrouw Van Leeuwen dat het beter is een en ander eerst nader te onderzoeken, voordat je de mogelijkheid van de observatiemachtiging in werking laat treden. Natuurlijk kun je niet ontkennen dat er psychiatrisch gestoorden zijn die buiten de reddingsboot vallen, maar moet niet eerst de toepassing van de huidige wettelijke mogelijkheden worden verbeterd, bijvoorbeeld door een betere toepassing van de IBS? Is een zelfbindingscontract wellicht een oplossing voor deze groep? Wie in een periode van ziekte, bijvoorbeeld tijdens een psychose, geen ziekte-inzicht heeft, kan dan op grond van eerdere afspraken, gemaakt in een periode dat deze persoon vrij is van ziektesymptomen, gedwongen kunnen worden opname in een behandeling te ondergaan. Daarmee wordt een groot deel van de groep op wie de indieners van het amendement voor de observatiemachtiging doelen, bereikt. Als mijn stelling juist zou zijn, ligt het dan niet voor de hand de behandeling van de observatiemachtiging aan te houden tot wij hier het wetsvoorstel aangaande de zelfbinding behandelen? Immers, dan kunnen wij pas afwegen of de observatiemachtiging nog iets toevoegt aan het invullen van een vacuüm in het wettelijk instrumentarium.

De vraag blijft ook of de verbetering van het functioneren van ambulante hulp, opvang en zorg een oplossing biedt voor de groep die in aanmerking zou komen voor gedwongen observatie. Ik denk aan het verwerklijken van de 24-uursbereikbaarheid, samenwerking tussen intramurale en ambulante instellingen, tussen hulpverlening, politie en woningcorporaties, oplossing van het capaciteitsprobleem in de psychiatrische zorg, actieve benadering van zorgmijders en inzet van speciale wijkteams, zoals geopperd door mevrouw Kant in de Tweede Kamer. Wij hoeven het

probleem niet te ontkennen, maar wij hoeven ook niet zonder meer mee te gaan met een sprong in het ongewisse om te laten zien dat de overheid wat doet, terwijl andere oplossingen minder kwalijk en effectiever zijn. Ik wacht de antwoorden van de minister graag af.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De beantwoording door de regering vindt vanmiddag plaats, na de stemming over de motie-Boorsma c.s.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is 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).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Lemstra** (CDA): Voorzitter. In de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel wordt gesteld dat mobiliteit bij een moderne samenleving hoort en dat een volledige oplossing van de files, gezien de ruimtecapaciteit en de groei van de economie en in het verlengde daarvan de groei van de mobiliteit, een illusie is. Deze nuchtere constatering spreekt op zichzelf aan en de titel van het wetsvoorstel, Wet bereikbaarheid en mobiliteit, wekt grote verwachtingen. Nu echter de pijler van het oorspronkelijk wetsvoorstel, te weten het rekeningrijden – de voorbereiding daarvan heeft de Staat der Nederlanden al zo'n 120 mln euro gekost – uit dit wetsvoorstel is geschrapt, blijft er naar de mening van de CDA-fractie een zeer mager voorstel over, waarin eigenlijk alleen een wettelijke basis wordt gelegd voor het expresbaantarief en het toltarief.

De CDA-fractie vraagt zich dan ook af of dit wetsvoorstel enige bijdrage zal leveren als instrument om de files in de spits te bestrijden. Nu het voorstel voor een wet op het rekeningrijden, in samenhang met het onderhavige wetsvoorstel, wordt ingetrokken, de besluitvorming over

de kilometerheffing wordt overgelaten aan een nieuw kabinet en de behandeling van het Nationaal verkeers- en vervoersplan is uitgesteld, rijst bij de CDA-fractie de vraag over nut en noodzaak van de behandeling van dit wetsvoorstel op dit moment. Wij zijn daar ook op gewezen door een instantie die door de minister zeer wordt gewaardeerd, namelijk de ANWB. De ANWB schrijft ons in een brief van 27 juni jongstleden dat het verstandig zou zijn als de Senaat bij de minister aandringt op het aanhouden van deze wet. Misschien kan de minister nog eens ingaan op nut en noodzaak van dit wetsvoorstel. Kan zij uitleggen dat dit wetsvoorstel de toekomstige ontwikkelingen op het onderwerp beprijzing en benutting van de infrastructuur in ons land niet zal belemmeren?

In de bestuursovereenkomsten met de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en het stadsgewest Haaglanden is bepaald dat het Rijk het bedrag dat door de regionale partijen in de vier desbetreffende regiofondsen wordt ingelegd, verdubbelt met ten hoogste 250 mln gulden, ongeveer 112 mln euro. Inmiddels hebben zowel de regio's als het Rijk deze bedragen gevoteerd in de desbetreffende fondsen. In totaal gaat het om ongeveer 450 mln euro, zo lezen we in de memorie van antwoord. Deze bedragen zijn aan de regio's toegekend, mede om ze over te halen mee te doen aan het rekeningrijden. De vraag rijst wat er met deze bestuursovereenkomsten en de daaraan verbonden en voor een groot deel reeds gevoteerde geldstromen gaat gebeuren, nu zowel het rekeningrijden als het NVVP op de lange baan is geschoven. In de memorie van antwoord staat dat is besloten de drie BOR-regio's voor een tweetal jaren te compenseren met een bedrag van circa 27 mln euro voor ieder van de drie regio's. De vraag is waarom er compensatie wordt gegeven als reeds een groot deel van de gelden is gevoteerd. Graag een reactie van de minister.

Een tweede vraag die bij de CDA-fractie rijst is of alle voorbereidingen voor de kilometerheffing nu zijn gestaakt. In de pers lezen wij immers nog over het uitloven van prijzen door de minister, tot een bedrag van € 200.000, aan uitvinders van kastjes in de auto, die moeten

Lemstra

registreren waar autorijdend Nederland zich bevindt.

In de memorie van antwoord staat verder dat de belangrijkste overweging over het voortzetten van de behandeling van het wetsvoorstel betrekking heeft op het zo snel mogelijk opheffen van de wettelijke belemmeringen voor initiatieven om met private deelneming wegen eerder tot stand te brengen of anderszins extra kwaliteit te bieden boven wat mogelijk is met de normaal beschikbare overheidsmiddelen. Kan de minister uitleggen of de toepassing van PPS-constructies met dit wetsvoorstel mogelijk wordt? Het toltarief is immers bedoeld als een publiekrechtelijke heffing ter bekostiging van extra infrastructuur. De nader overeen te komen vergoedingen voor de private partijen zou, aldus de memorie van antwoord, rechtstreeks gerelateerd kunnen worden aan de ontvangsten uit de heffing van het toltarief, welke heffing geschiedt onder verantwoordelijkheid van het publiekrechtelijke lichaam dat de tolweg of tolbaan in kwestie in beheer heeft.

De CDA-fractie vraagt zich af of er in de praktijk veel terecht zal komen van PPS-constructies, mede gelet op de aanneming van het amendement op stuk nr. 40, waardoor de kosten van invordering niet meer mogen bedragen dan 20% van de opbrengsten. Gaarne een nadere toelichting van de minister.

De CDA-fractie constateert met de minister in haar memorie van antwoord dat moet worden erkend dat het verwijderen van het spitstarief uit de WBM tot gevolg heeft dat de WBM het karakter van een kaderwet heeft verloren, hetgeen betekent dat een samenhangend beleid nu via een stap-voor-stapbenadering moet worden doorgevoerd. Wat overblijft, is een tweetal concrete instrumenten, waarvan het experimentele doel ook nog eens vooropstaat. Dat betekent voorts dat de automobilist nu met verschillende tarieven te maken krijgt, te weten een toltarief en een expresbaantarief, en wie weet ooit nog met een kilometerheffing.

