

Aan de orde is het hoofdlijnen debat over het **Bereikbaarheidsoffensief Randstad (27165)**.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Het bereikbaarheidsoffensief Randstad is tot stand gekomen na veel gepraat, Noordzeen Des Indes-beraad, omkoopgedrag in stadsregio's en Torentjesoverleg. De Kamer wenst evenveel tijd, aandacht en invloed, anders is dit het zoveelste voorbeeld van een dichtgetimmerd compromis in de coalitie, inclusief een nieuw hoofdstuk in het regeerakkoord. De minister van Verkeer en Waterstaat verkoopt dit plan als een integraal plan: het is voor iedereen alles of niets. De CDA-fractie wenst de verschillende onderdelen afzonderlijk te kunnen beoordelen.

Op het eerste gezicht lijkt het zo prachtig. De kritiek die is geleverd op het voorstel om generiek rekeningrijden in te voeren, heeft heel wat opgeleverd. De fractie is verheugd over die extra miljarden voor de openbaarvervoer- en weginfrastructuur. Hiermee wordt erkend dat fors geld nodig is om Nederland in beweging te houden. Helaas moeten wij constateren dat een deel van dit pakket niets anders is dan het weer op orde brengen van eerder naar achteren geschoven infrastructuurprojecten. Positief zijn wij over de viersporigheid, het rondje Randstad – al geven wij de voorkeur aan het grote rondje, dus inclusief Breda – lightrail, de maatregelen spoor (BB21) en de voorgestelde wegenprojecten. Bovendien zijn wij erover verheugd dat er nu serieus werk wordt gemaakt van de motie-Reitsma over betaalstroken. Een gemiste kans is echter het niet opnemen van de Zuiderzeespoorlijn van de Randstad naar Noord-Nederland.

Toch moeten wij constateren dat het resultaat van alle inspanningen niet een BOR, maar een BOM heeft opgeleverd, een buiten-ons-om-plan. De coalitiepartijen zijn voorberekt en hebben allen iets gekregen opdat zij uiteindelijk zullen instemmen met dit plan. Vond D66 13 mld. niet een beetje veel voor elf tolpoorten? De PvdA kan blijkbaar alleen eenmalig instemmen met zoveel wegenprojecten omdat nu miljarden naar het openbaar vervoer in de Randstad

gaan. Mijn fractie roept de PvdA op de wegenprojecten buiten de Randstad ook te steunen. Daar kan het accent toch niet eenzijdig op het openbaar vervoer liggen? Dat moet de heer Van Gijzel toch erkennen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma zegt dat dit totaalpakket een BOM is omdat alles is dichtgetimmerd. Ik wil graag de oproep van het CDA, bij de afgelopen begrotingsbehandeling gedaan door de heer Leers, aan de heer Reitsma voorhouden: ik zou graag een breed pakket van maatregelen zien waarover zij – dat is de minister – gaat onderhandelen met provincies en gemeenten in de zin van een combinatie van benutten, beprijzen en bebouwen; het gaat niet om een element, maar om het tot stand brengen van een totaalpakket.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat waren toch mooie woorden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind die woorden van de heer Leers heel goed, maar dan zijn uw woorden een beetje raar. De heer Leers roept de minister in november op, te doen wat zij heeft gedaan en de heer Reitsma roept nu dat zij ondertussen alles dicht heeft zitten timmeren in het overleg met gemeenten en provincies. Dan had het CDA die oproep niet moeten doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat dichttimmeren slaat niet op het overleg met een aantal partners in het veld, want dat vind ik zeer verstandig, zij het dat de minister de positie van de Kamer moet respecteren. De heer Van Gijzel zou de hand in eigen boezem moeten steken. Hoe vaak heeft hij over een wijziging van het regeerakkoord of over getallen in het torentje gesproken? Weken moest dit onderwerp in het kabinet worden uitgesteld omdat de coalitie het er nog niet over eens was. Als wij dan door de drie Paarse partijen geconfronteerd worden met een dichtgetimmerde deal – ik hoor graag het tegenbewijs vanavond; spreek het maar uit, dan gaan wij echt het debat aan – dan is het een buiten-ons-om-plan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma suggereert dat er iets gebeurd is wat niet is gebeurd. Wij hebben niet in het Torentje gezeten.

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

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat is geen nieuws, dat is gewoon zo. Dat mag de heer Reitsma van mij aannemen. Ik heb niet een keer in het Torentje gezeten om hierover te praten.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijzel, u stelt de vragen en de heer Reitsma antwoordt. Ik ben niet voor pogingen tot uitlokken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker, maar de heer Reitsma moet wel een beetje bij de werkelijkheid blijven. De tekst van het regeerakkoord is een tekst van drie coalitiepartijen. De coalitiepartijen spreken altijd over regeerakkoordteksten en dat heeft niets met achterkamertjespolitiek te maken.