De CDA-fractie constateert voorts met de minister dat de paragraaf over de kilometerheffing geen duidelijk operationele waarde heeft, evenmin uit wetgevingstechnisch oogpunt, nu dit onderdeel mogelijk in latere wetgeving of helemaal niet zal worden geregeld en daarom

slechts als een rudiment van een groots, ministerieel verleden in deze wet staat te pronken. Met belangstelling wacht de CDA-fractie de reactie van de minister af.

□

Mevrouw **De Blécourt-Maas** (VVD): Voorzitter. De Wet bereikbaarheid en mobiliteit heeft tot doel zowel de doorstroming van het verkeer als de bekostiging of medebekostiging van versnelde en extra aanleg van wegen te bevorderen. Het kan ook anders worden geformuleerd: er is naar een manier gezocht om de fileproblematiek niet meer te laten toenemen. Of dat doel zal worden bereikt, is voor de VVD fractie nog de vraag. In zeer recente berichtgeving van het ministerie van Verkeer en Waterstaat werd een toename van het aantal files voorspeld, evenals de lengte ervan. In de afgelopen zes jaar is het totale aantal kilometers file in Nederland zelfs meer dan verdubbeld. Wij vragen hierover enige uitleg en toelichting van de minister, mede gelet op de eerder genoemde doelstelling van de bevordering van de doorstroming.

De wet kent thans nog twee aspecten, het expresbaantarief, voorheen betaalstrooktarief genoemd, en het toltarief. Bij de schriftelijke voorbereiding heeft de VVD-fractie de minister gevraagd of de wet voldoende soelaas biedt om de problematiek aan te pakken. Het antwoord van de minister was ontkennend, verwijzend naar de complexiteit van de problematiek en de mate waarin van het toltarief gebruik zal worden gemaakt. Dat is een pijnlijke constatering van de minister over de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Ik citeer uit haar antwoord: "... dat de aanleg van tolwegen, tolbanen en expresbanen niet snel voldoende effectief zal kunnen zijn". Met name de Eerste Kamer let op kwaliteit van wetgeving, waaronder ook wordt verstaan de doelmatigheid en effectiviteit van wetgeving. Geeft de minister deze wet daarmee niet zelf een onvoldoende? Graag een reactie van de minister.

De VVD-fractie ziet de oplossing van het mobiliteitsprobleem zowel in de vergroting van de capaciteit van wegen als in de verbetering van het openbaar vervoer, met name in de Randstad, omdat deze vorm van vervoer daar efficiënter is en

daardoor kansrijker. Wij zijn ook voorstander van een tolsysteem op nieuwe wegen en nieuw aangelegde stroken wegen, de expresbanen. Wij vinden dat er een keuze mogelijk moet zijn tussen het gebruik maken van een tolweg of een vergelijkbare en gelijkwaardige route waarover geen tol wordt geheven. Betalen op tolwegen moet de automobilist voldoende reistijdwinst opleveren. Met andere woorden, het aanbod van de capaciteit van wegen en de vraag naar mobiliteit op bepaalde momenten moet meer in balans worden gebracht. Zo'n 800.000 personen, ongeveer 40% van alle mensen die zich 's morgens op de weg begeven, belanden op een doordeweekse dag in de file. Dat is te veel. De wegen slibben dicht. Het tegen betaling beschikbaar stellen van extra infrastructuur is een deel van de oplossing. De voorwaarde is dat ook daar een balans moet worden gecreëerd, zodanig dat tol betalende automobilisten voldoende doorstroming en tijdwinst krijgen. Het gaat om het optimum, de verhouding tussen de hoogte van de prijs en de tijdwinst. Deze prijs-elasticiteit maakt deel uit van het onderzoek naar en de evaluatie van de expresbaan over twee jaar. Bij de schriftelijke voorbereiding heeft de VVD-fractie gevraagd naar de toetsingscriteria. Wij vinden het jammer dat de minister ons geen duidelijkheid kon geven over de criteria van toetsing vooraf ten behoeve van de evaluatie aan het eind van de proefperiode. Deze zou minstens twee elementen moeten bevatten: de tevredenheid van de klant in de zin van de prijs-kwaliteitverhouding en daarnaast een vermindering van het aantal files, evenals een afname van de duur ervan. Het noemen van een percentage is een concreet en eenvoudig te meten criterium en is een beter toetsinstrument dan de algemene formulering uit de doelstelling van bevordering van de doorstroming. Kan de minister aangeven of zij het met deze visie eens is? Zo ja, ziet zij mogelijkheden deze te realiseren?

De activiteiten om de bereikbaarheid en mobiliteit te bevorderen, lijken wel een dominospel. Eerst valt het spitstarief uit deze wet, vanwege onvoldoende draagvlak. Vervolgens stemt de Tweede Kamer het NVVP af. Het experiment met expresbanen lijkt gereduceerd tot een proef met

De Blécourt-Maas

slechts een expresbaan over een korte afstand. Kan de minister aangeven of zo'n proef nog nut heeft? Als laatste dominosteen valt de kilometerheffing bij de kabinetsformatie. Behoeft de wet niet enige aanpassing, zoals in de artikelen 3 en 4? Ten slotte vraagt de VVD-fractie de minister of het juist is dat in artikel 26 met de kilometerheffing een mobiliteitstarief wordt ingevoerd dat geldt voor het gehele openbare wegennet? Wij zien het antwoord van de minister op de door ons gestelde vragen met belangstelling tegemoet.

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter. Het ziet er naar uit dat dit het laatste debat in de Eerste Kamer is dat mevrouw Netelenbos als minister van Verkeer en Waterstaat zal voeren. Het zal niet het laatste parlementaire debat zijn, want ik heb vernomen dat zij morgen naar de Tweede Kamer gaat om te spreken over het onderwerp dat wij verleden week hebben behandeld. Ik vertrouw erop dat zij dan met kracht zal zeggen dat er ook in het buitengebied en tussen de meetpunten gelijkwaardigheid zal worden aangetoond en bewerkstelligd. Ik haast mij nu om van dit onderwerp af te stappen, voorzitter, want anders zult u mij buiten de orde verklaren. Maar ik kon het niet laten, dit even te zeggen.

Het is dus het laatste debat in deze Kamer van mevrouw Netelenbos als minister van Verkeer en Waterstaat en het gaat over een onderwerp dat veel aandacht heeft gekregen, ook van haar, namelijk bereikbaarheid en mobiliteit. Ik vind dat de minister een goede filosofie heeft ontwikkeld voor dit enorme probleem van de files, die maar niet willen afnemen: vraag en aanbod moeten worden gekoppeld door middel van een mechanisme waarvan de markt veel verstand heeft, namelijk beprijzing, naast bebouwen en benutten. Maar wij weten ook allemaal dat de minister in haar pogingen om langs die weg het aantal files te doen afnemen veel maatschappelijke en parlementaire weerstand heeft ontmoet. Ik hoorde zojuist de heer Lemstra allerlei kritische opmerkingen over het beleid maken, maar hij gaf niet aan hoe het beter zou kunnen. Hij zei dat hij vreest dat het wetsvoorstel het beprijzen en

benutten weleens in de weg zou kunnen staan. Zijn opmerkingen over de kilometerheffing hadden een kritische ondertoon en hij zag PPS-constructies niet echt zitten. Kortom, er deugt niets van of het is niet goed, maar ik hoor niet hoe het dan wel moet. Wij weten toch dat het oplossen van de fileproblematiek enorm ingewikkeld is? En wat ik aan flarden van het nieuwe regeerakkoord hoor, stemt me er bepaald niet optimistisch over dat de problemen daarmee zullen worden opgelost.