De heer **Reitsma** (CDA): Nou ja, wie gelooft dat verhaal?

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Reitsma, houdt u daar nu mee op. Wij voeren vandaag een debat over hoofdlijnen over het bereikbaarheidsoffensief Randstad van de minister. Als u allemaal op deze manier te werk gaat, zitten wij hier om elf uur nog en is de minister nog niet aan het woord geweest en zijn wij als Kamer heel slecht bezig. Probeert u het vooral over de hoofdlijnen van het bereikbaarheidsoffensief te hebben!

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal mijn betoeg vervolgen.

In de krant hebben wij gelezen dat ook de VVD-fractie al snel tevreden was. Zij draagt nu de volle verantwoordelijkheid voor het invoeren van rekeningrijden. De automobilist zal de VVD daar dankbaar voor zijn.

De rest van Nederland heeft het nakijken. De regio's blijven zitten met een in beton gegoten MIT en eigen bijdragen en blijven verstoken van noodzakelijke extra infrastructuur. Ik denk aan de Zuiderzeespoorlijn, de Hanzelijn, de spoorlijn Nijmegen-Roermond. Ik kan Eindhoven noemen, de A74 bij Venlo, de Kop van Noord-Holland, een paar belangrijke knelpunten in Overijssel en de haak van Leeuwarden. Door de huidige politieke ruilhandel zal het uiterst moeilijk zijn extra geld vrij te maken voor deze knelpunten.

De vier stadsregio's daarentegen zijn omgekocht door het instellen

Reitsma

van regionale mobiliteitsfondsen. Gezien alle voorwaarden, waaronder tweederde voor openbaar vervoer, kun je beter spreken over een decentraal rijksfonds. De CDA-fractie meent dat het beter was geweest een Randstadfonds in te stellen. Dat voorkomt versnippering, gebrek aan samenhang en coördinatieproblemen.

De aanbiedingsbrief van de minister spreekt over een daadwerkelijk commitment van regionale bestuurders, bedrijfsleven en betrokken maatschappelijke organisaties. De CDA-fractie constateert echter dat er helemaal geen commitment is bij het bedrijfsleven en de maatschappelijke organisaties. Naar onze waarneming zal dat commitment er ook niet komen. Het verzet tegen rekeningrijden blijft. Wordt de Kamer met deze passage niet op het verkeerde been gezet? Wat doet de minister als de partners van het Noordzeebeeraad nee blijven zeggen tegen het totale pakket? Waarom heeft de minister wel selectief gewinkeld bij de plannen van het bedrijfsleven en de organisaties? Ik verwijs naar het plan van Utrecht en de doorstroomroute van de A4. Waarom presenteert de minister de eigen ideeën als een alles-of-nietspakket? Dat vraagt om opheldering.

De doelstellingen van dit pakket zijn niet helder. Minder files en betere bereikbaarheid zijn twee verschillende dingen. Daarom is gelijktijdig investeren in het openbaar vervoer, wegprojecten en betaalstroken een must. Pas dan kan beprijzen van mobiliteit als keuze plaatsvinden.

De minister kiest voor rekeningrijden, maar er is geen alternatief. De extra weg- en railinfraprojecten worden pas later gerealiseerd. De Randstad zal gewoon van 7.00 tot 9.00 in de file staan. Het meest destructieve van de voorgestelde proef met rekeningrijden is het feit dat hierdoor het maatschappelijk draagvlak voor de kilometerheffing wordt verkleind. De minister zet naar onze mening hiermee een duurzame oplossing op het spel. Rekeningrijden wordt straks een sta-in-de-weg voor een mogelijke kilometerheffing.

De CDA-fractie heeft ernstige twijfels over de intenties van de zogenoemde proef. Is het een tweejarige proef of is het een andere wijze van gefaseerde invoering, zoals de minister zelf in haar brief op