De heer **Lemstra** (VVD): Voorzitter. Ik kan me deze reactie van de heer Terlouw wel voorstellen, maar ik heb juist ook aan de minister gevraagd, aan te geven welke mogelijkheden er voor deze PPS-constructies zijn, omdat ook ik van mening ben dat het private bedrijfsleven nodig zal zijn om in infrastructuur te kunnen investeren. Mijn vraag aan de minister was dan ook of zij al enige zekerheid heeft dat het bedrijfsleven hierop zal insteken. Dit is voor mij buitengewoon belangrijk. Mijn reactie heeft dus niets met afwijzen of wegwerpen te maken. Integendeel, ik zou graag voor de aanleg van infrastructuur, of het nu tolbanen, expresbanen of extra wegen zijn, meer PPS-constructies mogelijk gemaakt zien.

De heer **Terlouw** (D66): Voorzitter. Dit is natuurlijk een goede vraag van de heer Lemstra en wij zullen met belangstelling naar het antwoord luisteren, maar dit neemt niet weg dat ik vind dat er in zijn bijdrage kritiek en zorg wordt geuit die ik best kan begrijpen, maar dat ik toch weinig constructieve oplossingen hoor voor de aanpak van deze buitengewoon moeilijke problematiek, waarmee de minister zo druk bezig is geweest.

Dit mondt nu uit – ik ben het met de vorige sprekers eens – in een nogal mager wetsontwerp, waarin wij tevergeefs speuren naar het spitstarief. Er wordt weliswaar de mogelijkheid van een kilometerheffing geboden, bij amendement erin aangebracht, maar zoals ik al zei, doet het waarschijnlijke regeerakkoord niet vermoeden dat er een kilometerheffing zal komen. Eigenlijk dampet de weerstand in de Tweede Kamer en in de maatschappij tegen het soort maatregelen dat in het wetsontwerp wordt voorge-

steld, ons bij lezing van het geheel tegemoet.

Neem nu artikel 20, waarnaar zojuist al werd verwezen. Daarin worden vijf baanvakken genoemd waarop een experiment zou kunnen worden gedaan met betaalpoorten voor expresbanen. Ja, maar dan moet er eerst een verslag naar de Staten-Generaal over de doeltreffendheid van de wet in de praktijk, wat tweeënehalf jaar mag duren nadat er voor het eerst een tarief voor een expresbaan is geheven. Dan mogen er in het volgende halfjaar maar twee van de vijf wegvakken worden aangewezen en moet er eerst nog een beschrijving worden gemaakt van de doelstelling die gerealiseerd zou moeten worden als het gaat om veranderingen in de verkeersstroom, de ritmotieven, de verkeersveiligheid, de geluidsbelasting, het gedrag van de weggebruikers en noem maar op. Dit moet allemaal eerst bedacht worden en dan kun je na al die tijd eindelijk een experimentje doen, en dat nog maar op twee van de genoemde baanvakken. Ik vind dat hieruit een weerstand spreekt die mij niet doet verwachten dat wij met een nieuw kabinet de problematiek zullen kunnen oplossen. Het ademt de sfeer dat het liefst zo moeilijk mogelijk moet worden gemaakt. Er is weerstand, weerstand tegen iedere belemmering van het gebruik van de auto. Ik heb het al eens gezegd, automobilitéit is tegenwoordig "je bewegen met een auto", terwijl het woord natuurlijk eigenlijk "jezelf bewegen" betekent, dus lopen. Maar nee, de betekenis van dit woord is compleet veranderd. Het nieuwe regeerakkoord dreigt dus neer te komen op meer asfalt, geen kilometerheffing en geen enkele ontmoediging van het gebruik van de auto. Ik denk dat wij nog weleens aan de eenzame strijd van deze minister van Verkeer en Waterstaat tegen de filevorming zullen terugdenken.

Wat bereiken wij wél met deze wet? Dat er tolwegen kunnen komen om nieuwe infrastructuur te financieren en dat er expresbanen kunnen komen om het verkeer te reguleren. Dit gebeurt dan met behulp van passagetarieven. De kilometerheffing, die er dus voorlopig niet komt, zou een afstandstarief zijn, in feite een rechtvaardiger vorm van inning van motorrijtuigenbelasting. Het is mij

Terlouw

een volstrekt raadsel waarom mensen hier tegen zijn. Wat is er nu verstandiger dan een auto die stilstaat, niet te belasten, en omgekeerd? Ik heb nooit begrepen wat hier nu tegen zou kunnen zijn; ik hoop dat het mij nog eens duidelijk zal worden gemaakt. Vanwaar deze weerstand?

Maar misschien blijkt op de langere termijn het wetsontwerp ook weer niet mager te zijn, misschien is het nog wel een reddingsboei voor het kabinet-Balkenende. Uiteindelijk worden tolwegen namelijk mogelijk zonder dat er voor iedere tolgeweg een aparte wet behoeft te worden ingediend en de expresbanen bieden enige flexibiliteit. De prognoses geven aan – mevrouw De Blécourt zei het al – dat de mobiliteit alleen maar sterk zal toenemen, veel sneller dan het aantal mogelijkheden om nieuwe wegen aan te leggen. De conclusie is eenvoudig: meer files in de toekomst. De minister laat met deze wet in zekere zin een testament achter, al is het veel minder volumineus dan ik gehoopt had. Misschien kunnen wij haar verleiden om straks toch nog eens haar visie op de toekomst te geven. Wat zijn de prognoses, wat zou er in haar visie gedaan moeten worden om deze grote problematiek op te lossen?

Ik denk dat de introductie van meer marktmechanisme bij verkeer en vervoer onvermijdelijk is, zodat het aanbod door middel van beprijzing meer in relatie tot de vraag wordt gebracht. En ik berijd nog eens mijn stokpaardje dat het vrachtvervoer bij alle modes meer faciliteiten moet krijgen. De filosofie in onze samenleving komt er nog te veel op neer dat bereikbaarheid en mobiliteit een eerste levensbehoefte is, een behoefte waaraan ten koste van bijna alles moet worden voldaan. Het is natuurlijk een levensbehoefte, maar wij moeten ons toch nog eens goed achter de oren krabben als het erom gaat of het echt een eerste levensbehoefte is. Er zijn toch heel wat dingen die hoger op de prioriteitenlijst staan, zoals eten en drinken, gezondheidszorg, onderwijs en veiligheid. Dat zijn allemaal dingen die vóór de behoefte aan verkeer en vervoer komen.

Niettemin, er is natuurlijk een sterke relatie tussen enerzijds welvaart en levensvreugd en anderzijds bereikbaarheid en mobiliteit. En dus is het een heel belangrijk dossier dat de minister

straks achterlaat. Ik wil haar bij deze laatste gelegenheid nog graag danken voor haar inzet in de afgelopen vier jaar.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik zal mede namens de fractie van de ChristenUnie spreken.

De wens en de behoefte om mobiel te zijn neemt alsmaar toe; dit blijkt onder andere uit de jaarlijkse stijging van de mobiliteit in ons land. De behoefte aan verkeer en vervoer is het gevolg van het feit dat vele activiteiten, zoals wonen, werken, productie en consumptie, ruimtelijk gescheiden zijn. Bijvoorbeeld doordat de reistijden over een bepaalde afstand korter zijn geworden, zijn mensen verder van hun werk gaan wonen. Daarnaast werden logistieke ontwikkelingen bevorderd die meer vrachtvervoer tot gevolg hebben. Er bestaat ook een wisselwerking tussen het aanbod van en de vraag naar infrastructuur. Als gevolg van de toegenomen verkeersdruk is de infrastructuur verbeterd. Nu bevorderen de verbeteringen in de infrastructuur op zichzelf weer de verplaatsingsbehoefte en maken ze schaalvergroting en ruimtelijke spreiding van wonen en werken mogelijk. Specialisatie, schaalvergroting en internationalisering hebben ertoe geleid dat bedrijven in een groter ruimtelijk gebied zijn gaan opereren. Zowel bij individuen als bij huishoudens is er ook duidelijk sprake van een toenemende vergroting van het gebied waarbinnen men activiteiten ontplooit. Ontwikkelingen en specialisatie op de arbeidsmarkt, segmentatie op de woningmarkt, toegenomen vervoersmogelijkheden en koopkrachtontwikkelingen spelen hierbij ook een duidelijke rol.

Alles roept dus om mobiliteit, maar de werkelijke mobiliteit valt tegen. Files op de snelweg en verstopte steden zijn aan de orde van de dag. Er moet echt iets gedaan worden om te voorkomen dat Nederland nog meer dichtslibt. Een integrale aanpak is nodig om te waarborgen dat noodzakelijke vervoersbewegingen niet stil komen te liggen. U begrijpt, voorzitter, dat de titel van het wetsvoorstel, "bereikbaarheid en mobiliteit", bij ons hoge verwachtingen wekte. Deze doet je veronderstellen dat het zou gaan om een breed pakket maatreg-

len waarbij de aanpak van de mobiliteitsproblematiek integraal centraal staat. Nu echter de hoeksteen van het wetsvoorstel, te weten het rekeningrijden, is geschrapt, blijft er een mager wetsvoorstel over. Anderen spraken hier ook al over. Er wordt eigenlijk niets substantieels gedaan om de files tijdens de spits adequaat te bestrijden, terwijl er vele miljoenen euro's zijn uitgegeven aan de voorbereiding van de invoering van de kilometerheffing in ons land.

Hoe het ook zij, het wetsvoorstel, aanvankelijk opgezet als het brede wettelijke kader dat de basis moest bieden voor beprijzing van de mobiliteit, is uitgelopen op een wetsvoorstel waarin feitelijk slechts twee concrete instrumenten mogelijk worden gemaakt, namelijk de expresbanen en de tolheffing. Het is naar onze mening duidelijk dat de expresbanen volstrekt onvoldoende zijn om een positieve impuls te geven aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek. De invoering van expresbanen betekent de aanleg van nieuwe stroken asfalt die alleen in de spits zullen worden gebruikt.

Minister **Netelenbos**: Voor expresbanen wordt natuurlijk de hele dag betaald, alleen de tarieven verschillen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik had er ook nog iets aan willen toevoegen om dit te verduidelijken, voorzitter. Ik vertaal dit als volgt. Wij spreken over een wegvoorziening waarvan 24 uur per dag gebruikt kan worden, maar die slechts voor een piekbelasting van enkele uren wordt getroffen. Het is voor ons de vraag of een expresbaan beantwoordt aan het doel waarvoor hij is aangelegd. Als er op de andere rijstroken wél doorgereden kan worden, wie zal er dan voor een bepaald tarief van die expresbanen gebruik maken? Is de minister er werkelijk van overtuigd dat dit systeem in de praktijk zal werken?

Op dit moment is de belangrijkste overweging voor het doorzetten van het wetsvoorstel het opheffen van de wettelijke belemmeringen voor initiatieven voor private deelneming, zo hebben wij begrepen, want de tolwegen hebben alles te maken met PPS-constructies. Nu zijn er over deze constructies heel wat vragen te stellen. Het is van belang om te

Van den Berg

constateren dat er nogal wat verschillende definities in omloop zijn. Een blik in de literatuur leert dat er tal van definities gebruikt worden en om een goede constructie te kunnen opzetten zal er volstrekte duidelijkheid op dit punt moeten worden verschaft. Welke definitie wil de minister gebruiken?

Vervolgens zijn er vraagtekens te zetten bij de dubbelrol van de overheid in zulke constructies; ook hierover bestaat nogal wat verschil van mening, want de overheid treedt op als contractpartner én als behartiger van het algemeen belang. In deze laatste hoedanigheid moet de overheid verschillende belangen afwegen en kan zij zich naar onze mening moeilijke volledig committeren. Wat is de visie van de minister op deze kritiek op PPS-constructies die ook uit wetenschappelijke tijdschriften en uit evaluaties blijkt? Een andere vraag is of de markt wel wil investeren, want men is veelal beducht voor het nogal eens wispelturige gedrag van de overheid. Is de minister van mening dat de markt wel wat voor deze constructies voelt?

Dan is er nog de vraag of het wegnen, dat een belangrijk publiek belang dient, niet voor eenieder op gelijke wijze toegankelijk dient te zijn. Eenieder heeft via de fiscus voor dit wegnen betaald. Zowel de aanleg en het beheer van deze wegen dient naar onze mening bij voorkeur in publiekrechtelijke handen te zijn. De minister zal hierover met ons van mening verschillen, maar bij het scheiden van de markt willen wij de visie van de regering nog eens duidelijk horen. Natuurlijk zien wij ruimte voor uitzonderingssituaties, bijvoorbeeld als de tol is gericht op de verwezenlijking van een concreet plan. Het kan ook zo zijn dat er sprake is van overheidsfalen. De overheid is, vergeleken met private ondernemingen, veelal minder goed ingericht voor het efficiënt ondernemen van commerciële activiteiten en zij heeft hierin ook veel minder ervaring. Hierdoor kan het voorkomen dat de totale kosten van een project hoger liggen dan bij financiering en betrokkenheid van de private sector. Maar ook dit vraagt om een goede afweging. Kan de minister ons erover informeren of uit ervaringen is gebleken dat PPS-constructies voor de overheid goedkoper uitvallen? Uit de literatuur die ik bestudeerd heb,

blijkt vaak het tegendeel. Er zijn wel positieve aspecten aan te geven, maar wat kost het nu uiteindelijk? Het zal duidelijk zijn dat marktpartijen geen interesse hebben omdat zij de regering een warm hart toedragen, al kan dit natuurlijk ook wel een rol spelen, maar vooral omdat zij geld willen verdienen. Op zichzelf is daar natuurlijk niets mis mee. Kan de minister eens wat voorbeelden geven waaruit blijkt dat er heel goede redenen zijn om dergelijke constructies op te zetten? Wij willen ook vernemen of het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij het aangaan van PPS-constructies verplicht is, gebruik te maken van het kenniscentrum voor PPS van het ministerie van Financiën. Wij vinden dit zeer belangrijk, want je kunt natuurlijk vrijblijvend advies vragen, maar wij willen gewoon weten of dit verplicht is.

Voorzitter. Met belangstelling wachten wij de beantwoording van de minister af.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met een citaat: "Van alle door minister Maij-Weggen gelanceerde ideeën om het autoverkeer terug te dringen kwam weinig terecht. Nadat de plannen voor een spitsvignet en het rekeningrijden (een elektronisch tolsysteem) vroegtijdig waren gesneuveld, stuitte ook de voorgenomen tolheffing op 20 plaatsen in de Randstad op zware tegenstand. Na het bedrijfsleven lieten de provincies en de grote steden in de regio weten, niets in het plan te zien, en ten slotte bleek ook in de Tweede Kamer onvoldoende steun voor het tolplan aanwezig."

Daar zitten wij nu. U zult begrijpen dat ik de geciteerde tekst niet zelf heb verzonnen, voorzitter. Ik heb gezocht naar een onafhankelijke bron, omdat ik weet dat het onderwerp van dit wetsontwerp bij het minste of geringste tot een verhit debat kan leiden. En daar zijn wij niet voor, zo schrijft de geschiedenis. De begintekst die ik uitsprak, ontleende ik aan het Spectrum Jaarboek 1992, waarin wordt teruggeblikt op het jaar daarvoor.