pagina 12 zegt? Zou de minister die zin kunnen toelichten? De regio's rekenen zich intussen al rijk met de opbrengsten voor de komende tien jaar. Het gaat dus helemaal niet om een proef, maar om gefaseerd invoeren van rekeningrijden!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De heer Reitsma maakt een aantal opmerkingen over rekeningrijden. Hij maakt geen deel uit van de coalitie, maar in zijn verkiezingsprogramma staat de volgende tekst: naast de afspraak met betrekking tot de motorrijtuigenbelasting en de accijns op de brandstoffen wordt de groei van de mobiliteit beperkt via spitsvignetten. De minister is daarmee aan de slag gegaan. Zij heeft dat voor elkaar gekregen. Zij komt met een proef, zoals de heer Leers bij de begrotingsbehandeling heeft gevraagd. In zijn tekst staat dat van rekeningrijden geen dogma gemaakt moet worden. Als blijkt dat het experiment van de minister niet tot het gewenste resultaat leidt, moeten wij afzien van rekeningrijden. De heer Reitsma vraagt om een totaal pakket. De CDA-fractie wil dus zowel op basis van het verkiezingsprogramma als de uitspraken tijdens de begrotingsbehandeling dat de minister over dat pakket gaat onderhandelen. Zij heeft dat gedaan, conform de wens van de heer Reitsma en nou is het weer niet goed.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij zijn de grootste bepleiters van beprijzen in de mobiliteit, maar dan wel onder deze voorwaarden: er moet een keuze zijn en er moeten vroegtijdig investeringen gedaan zijn. Die condities kunt u in ons verkiezingsprogramma zien, want daarom staat tussen haken: "betaalstroken". Aan beide voorwaarden wordt door de minister niet voldaan. Dat sluit naadloos aan bij wat mijn collega Leers bij de begroting naar voren heeft gebracht. Zolang die keuze er niet is, wijst de CDA-fractie een proef af. In feite is die proef een gefaseerde invoering van rekeningrijden om de VVD-fractie wat tevreden te stellen, want daardoor kan zij tegen haar achterban zeggen dat het iets geleidelijker gebeurt. Ik begrijp dat spel van de VVD best; dat zijn wij de laatste weken gewend. Dit is echter niet de lijn van het CDA, noch in het verkiezingsprogramma, noch in onze

bijdragen. Mijnheer Van Gijzel, u weet deksels goed dat het CDA, gelukkig samen met de ANWB, de vele ANWB-leden en de bijna 6 miljoen automobilisten, zich inzet voor het opruimen van dit rare vehikel en deze manier van beprijzen, het rekeningrijden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb hier het verkiezingsprogramma, maar daarin staat niets over die keuze. U mag het mij straks aanwijzen; als u dat doet voor mijn termijn, kan ik u mijn excuses aanbieden. Als ik mijn excuses niet aanbied, staat het er dus niet in.

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie trapt niet in dit soort flauwe grappen, want u hebt dit al vijf keer geprobeerd. Ik zal het u nog één keer uitleggen. De voltallige CDA-fractie is een groot voorstander van beprijzen, want mobiliteit mag best geld kosten, maar de mensen moeten voor dat geld iets krijgen. Dat ontbreekt in dit voorstel. In het CDA-verkiezingsprogramma staat dat wij voorstander zijn van het beprijzen van mobiliteit via betaalstroken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, het hele woord "betaalstroken" komt er niet eens in voor. Naast het eerdere citaat staat: "een systeem van spitsvignetten en/of elektronische spitsbijdragen op weggedeelten". Die keuze staat er dus niet in. De betaalstroken hebt u binnen gekregen; dat is waar. De heer Leers heeft bij de begrotingsbehandeling gezegd dat hij dat graag wil.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Gijzel, het gaat over de hoofdlijnen van het bereikbaarheidsoffensief Randstad. Dit komt mij iets te bekend voor.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Misschien moet ik er dan het volgende over zeggen. Als het CDA dit verkiezingsprogramma schrijft en als de heer Leers die inbreng heeft geleverd, komt het verhaal van de heer Reitsma mij buitengewoon opportunistisch voor. Daarmee doet hij geen recht aan de inspanningen van de minister.

De heer **Reitsma** (CDA): De heer Van Gijzel was bij vorige mobiliteiten half doof en kon slecht lezen; dat gold zeker voor het kader waarin het geheel geplaatst moest worden. Ik constateer dat hij nog verder afglijdt,

Reitsma

want als hij mijn uitleg niet gelooft – hij mag het ook aan collega Leers vragen – houdt het op. Dat is tekenend voor zijn krampachtigheid ten aanzien van het vasthouden aan het rekeningrijden. Het aardige is dat hij de VVD-fractie volstrekt in de houdgreep heeft; gefeliciteerd daarmee.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het verrast mij altijd als mensen zowel voorstander van een kilometerheffing als tegenstander van een spitstarief zijn, want het is gewoon meer van hetzelfde: een spitstarief is gewoon een kilometerheffing met een soort basistarief van nul. Hoe verklaart u die gespletenheid?