Waar staan wij nu? In ieder geval in een langere rij. In het begin van de memorie van antwoord merkt de minister op dat zij zich heeft afgevraagd of het passend is, nog

onder het demissionaire kabinet het antwoord op de schriftelijke opmerkingen en vragen uit te brengen. Zij beantwoordt deze vraag bevestigend en zij motiveert haar beslissing onder andere met de stelling dat er ook onder een kabinet van andere signatuur behoefte zal bestaan aan de wettelijke mogelijkheid om voor de bekostiging van nieuwe wegen en nieuwe banen tol te heffen. Bovendien wijst de minister op de ruime meerderheid waarmee het wetsontwerp in de Tweede Kamer gesteund werd. Haar afweging kunnen wij alleszins billijken, hoewel de gemaakte keuze mede lijkt te hebben geleid tot schriftelijke antwoorden die af en toe nogal kort door de bocht gaan. Maar dat kan natuurlijk ook aan de vragen hebben gelegen.

De minister maakt nog eens duidelijk dat met de Wet bereikbaarheid en mobiliteit extra middelen kunnen worden gegenereerd die vooral de kwaliteit van het hoofdwegennet kunnen verbeteren, sneller dan met uitsluitend publieke middelen mogelijk zou zijn. Enerzijds kan worden vastgesteld dat de wet een beperkt doel dient, anderzijds is de mogelijkheid om nieuwe weginfrastructuur te bekrijsen het afscheid van een verleden waarin voor heffingen specifieke wetgeving noodzakelijk was. Verder reikende voorstellen zijn vooralsnog niet aan de orde, de kilometerheffing bij amendement in het wetsontwerp is opgenomen. CDA en VVD stemden in de Tweede Kamer tegen; regeren is vooruitzien...

Voorzitter. Een weerbarstig maatschappelijk klimaat heeft ertoe geleid dat het nu demissionaire kabinet er niet in kon slagen om de ordening op de weg structureel te verbeteren. Ook het samenhangende Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) mocht, tot veler verrassing, de eindstreep niet halen. Dit alles maakt deze gedachtewisseling enigermate ongewis. Het veld overziend – je moet voorzichtig zijn, want het kan per uur veranderen – kun je vaststellen dat het verfoeide kwartje van Kok en Zalm, dat overigens allang geen kwartje meer is, aan de pomp zal overleven, maar dat er op termijn een compensatie via de motorrijtuigenbelasting komt. Dit was gisterenavond de stand van zaken, maar ik heb begrepen dat de landelijke pers vanmorgen alweer de nieuwste stand van zaken heeft

Castricum

gepubliceerd. De vreugde op de wegen over dit alles is groot. Nu nog, ook op termijn, de vele miljarden die de VVD miste voor het NVVP, en het is gepiept. Intussen wordt rekeningrijden, dat steeds meer draagvlak in de samenleving begint te krijgen, weliswaar niet helemaal afgeschoten, maar in ieder geval op een zeer lange termijn gezet. Ik meen dat de woordvoerder van de VVD-fractie hierover zojuist ook een opmerking maakte. Gelukkig zal blijken dat deze Kamer dit wetsontwerp enthousiast zal steunen, inclusief de kilometerheffing. Op afzienbare termijn zullen wij kunnen beoordelen of dat beklijft.

Ik kom op een vraag die ik in de schriftelijke ronde heb gesteld, maar die in de korte bocht waarvan ik al sprak, snel aan het zicht is ontsnapt. Wij maken ons zorgen over de effecten die de ontwikkeling van tolwegen, expresbanen, wat daarvan in de nabije of de verdere toekomst ook zal worden, en de overige infrastructuur met zich mee kan brengen voor andere verkeerssoorten dan de auto. De minister antwoordt op de betreffende vraag dat het wezen van het toltarief de bekostiging betreft van de totstandkoming of kwaliteitsverbetering van de wegverbinding waarvoor tol wordt geheven en dat daarmee de keus van "harde" infrastructuur als bestemming van de opbrengst een logische is. De kern van onze vraag was of er, wanneer additioneel private middelen worden ingezet voor een kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van het hoofdwegennet, ook geen extra aandacht moet worden besteed aan het onderliggende wegennet, al was het maar voor het langzaam verkeer. Dit soort vragen waren in het vorige toltijdperk van barrier en trekschuit nog niet aan de orde, maar ze mogen in het huidige tijdsgewricht van dodehoekspiegels en geavanceerde cruise-controls toch niet helemaal worden genegeerd.

In het standpunt dat het kabinet aan behandeling van het NVVP door de Tweede Kamer, maar voor de eindstemming heeft ingenomen, stelt het dat het Rijk bij de aanleg en het beheer van infrastructuur medeverantwoordelijk is voor het in stand houden en verbeteren van kruisende routenetwerken voor fietsverkeer. Ook wordt daarin aangegeven dat infrastructuur en bouwprojecten in de directe invloedssfeer van de

infrastructuur door de initiatiefnemer veilig moeten worden aangelegd en dat ze op elkaar moeten worden afgestemd met de betrokken infrastructuurbeheerder. De keuze voor uitvoering wordt gebaseerd op een integrale afweging van de veiligheid voor de omwonenden en voor de gebruikers. Hoewel dit soort teksten niet uitblinken in helderheid, spreekt de intentie ons zeker aan. Wij gaan er dan ook van uit dat er flankerend beleid wordt ontwikkeld waarmee de doelstellingen van duurzaam veilig ook "weg van de snelweg" binnen bereik blijven. Ik zou het op prijs stellen wanneer de minister dit minder besproken aspect van haar plannen bij deze gelegenheid nog eens wilde toelichten. Dit klemt te meer omdat in artikel 28 van de wet – de regionale mobiliteitsfondsen – onduidelijk blijft of ook het niet-gemotoriseerde verkeer nadrukkelijk van de extra middelen kan profiteren.

Voorzitter. De verleiding is nog steeds groot om dit wetsontwerp te misbruiken om alle fileleed en wat eraan gedaan had kunnen worden, nog eens voorbij te laten trekken. Dit is er echter niet de goede gelegenheid voor. Ik stel vast dat deze minister vastberaden en zonder zichzelf te verloochenen een moedige poging heeft gedaan om het schip van de wal te trekken. De stuurlui die haar probeerden te ontmoedigen, zijn nu aan zet. Zij hebben de wind mee. Volgens de Telegraaf ligt een landelijk netwerk van tolwegen op palen binnen handbereik. Voor € 8 van Amsterdam naar Maastricht, inclusief garantie; zelfs de minister van Verkeer en Waterstaat zou zich hierover positief hebben uitgelaten. Het dagblad Trouw is – en zo behoort het natuurlijk ook – minder optimistisch. "Terug bij af" kopt de krant en schetst het kronkelende pad dat vier ambitieuze ministers afliepen. Wellicht zijn wij met dit wetsontwerp een streepje vooruit gekomen, maar de houdbaarheid van die stelling kan voor hetzelfde geld bij een paar weken of maanden ophouden.

En overigens blijven wij van mening dat niet het bezit maar het gebruik van de auto moet worden belast. Differentiatie van tarieven naar tijd, plaats en milieubelasting zal uiteindelijk de enige oplossing blijken voor een probleem dat wij ons in enkele decennia boven het

hoofd hebben laten groeien. Nu de technologische mogelijkheden om die problemen aan te pakken steeds meer binnen handbereik komen, wordt de toekomst weggeschoven. Wat rest, is asfalt, verder groeiende mobiliteit en meer files. "Waar je files hebt, gaat het economisch goed", schijnt de minister een keer te hebben gezegd. Gelijk heeft zij. Toch vinden wij dat het beter kan.

□

De heer **Pormes** (GroenLinks): Mijnheer de Voorzitter. Onze fractie kan zich vooralsnog niet vinden in de strekking van de wet, en wel vanwege de laatste aanpassing van het wetsvoorstel, waardoor de mogelijkheid van een spitsheffing is verdwenen. GroenLinks sprak al eerder van een wet waaruit de ziel verdwenen is. Ik ben blij dat ook de heer Lemstra hierover verontrusting heeft uitgesproken, waarmee hij zich nu ook tegenover de VVD-fractie aan de overzijde plaatst.

Het spitstarief had voornamelijk als doel, een efficiënter gebruik van de weg te bewerkstelligen door spreiding van het gebruik over de dag. De minister heeft eigenlijk nooit in dit instrument geloofd. Althans, dit blijkt uit een zeer openhartig interview met de minister in haar "clubblad". Ik citeer daaruit: "De invoering van rekeningrijden was niet goed getimed, maar ik was nu eenmaal verplicht om het in te voeren, want het stond in het regeerakkoord. Totdat Roel Pieper met zijn conclusies kwam, bestond er geen alternatief." Het zal voor de minister niet makkelijk zijn geweest. Dit blijkt ook wel uit het feit dat ook Wim Kok deelgenoot van haar worsteling werd gemaakt. Opgelucht moet zij zijn geweest toen prof. Pieper rapporteerde dat de kilometerheffing in plaats van in 2010 al in 2006 zou kunnen worden ingevoerd. Het spitstarief kon onmiddellijk worden afgevoerd en het kabinet kondigde met trots aan, het systeem van kilometerheffing in 2006 te zullen invoeren. Maar helaas, ook dit systeem gaat eraan, want informateur Donner stelt: "Eventuele invoering van een kilometerheffing heeft een functie als de bereikbaarheid over de weg en met het openbaar vervoer aanzienlijk verbeterd is. In de komende kabinetsperiode worden voor de voorbereiding van de eventuele

Pormes

invoering daarvan geen middelen vrijgemaakt." Met andere woorden, eerst dient de bereikbaarheid over de weg en met het openbaar vervoer aanzienlijk verbeterd te worden en dan kan de kilometerheffing eventueel een rol van betekenis gaan spelen. Wat vindt de minister van deze logica? Heeft zij net als onze fractie niet de indruk dat deze verbeteringen in de komende vier jaar niet gerealiseerd zullen worden? En deelt de minister niet onze verwachting dat de kilometerheffing ook niet vóór het jaar 2010 zal kunnen worden ingevoerd? Het kabinet heeft al aangekondigd, de wet op de kilometerheffing niet te zullen indienen. De minister wil de besluitvorming hierover aan het nieuwe kabinet overlaten. Zij heeft al 23 mln euro voor dit traject uitgegeven en er is zeker nog vier jaar van onderzoek en experimenten nodig om tot invoering van zo'n systeem te kunnen overgaan. In het onlangs uitgebrachte advies "Sociaal-economisch beleid 2002-2006" stelt de SER dat duurzame mobiliteit alleen mogelijk is als er beter gebruik wordt gemaakt van de technische potenties en dat het huidige verkeers- en vervoersbeleid te sterk gericht is op optimalisering van de huidige technologieën. De implementatie van nieuwe technologieën krijgt daardoor te weinig aandacht. Stop zetten van de voorbereiding van de eventuele invoering van een kilometerheffing staat haaks op dit advies. Ook komt het huidige kabinetsstandpunt dat er uiteindelijk gestreefd moet worden naar duurzame mobiliteit, in het gedrang. En als ik het goed heb, wordt dit standpunt ook enigszins verwerkt in onze nationale strategie voor duurzame ontwikkeling. Mijn fractie is er dan ook benieuwd naar of de minister ons inzicht kan geven in de gevolgen van stopzetting van de voorbereiding van deze maatregel, zowel in financiële zin als voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën op dit terrein.

Veel fracties hebben in hun schriftelijke inbreng gevraagd naar de relatie met het Nationaal verkeers- en vervoersplan. De minister zegt terecht dat de WBM geen directe of dwingende koppeling met het NVVP kent, maar aan deze vraag lag een andere gedachte ten grondslag. Met het NVVP wordt onder meer beoogd, de fysieke bereikbaarheid te verbeteren met de

inzet van een breed, samenhangend pakket van maatregelen. Uit modelberekeningen komt naar voren dat zonder dit beleid het aantal voertuigverliesuren nog flink zal toenemen. Bij volledige uitvoering van het NVVP zou dit aantal afnemen, voornamelijk door de spitsheffing en de in te voeren kilometerheffing, zo neem ik aan. Bovendien dreigen met de afschaffing van het kwartje van Kok de files alleen maar toe te nemen. Het aantal voertuigverliesuren zal dan 5 tot 9% stijgen. Het zou ons dan ook niet verbazen als het uiteindelijk uitkwam op een stijging met minimaal 20%. Of beschikt de minister over nieuwe cijfers? Daar ben ik erg benieuwd naar.

De vraag dringt zich nu op of voortzetting van behandeling van deze wet zinvol of onzinnig is. Het is duidelijk dat de problematiek van de bereikbaarheid een veelomvattend beleid vergt. Het is ook helder dat dit wetsvoorstel instrumenten bevat die bij de uitvoering van het beleid kunnen worden gebruikt. En het standpunt van de minister dat de problematiek van de bereikbaarheid zo complex is dat een oplossing alleen met de aanleg van tolwegen, tolbanen en expresbanen niet snel effectief genoeg zal kunnen zijn, deelt mijn fractie eveneens. Maar de situatie is veranderd: het NVVP is verworpen, de kilometerheffing is op de helling gezet en het kwartje van Kok gaat naar de autobezitter. Ik kan me eerlijk gezegd wel voorstellen dat de minister denkt: Ja, ze bekijken het maar, mijn beleid wordt wel heel heftig gefrustreerd. Maar desondanks blijft zij blijkbaar gemotiveerd om dit wetsvoorstel hier te behandelen. Wat drijft de minister om deze wet te verdedigen, met verve, naar ik aanneem?

Voorzitter. Het kabinet heeft ervoor gekozen om bij de tariefstructuur geen rekening te houden met de draagkracht van de gebruiker van een expresbaan; die kan immers het alternatief kiezen. Onze fractie constateert dat de mate waarin het heffen van een exprestarief op één of meer rijstroken bijdraagt tot het bevorderen van de doorstroming, mede afhankelijk is van de hoogte van de heffing. Immers, er dient een prikkel te zijn om de doorstroming te bevorderen, een prikkel om op een ander tijdstip of met een andere modaliteit te reizen. Deze prikkel zal zodanig moeten zijn dat men minder

geneigd zal zijn, de weg in de spits te gebruiken. Het zou ons ook niet verbazen als werkgevers werknemers compensatie gaven voor de te betalen exprestarieven, als zij van mening zouden zijn dat hun werknemers in de spits gebruik dienen te maken van een weg met een expresbaan. Hiervan kan een tarief opdrijvend effect uitgaan en het is ook mogelijk dat de expresbanen binnen korte tijd ook met filevorming te maken krijgen.

Het gedrag van de weggebruiker blijft een onzekere factor. Dit is van groot belang, want wat weten wij over dit gedrag? Is het niet vreemd dat wij instrumenten inzetten, mede ter beïnvloeding van het gedrag van de weggebruiker, terwijl wij de effecten daarvan niet weten? Beschikt de minister inmiddels over andere informatie of is zij voornemens om hier nader onderzoek naar in te stellen?