De heer **Reitsma** (CDA): Het rekeningrijden is naast de bestaande accijnzen op de automobilititeit en naast de bestaande motorrijtuigenbelasting een nieuw beprijzend instrument, zonder dat daarvoor iets in de plaats komt. Naar onze overtuiging wordt daarmee immers geen substantiële positieve bijdrage geleverd aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem; kijk ook maar naar het plan van Utrecht. De kilometerheffing, waarvan de minister gezegd heeft dat die niet eerder dan in 2010 kan worden ingevoerd en dat het nog een hele kluif zal zijn om daar maatschappelijk draagvlak voor te winnen, heeft een andere benadering. De CDA-fractie heeft steeds gezegd dat de kilometerheffing dan in de plaats moet komen van de motorrijtuigenbelasting. Daarbij is het absoluut noodzakelijk om onderscheid te maken tussen gebieden met een hoge mobiliteitsgraad en bijvoorbeeld het platteland, dat een lage mobiliteitsgraad heeft. Op het platteland zijn immers helemaal geen alternatieven qua openbaar vervoer. Die discussie willen wij de komende tien jaar volop aangaan. Wij zullen dat instrument kritisch bekijken, maar wij gaan die discussie met een positieve houding in omdat wij een toegevoegde waarde zien voor het bevorderen van de bereikbaarheid. Dat geldt niet voor het rekeningrijden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik neem aan dat de heer Reitsma in het BOR heeft zien staan dat de opbrengst gaat naar verlaging van de motorrijtuigenbelasting in heel Nederland en dat het tarief in de dunbevolkte gebieden

nul is en in dichterbevolkte gebieden een bepaald bedrag wordt. Dat is precies de kilometerheffing die de heer Reitsma noemt. Is voor hem niet de enige charme ervan dat die misschien pas in 2010 wordt ingevoerd en dat hij nu denkt: wie dan leeft, die dan zorgt?

De heer **Reitsma** (CDA): Dat de opbrengst teruggaat naar de automobilist, gelooft u toch zelf niet? De 100 mln. zal wel teruggaan; daarin vertrouw ik de heer Zalm op zijn woord. De opbrengst van de elf tolpoorten op de rijkswegen wordt echter veel hoger, want er gaan geen mensen van de weg en de files worden alleen maar langer. Die meeropbrengst gaat niet naar de automobilist terug, want er is maar 100 mln. geormerkt. Verder komt er een veelvoud aan poortjes op het onderliggend wegennet en gemeenten zullen daar ook tol heffen. Waar gaat die opbrengst dan heen? Naar het verlagen van de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting? Ik constateer dat niet. Het wordt dus puur lastenverzwaring voor de automobilist en voor die moeder die 's morgens het kind naar school moet brengen, want daar komt niets voor terug. Het is dus volstrekt niet vergelijkbaar met een kilometerheffing. Juist doordat u beide zaken zo aan elkaar koppelt, verkwanselt u een zorgvuldige discussie die de heer Stellingwerf hier heeft bepleit om er enig begrip en maatschappelijk draagvlak voor te creëren. Daar past de CDA-fractie voor.

Het onderdeel rekeningrijden zullen wij dus niet accepteren, voorzitter. Voor de andere onderdelen steek ik de vlag uit; daarvoor hulde aan de minister. Ik heb de stellige indruk dat ook de partners in het Noordzeeberaad, gelet op de signalen die zij nu afgeven, zich niet zullen committeren aan het onderdeel rekeningrijden. De minister zegt echter dat het alles of niets is en dat vind ik een valse benadering.

Als er een proef komt, moeten er volgens mijn fractie heldere kwantitatieve criteria komen. Ik ontdek deze echter niet in de stukken. Kan de minister daar duidelijkheid over geven?

Ik heb zojuist al gezegd dat het lijkt alsof het om elf tolpoortjes gaat, terwijl het in feite om een veelvoud daarvan gaat, misschien wel 40 of

50. Iedere regio bouwt straks eigen tolpoorten. De opbrengst gaat gedeeltelijk terug naar de automobilist, maar mijn fractie vindt dat de provinciale c.q. gemeentelijke opbrengsten ook terug moeten vloeien in de vorm van een verlaging van de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Overigens: als ik zie hoeveel miljarden per saldo uitgetrokken worden voor de elf tolpoortjes, schaam ik mij voor de belastingbetaler die dit geld op moet hoesten. Die gulden zouden heel wat slimmer en nuttiger besteed kunnen worden.

De CDA-fractie is positief over het initiatief van de minister om met PPS-constructies te komen. De A4 in Delfland vormt de ultieme test om te kijken of deze constructie levensvatbaar is. Als ik de Haagsche Courant lees, word ik alleen maar somber. Het is jammer dat de minister zich niet aan de spelregels houdt en de doorstroomroute in stukken knipt. Dat is risicovol en zet PPS op de tocht. De CDA-fractie roept de minister op om alsnog de doorstroomroute en het Utrechtse plan integraal over te nemen en daarover met nadere voorstellen bij de Kamer te komen. Waarom laat zij de partners in het Noordzeeberaad in de steek en zet zij daarmee privaats gefinancierde wegenprojecten op de tocht?

De CDA-fractie vindt de financiële onderbouwing van de brief vaag. Wij vragen de minister om een helder meerjarig overzicht tot 2010 van de middelen die uit het FES aangewend worden voor het BOR, aan de Kamer voor te leggen.

Samenvattend is de CDA-fractie blij met uitbreiding van de vervoerscapaciteit en met de mix van slimme benuttingsmaatregelen. Er is grote behoefte aan betrouwbare wegen. De CDA-fractie doet echter niet mee aan het spel van alles of niets. Rekeningrijden blijft voor ons onaanvaardbaar. Het niet accepteren van rekeningrijden mag echter nooit betekenen dat de investeringen van 13 mld. in de infrastructuur niet doorgaan. Hooguit vervalt hierdoor de extra voeding van de regionale mobiliteitsfondsen. Mogen de steden trouwens een keuze maken?

Ten slotte vindt de CDA-fractie het niet acceptabel dat de regio's buiten de Randstad volledig buiten beschouwing worden gelaten. Mijn fractie vindt dat er een evenwicht in de investeringen in de Randstad en

Reitsma

in de rest van Nederland moet bestaan. De extra investeringen dienen volgens de MIT-criteria te worden aangewend en niet te worden gebruikt als instrument voor omkoperij met de stadsregio's, smeerolie voor het rekeningrijden en afkopen van meningsverschillen in de coalitie.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Ik spreek mede namens de GPV-fractie. Eindelijk ligt het aanvalsplan van het kabinet op tafel. Onder leiding van maarschalk Netelenbos is twee jaar lang nagedacht over hoe de filevijand tegemoet getreden moet worden, hoe coalities moeten worden gesmeed om dat doel te bereiken en welke wapens moeten worden ingezet om vooruitgang te boeken. De coalitietroepen moeten ten minste voor een tienjarige veldtocht worden gemobiliseerd. Aan het bereikbaarheidsoffensief liggen fundamentele vragen naar de oorzaken van de mobiliteitsproblematiek en naar de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid ten grondslag. Wat is de visie van dit kabinet op het mondiale welvaartsprobleem, de hypermobiliteit? Op dat punt stelt de notitie die voor de komende tien jaar het MIT echt in beton zal gieten zeer teleur. De verslechtering van de bereikbaarheid vormt voor het kabinet het centrale probleem. Voor de verbetering van het gemeenschappelijk belang van de bereikbaarheid moet volgens het kabinet de komende periode 7,8 mld. extra in wegen en 5,2 mld. extra in OV worden geïnvesteerd. Let wel: dit geld komt boven alle miljarden die de afgelopen jaren reeds in het hoofdwegennet zijn gepompt. Nu is er op zich niets tegen een goede bereikbaarheid, maar als dat tot het beleidsdoel voor het komende decennium wordt verheven dan is er sprake van onbalans. Na veel massage met de miljarden als massageolie komen volgens het kabinet alle betrokken partijen tot de conclusie "dat een mix van vraag-en-aanbodmaatregelen nodig is". Er is met andere woorden voor elk wat wils. De grootste gemene deler is het hoogst haalbare gebleken. De vraag is voor hoelang dit pakket maatregelen daadwerkelijk lucht geeft. De aanpak van het kabinet beperkt zich te zeer tot

bestrijding van de symptomen van de toenemende mobiliteit. Aan echt bronbeleid komt het kabinet niet toe, omdat het de mobiliteitsvraag van de consumerende burger ten principale niet ter discussie wil stellen. Het beleid beperkt zich tot het aanbieden van keuzemogelijkheden ten aanzien van de vervoerswijze. Het gevolg hiervan is dat zowel het auto- als het OV-netwerk volwaardig moet worden uitgebreid. Wij betreuren het dat de milieu- en verkeersconsumentenorganisaties niet bij de planvorming zijn betrokken. Ook vinden wij dat de burger veel te weinig op zijn individuele verantwoordelijkheden wordt aangesproken en tot gedragsverandering wordt aangezet. Het bereikbaarheidsplan ademt mede daardoor de geest van deze tijd. Niemand mag worden beperkt in zijn bewegingsvrijheid en er moet sprake zijn van maximale vrijheid van vervoerskeuze. De fracties van RPF en GPV vinden dat de samenleving op dit punt is doorgeslagen en dat wij daardoor niet aan de beheersing van het werkelijke probleem toekomen.