Een ander punt van zorg is het toltarief. Er wordt alleen tol geheven op nieuwe wegen. De minister gebruikt hiervoor het argument dat tol een instrument is om de kwaliteit van het wegennet verder te verbeteren en dat het bij een degelijke verbetering in de regel om nieuwe wegen gaat. Maar daarom hoeft bestaande wegen toch niet uit te sluiten van tolheffing? Het kan toch ook gaan om ingrijpende onderhoudswerkzaamheden aan bestaande wegen? Ook die kosten natuurlijk veel geld. Kan de minister ons nog eens uitleggen wat de nadelen zijn van het heffen van tol op bestaande wegen?

Tot slot nog de regionale fondsen. Deze worden opgericht door provincies en kaderwetgebieden en ze worden ook door deze beheerd. Ze zijn bedoeld om geld beschikbaar te stellen voor het aanpakken van de regionale verkeers- en vervoersproblemen. Regionale fondsen kunnen naar de mening van GroenLinks ook helpen bij het integreren van het regionale verkeers- en vervoersbeleid en aanpalende beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, woningbouwlocatiebeleid en stedelijke vernieuwing. Volgens het al genoemde SER-advies is het wenselijk, de exploitatie van het regionale openbaar vervoer op niet al te lange termijn in het mobiliteitsfonds onder te brengen. Dit biedt decentrale overheden meer armslag om afspraken met de private sector te maken over de kwaliteit en de

Pormes

bekostiging van verbindingen met openbaar vervoer. Ik verneem graag het standpunt van de minister hierin. Maar er is ook kritiek op het beleid van de decentrale overheden. Dit bleek onlangs uit een onderzoek van dr. Veneman. Is dit onderzoek de minister overigens bekend? De heer Veneman heeft met name bekeken hoe lokale overheden vervoer inkopen en wat het gevolg van hun beleid op de kwaliteit van het vervoer is. Hij geeft zelfs een hard oordeel; provincies en gemeenten zouden slechts oog hebben voor geld en weinig aandacht schenken aan het oplossen van vervoersproblemen. Hij pleit daarom voor meer inhoudelijke afspraken en voor bijsturing. Hij vindt dat overheden de regels voor aanbesteding flexibeler moeten toepassen. Is de minister bereid om dit probleem nader te onderzoeken en de Kamer over het resultaat daarvan te informeren?

Voorzitter. Een week geleden heb ik de Kamer medegedeeld dat de minister bij de groene top 10 op de laatste plaats staat. Zij staat op nr. 10, maar het blijft toch altijd nog de top 10. Het is een eervolle vermelding vanwege haar inspanning voor de kilometerheffing. De heer Castricum heeft hierover al het nodige gezegd. Of zij zich op deze plaats zal kunnen handhaven, zal mede afhangen van haar antwoord.

□

De heer **Bierman** (OSV): Voorzitter. Wij voeren vandaag het galgendebat met deze minister. En aangezien wij geen debat over de begroting hebben gevoerd, zou ik toch eerst een opmerking met een wat bredere strekking over het hele ministerie willen maken. Ik haal er even de behandeling van de Luchtvaartwet van verleden week bij. Toen hadden wij te maken met bepaalde pieken en om deze beleidsmatig niet te hoeven afstraffen gingen wij over tot verdunning in de tijd en in territorium. Ik heb mij tegen deze methodologie verzet; ik vind dit niet juist ten opzichte van de burger, er wordt veel te veel weg-geadministreerd. Maar als je dit nu plaatst in het kader van het onderwerp van vandaag, zie je de omgekeerde systematiek: inzoomen op pieken en maatregelen nemen in de directe omgeving. Wat is nu het merkwaaardige als je de systematiek van verleden week op dit debat toepast?

Leggen wij de fileproblematiek op de 24 uur van een dag en op het hele land, dan is er gewoon niets aan de hand. Sterker nog, de auto is minder dan een uur per etmaal in gebruik. En als je binnen dat etmaal en in dat uur een kwartiertje in de file staat, dan ga je daar toch niet al die investeringen voor doen? Deze relativering, die verleden week eigenlijk het hart van het luchtvaartwetsvoorstel was dat wij toen behandelden, mis ik nu. Ik vind dit verschil in methodologie binnen één ministerie een beetje merkwaaardig. Als ingenieur steekt mij dit enigszins.

Eerst bewegen, dan beprijzen, zo wordt er op het ogenblik geroepen, want er is een informatie aan de gang. Daarmee wordt gesuggereerd dat Nederland stil zou staan, zodat er eerst asfalt moet worden neergelegd om iedereen weer te laten rijden, en dan gaan wij misschien ook nog beprijzen. Er zijn hierbij twee elementen van belang. Er wordt kennelijk niet bewogen, maar dat is helemaal niet waar, want er is niemand die niet voor bedtijd thuiskomt, dus zo erg is het allemaal niet met de files. En wat nog merkwaaardiger is, beprijzen is nog niet van de baan. De mogelijkheid om hiermee iets te doen is nog wel degelijk in discussie. Als ik dan weer de systematiek van de Luchtvaartwet erbij haal, vraag ik me af waarom de minister niet heeft gezegd dat wij niet naar de lengte en de breedte van de files moeten kijken, maar naar het individu dat in de file staat. Hoe lang staat men in de file? Files schuiven op en zoals wij allen weten, sta je maar een kwartier in de file en als je daar gemiddeld van neemt, zoals bij de Luchtvaartwet, dan blijft er heel weinig tijd over om als burger in de file te staan.

Ik mis dus eigenlijk een norm om actie te ondernemen zodra men gemiddeld meer dan een aantal minuten in de file staat. Dat kan asfalteren zijn, dat kan de verfkwaast ter hand nemen zijn om smallere banen te maken, vluchthavens, expresbanen, tolbanen enz. Maar een norm voor ingrijpen ontbreekt en men vlucht meteen op basis van een oordeel met het blote oog in trajecten waar geasfalteerd moet worden omdat het daar zo erg schijnt te zijn. Helpt dit dan? Het helpt natuurlijk helemaal niet, want wij rijden door naar het volgende knelpunt, waar een nieuw probleem optreedt dat groter, breder en langer

is geworden, want daar is de congestie dan toegenomen. Dit weten wij allemaal al. Ik moet de minister er toch nog even mee feliciteren dat onder Paars de mijlpaal bereikt is dat ons land een weginfrastructuur met de hoogste dichtheid per ha ter wereld heeft. Het lijkt wel alsof er vooral in openbaar vervoer is geïnvesteerd, maar er is op het gebied van wegen heel wat tot stand gebracht.

Dat record hebben wij dus, maar wij zien dat het niet geholpen heeft, want de file groeit. Dit betekent dat wij veel slimmer gebruik moeten maken van de bestaande infrastructuur in plaats van dat wij meer bouwen. In ieder geval moeten wij eerst slimmer worden, zodat wij sowieso niet meteen moeten gaan asfalteren. En als er dan nog resten van congestie zijn die verholpen moeten worden, kun je bekijken of er nog wat moet worden aangelegd. Bovendien is het er nog niet meteen en intussen gaat de filevorming gewoon door. Het toltarief ter bekostiging van nieuwe infrastructuur is dus volkomen nodeloos, want het draagt niet werkelijk bij aan de oplossing van welk probleem dan ook. Ik heb verder begrepen dat de expresbaan parallel wordt gelegd met een al bestaande weg waarop zich enige mate van congestie voordoet. Maar wat is de norm? Wordt dat het kwartiertje file eens in de 24 uur of komt er een echte norm? Kortom, ik vind beide maatregelen eigenlijk een vorm van misinvestering zolang wij hier niet meer van weten.