De Nederlandse bereikbaarheidsproblemen staan niet op zich. Ze maken onderdeel uit van de mondiale mobiliteitsproblemen. De mensheid loopt tegen grenzen op en overschrijdt die ook. Voor oplossingen zal dus meer uitgegaan moeten worden van die begrenzingen. Het gaat hier immers ook over de grenzen aan de draagkracht van de schepping. Vanuit die visie hebben wij het maatregelenpakket beoordeeld. Het kabinet benadrukt de samenhang en het evenwicht van het pakket en de onmogelijkheid om uit het bouwwerk een steen te trekken. Moet ook hier de conclusie zijn dat de Kamer eigenlijk alleen maar ja hoeft te zeggen tegen wat door een alliantie van belangengroeperingen en bestuurders is bepaald? Wij zullen alle planonderdelen op hun eigen merites beoordelen. Dat zal vooral gebeuren bij de behandeling van het MIT. Het zal duidelijk zijn dat de OV-projecten ons in het algemeen aanspreken, evenals de verplichting die het kabinet zichzelf heeft opgelegd om nog deze kabinetsperiode een besluit te nemen over een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden. Voor ons is dat het volledig viersporig maken van de ronde Randstad en het 25 kilovolt geven op de bestaande ring waar her en der lightrailnetten op aanhaken.

Voorzitter! Wij staan zeer kritisch tegenover geheel nieuwe doorsnijdingen met wegen. Verbreding en bundeling van bestaande wegen verdient verre de voorkeur. Te denken valt aan de beoogde verbinding tussen de A6 en A9. Deze doorkruist het fraaie open gebied van de Gein. Ook bij de ontwikkeling van betaalstroken zetten wij vraagtekens. Vanwege een rendabele exploitatie van deze voorzieningen zal een impliciete drang ontstaan om op de parallel lopende wegen veel verkeer te blijven genereren. Wij zijn van mening dat de Kamer het laatste woord uiteindelijk ook moet hebben inzake de besteding van de extra gelden.

Het kabinet vraagt ons in te stemmen met een tweejarige proef met het rekeningrijden. Van de oorspronkelijke inzet is weinig meer over. Blijkens de laatste versie van het NVVP ziet de minister rekeningrijden nu als een overgangsmaatregel naar het integraal werkende systeem van het betalen per kilometer. Pas dan kan de motorrijtuigenbelasting worden afgeschaft, de BPM worden verlaagd en de brandstofprijzen via verlaging van de accijnzen worden gelijkgetrokken met de buurlanden. Onze fracties zouden de proef met het rekeningrijden kunnen accepteren als sturingsinstrument om files te bestrijden. Wanneer de regering bereid is een directe koppeling te leggen met de kilometerheffing als beleidsoptie voor de lange termijn, willen wij daarover nadenken. Betalen per kilometer biedt de kans om de problemen fundamenteel aan te pakken. Het moet mogelijk zijn om de komende jaren ook een proef met de kilometerheffing te doen. Op vrijwillige basis kunnen eenvoudige en geavanceerde systemen worden uitgeprobeerd door representatieve groepen deelnemers. Is de minister bereid een dergelijk voorstel de komende maanden in het NVVP uit te werken, zodat wij over twee jaar ook een integrale afweging kunnen maken?

Bij het rekeningrijden zal ook veel meer duidelijkheid moeten ontstaan over het te verwachten sluipverkeer op het onderliggende wegennet en de maatregelen die daarbij getroffen worden. Wat gaat er op dat punt precies gebeuren en wat zijn de financiële consequenties als na twee jaar blijkt dat de proef met het rekeningrijden mislukt is?

Stellingwerf

Tot slot een korte opsomming van onderdelen die door ons nog gemist worden. En daarmee wil ik afronden.

De **voorzitter**: Dat zal wel heel snel moeten. U bent namelijk al ver over uw spreektijd heen.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Er is te weinig aandacht voor innovatieve vrachtransporttechnieken als combiroad. Er is te weinig aandacht voor het stimuleren van fietsen, het autodelen en carpoolen. Met een doelmatiger gebruik van de bestaande infrastructuur is grote winst te boeken. Met beperkte middelen kan de capaciteit van het bestaande wegennet met zeker 20% kunnen worden uitgebreid. In filegevoelige gebieden kunnen op het bestaande asfalt twee rijstroken worden omgezet in drie smallere rijstroken. Op die trajecten dient dan de rijsnelheid te worden aangepast tot bijvoorbeeld 90 km/uur. De hulpverlening kan via helikopter-teams worden opgezet.