En hoe werkt het dan eigenlijk? Ik ga de expresbaan op, want er is enige mate van congestie; ik betaal en ik kom aan het eind. De "enige mate van congestie" op de parallelbaan is er dan nog steeds en ik moet invoegen. Hoe is het dan geregeld? Krijg ik dan voorrang, zodat ik dan toch in ieder geval eerder in de file sta? Of blijf ik gewoon vastlopen in de file zoals nu in de praktijk ook gebeurt? Ik zie eigenlijk niet in wat er gegarandeerd kan worden, anders dan dat je op een bepaald stukje tussen A en B kunt doorrijden, maar of je nu in totaal sneller van A naar B komt, is mij niet duidelijk, want de file voor de stad zal in ieder geval blijven bestaan. Erger nog, degenen die betaald hebben om daar sneller aan te komen, zullen die file juist bevorderen. De minister weet dit ook, want er is voortreffelijk

Bierman

onderzoek bij het ministerie gedaan over hoe het verschijnsel file in elkaar zit.

Dan die "enige mate van congestie". Ik vind het wel prettig dat er gestreefd wordt naar een nieuw kabinet dat de kosten gaat verlagen, waardoor de noodzaak van de expresbaan in ieder geval verzekerd is, want enige mate van congestie zal er zeker zijn, op des te meer trajecten, gegeven het goedkoper dus meer autorijden, wat een voorwaarde is om de expresbaan te laten functioneren. Ik begrijp dan ook niet waarom het nieuwe kabinet-Balkenende bij Paars op weerstand zou stuiten. Er wordt immers gewoon gewerkt aan een klimaat waarin hopelijk andere maatregelen zullen worden genomen, omdat het verkeer gewoon vastloopt.

En nu nog de maatregelen die wel worden genomen, want ik wil niet het verwijt op me laden dat ik alleen maar overal tegen ben en dat ik zelf geen voorstellen doe. Dat doe ik meestal wel; hierbij moeten natuurlijk de alternatieven ontwikkeld worden, zoals fiets en openbaar vervoer. Maar laten wij eerst even kijken naar het verkeersverschijnsel zelf, want dat is manipuleerbaar. Zelfs in Nederland weten wij dit, al uit de vakliteratuur van de jaren vijftig: Jane Jacobs, "The image of a city". Daarin bleek al dat het opleggen van bepaalde beperkingen wel leidt tot omrijden, het kiezen van andere routes, maar ook tot het afzien van autorijden. Het interessante is dat het verkeer gewoon wegblijft, zoals wij bij de werkzaamheden aan de rondweg van Amsterdam hebben kunnen zien. Er is toen een goede campagne gevoerd om de mensen ertoe te brengen, die weg te mijden, omdat er allerlei afritten afgesloten zouden worden. Men gaf hier gevolg aan, en nu wil ik ervan af zijn of dit nu kwam omdat de Paul de Leeuw daar zou gaan zingen om het fileleed te verzachten, of omdat er zo goed gemanipuleerd werd. Ik ben er dus heel erg benieuwd naar of het ministerie dit spoor verder zal volgen. Ook op dit punt ben ik buitengewoon enthousiast over het komende kabinet-Balkenende, want het autoverkeer rijdt zich vanzelf in de wielen als het duppie van Pim wordt kwijtgescholden. Er moet dan wel een beperking worden opgelegd en er zal vraagtival optreden, die

zich op een andere en in ieder geval betere manier zal manifesteren dan nu via expresbaan en tolweg. Wij moeten ook geen beleid voeren als de werkelijkheid het voor ons kan opknappen. Wij moeten efficiënt zijn.

Kortom, beperking van de doorstroming is in mijn ogen eigenlijk een van de belangrijkste alternatieven. Maar er zijn er meer, die al vaker zijn opgesomd: het openbaar vervoer en, niet te vergeten, de fiets. Afschaffing van de overdrachtsbelasting wil ik toch ook nog even onder de aandacht brengen, want dan kan men gemakkelijker in het middelpunt van de dagelijkse verplaatsingen gaan wonen en dan hoeft men niet meer al die afstanden per auto af te leggen. Ik zie dat de minister in de memorie van toelichting stelt dat mobiliteit bij deze samenleving behoort. Dit is een waarheid als een heilige koe, zou ik bijna zeggen, maar het draait hierbij om automobilititeit. Ik hanteer een andere definitie daarvan, want automobilititeit is voor mij gewoon mobiliteit per auto. Maar automobilititeit behoort helemaal niet tot de samenleving, want de auto is nauwelijks honderd jaar oud en daarvoor was er ook al een samenleving. Wij hebben zonder auto zelfs de Gouden Eeuw beleefd, dus erg beroerd kan het niet zijn zonder die snelle auto's. Er zou dus ook een samenleving na de auto kunnen zijn, dus ik denk dat wij de welvaart die de auto ons brengt, moeten relativiseren.

Als ik dit allemaal op een rij zet, behoeven wij helemaal niet pessimistisch te zijn. De minister denkt misschien nog dat ik tegen dit wetsvoorstel zal stemmen, maar zij kent mij beter. Ik zal dat niet doen, want het amendement dat de Tweede Kamer heeft aangenomen, biedt het kabinet-Balkenende, als dat straks ten einde raad is, de mogelijkheid om beprijzing in te voeren. En dan komt er in alles toch nog een beetje beweging...

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De regering zal vanmiddag antwoorden, direct na de theepauze.

Vandaag kunnen er in de Tweede Kamer voor het laatst mondelinge vragen gesteld worden voordat het reces aanbreekt. Daarom heb ik in overleg met de minister van VWS en de woordvoerders bij hoge uitzonde-

ring besloten, het vergaderschema aan te passen om haar de gelegenheid te geven, vroeg in de middag op mondelinge vragen te antwoorden. De voortzetting van de behandeling van wetsvoorstel 27289 zal daarom nu om 20.30 uur in plaats van om 13.30 uur beginnen, terwijl wij om 13.30 uur beginnen met de behandeling van wetsvoorstel 28215 in plaats van vanavond om 21.00 uur. Door deze ruiling worden de begintijdstippen van de andere agendapunten vanaf 15.00 uur met een halfuur vervroegd.

De vergadering wordt van 12.33 uur tot 13.30 uur geschorst.

Aan de orde is de **stemming over een motie**, ingediend bij de behandeling van het wetsvoorstel **Wet op het BTW-Compensatiefonds (27293)**, te weten:
- de motie-Boorsma c.s. over gemeenten die weinig kunnen investeren (27293, nr. 217d).

(Zie vergadering van 25 juni 2002.)

De **voorzitter**: Bij dit onderwerp heet ik de minister van Financiën van harte welkom.

Ik geef gelegenheid tot het afleggen van een stemverklaring vooraf.

□

De heer **Rensema** (VVD): Mijnheer de voorzitter. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een motie idealiter het karakter moet hebben van een vlammeende pijl in de richting van de regering. Dat is met deze motie niet helemaal het geval. De motie vraagt iets wat in feite, naar ons gevoel, in de Tweede Kamer reeds is toegezegd. Aangezien wij het verder met de inhoud ervan wel eens zijn, hebben wij geen reden om onze steun aan deze motie te onthouden.

In stemming komt de motie-Boorsma c.s. (27293, nr. 217d).

De **voorzitter**: Ik constateer dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

Het is goed, mijnheer de minister van Financiën, dat u mij even signaleert dat u voor vandaag weer weg mag. Dat is echter uitsluitend voor vandaag, want wij verwachten