Ik vind het PvdA-plan voor snelle intercityverbindingen door het gehele land niet meer, of te weinig, terug. Tot slot mis ik de inzet om de spoorlijn Breda-Utrecht gerealiseerd te krijgen: de ontbrekende schakel in de Randstadring.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Dit bereikbaarheidsoffensief is een typisch Paars, voor-ieder-wat-wilscompromis. Een duidelijke keuze ontbreekt. Voor de PvdA is het rekeningrijden een prestigekwestie geworden die op symbolische wijze wordt binnengehaald. Om de VVD binnenboord te houden wordt heel veel geld in asfalt gestoken. D66 wil vrij winkelen in het plan en ik hoop dat die gelegenheid geboden wordt, zodat wij de onderdelen op waarde kunnen beoordelen. De kans dat die ruimte wordt geboden is echter klein. Het plan wordt voorgesteld als een totaalpakket waarvan de elementen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Ik begin met een paar opmerkingen over het rekeningrijden. Zoals u weet, is de SP daar nooit voorstander van geweest. Het lost naar onze overtuiging de files niet op en zal slechts mensen met een smalle beurs als eerste uit de file weren. Dat zal met het onderhavige plan niet anders zijn, maar rekeningrijden,

zoals dit er nu ligt, is om veel meer redenen een slecht plan. De oorspronkelijke ideeën voor rekeningrijden gingen uit van een volledig cordon rond de grote steden en de Randstad. Een volledig cordon is de enige manier om rekeningrijden succesvol te laten zijn. Nu het volledige cordon is vervangen door een schamel aantal van elf tolpoorten, die hapsnap rond de grote steden worden gedrapeerd, is het wel zeker dat rekeningrijden tot mislukken gedoemd is.

Ook de voorstanders van rekeningrijden kunnen niet tevreden zijn over het plan dat er nu ligt. Dat de VVD er genoeg mee neemt, is niet verbazingwekkend. Dat er vanwege de politieke vrede veel, heel veel geld over de balk gegooid zal worden in een onafwendbaar mislukt project, is niet aanvaardbaar. De mislukking is zeker. Om te beginnen zal een deel van het verkeer, sluipverkeer worden. Vooral op het onderliggende wegennet zullen dan problemen ontstaan. De minister laat voor provincies de mogelijkheid open om op het onderliggende wegennet ook tolpoorten te plaatsen of andere maatregelen te nemen, maar in de praktijk zal nog moeten blijken of dit ook gebeurt. Het gevolg zal zijn dat wegen waarop in de ochtendspits veel kinderen op de fiets naar school gaan een stuk onveiliger worden. Op welke wijze wil de minister de veiligheid van die fietsers en het overige langzaam verkeer garanderen?

Een tweede reden waarom rekeningrijden zal mislukken, is het feit dat de automobilisten de spits zullen gaan mijden door vroeger of later op pad te gaan. Gezien de huidige drukte in de spits zal dit vooral leiden tot een langere spitsperiode. De kans is reëel dat de toegenomen capaciteit tussen 7.00 en 9.00 uur nieuwe automobiliteit zal aantrekken. De komende tien jaar groeit het aantal auto's in Nederland immers van 6 naar 8 miljoen en die auto's zullen toch ook ergens moeten blijven. De nieuwe spitsauto's hebben tot gevolg dat de file in de spits niet geheel zal verdwijnen. Het wordt dus toch betaald of – beter – betalend in de file staan. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister.

De derde reden waarom rekeningrijden gedoemd is te mislukken, is het evaluatiemoment. In het plan is

een forse verbetering van het openbaar vervoer aangekondigd, maar het zal nog jaren duren voordat van een substantiële verbetering van het openbaar vervoer in en naar de Randstad sprake zal zijn. Op het door de minister genoemde evaluatiemoment – in 2004 – zal het openbaar vervoer niet in staat zijn gebleken de uit de spits geweerde automobilisten op te vangen. De conclusie in 2004 zal dan ook zijn dat rekeningrijden is mislukt. De VVD lacht in haar vuistje, de minister is een illusie armer en de belastingbetaler een hoop centen kwijt. Maar we staan nog steeds in de file.

Behalve rekeningrijden zitten er meer elementen in het plan van de minister die de bereikbaarheid eerder zullen verslechteren dan verbeteren. Het bedrijfsleven zal 3 mld. moeten ophoesten voor tolwegen en betaalstroken maar is niet bepaald enthousiast, onder andere omdat hun plan voor een doorstroomroute A4 niet is overgenomen. Dat private geld voor tolwegen is er dus nog lang niet. Men kan immers op zijn klompen aanvoelen dat het bedrijfsleven alleen maar geld investeert in de aanleg van wegen, als het zeker is dat die investering ook terugverdiend kan worden. Met andere woorden: als het zeker is dat die nieuwe wegen voldoende nieuw verkeer zullen aantrekken. Dat nieuwe verkeer zal vervolgens elders voor extra drukte en extra files zorgen. Meer files dus in plaats van minder. Ik lees nergens in het plan op welke wijze de minister dit effect te lijf wil gaan. Ik krijg een reactie van de minister op deze zwakke kant van haar voorstellen.

Ook betaalstroken lossen de files niet op. Geen automobilist zal de betaalstrook nemen als op de gratis weg daarnaast geen file staat. Een beetje slimme ondernemer zal dan ook van de minister eisen dat zij garandeert dat de files op andere delen van de weg gewoon blijven staan. Heeft de minister wellicht al toezeggingen gedaan aan het bedrijfsleven voor de financiering van betaalstroken, zonder eisen over het laten staan van files op de betaalde weg? Dat hoor ik dan graag van de minister.

De 5 mld. voor extrawegenprojecten is dus voor een deel weggegooid geld. Andere regio's zoals Tilburg, Eindhoven, Arnhem en Groningen hebben zich al gemeld om ook aan rekeningrijden mee te

Van Bommel

mogen doen om op die manier ook een bijdrage van het Rijk te kunnen ontvangen voor infrastructurele projecten. Dat gaat de minister nog een lieve duit kosten. Heeft de minister de genoemde steden al een reactie gegeven op hun wens om mee te mogen doen?

De minister heeft in de media verder gemeld, dat zij "een dood paard tot leven heeft gewekt", maar het plan lijkt in de ogen van de SP meer op een doodgeboren kindje. Over tien jaar zitten we met een aantal zeer omstreden projecten zoals de tweede Coentunnel, de A4 Midden-Delfland en de verbinding A6-A9 dwars door de Gein, terwijl wij nog steeds met zijn allen in de file staan. Met deze plannen moeten wij de groeiende automobiliteit en voor een deel ook de files die daar het gevolg van zijn als een gegeven beschouwen.

Wat moet er dan wel gebeuren? Een goed op mobiliteit afgestemd ruimtelijkeorderingsbeleid kan veel helpen. Waarom is er geen aandacht voor ruimtelijke ordening? Dat is een gemiste kans. Dit plan is een puur Randstadplan en meer aandacht voor andere regio's zou zeker op zijn plaats zijn. Verder zullen technische maatregelen het autoverkeer in goede banen kunnen leiden. Toeritdosering kan zeker plaatselijk helpen en is relatief goedkoop en ook automatische voertuiggeleiding is in de toekomst een zeer interessante ontwikkeling die op termijn zeker enig soelaas zal bieden. Maar ook van deze nieuwe technieken mogen we geen wonderen verwachten. Mijn fractie is niet principieel tegen maatregelen aan de auto- of asfaltkant, maar wij zijn van mening dat het bereikbaarheidsoffensief veel meer een fiets- en een openbaar vervoerplan moet zijn. Van de beschikbare miljarden moet een veel groter gedeelte naar de trein, het stads- en het streekvervoer en dan niet in de eerste plaats naar de omstreden megaprojecten op lokale schaal, zoals de Noord-Zuidlijn of het Utrecht Cityproject maar naar veel kleinschaliger maatregelen die samen een kwaliteitsslag voor fiets en openbaar vervoer kunnen bewerkstelligen. Te denken valt ook aan technieken voor trein, BB21 en 25 kilovolt om het spoorwegnet een betere capaciteit, snelheid, comfort en veiligheid te bieden voor het lokale en regionale openbaar vervoer. Verder wensen wij lightrail,

verbetering van kruispunten, vrije banen en andere doorstroombaatregelen, nieuw materieel en méér toezicht op tram en bus door conducteurs en andere toezichhouders. Wij willen ook veel meer maatregelen voor de fiets, zodat zij in ketenmobiliteit een betere combinatie oplevert met trein en andere middelen van openbaar vervoer. Alleen dan kunnen openbaar vervoer en fiets een echt alternatief voor de auto worden. Dan kunnen de mensen écht kiezen. Mensen kiezen nu voor de auto omdat die comfortabeler is en ondanks de files nog altijd sneller is dan de trein met aansluitend bus, tram of fiets. Zodra de reistijd van het openbaar vervoer concurreert met die van de auto, is een antifileplan helemaal niet meer nodig en zullen genoeg mensen de auto laten staan om de Randstad voor iedereen bereikbaar te houden.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP):
Mevrouw de voorzitter! Mijn fractiegenoot Van den Berg zou er haast om thuisgebleven zijn, maar hij is gisteren toch maar met de parlementaire delegatie afgereisd naar de Antillen. Daarom heeft men mij gevraagd het verhaal namens de SGP-fractie te houden.

De SGP-fractie heeft zich verschillende malen uitgesproken vóór een integrale aanpak van de mobiliteitsproblematiek. De aanzet die het kabinet met het nu gepresenteerde plan biedt, wil mijn fractie op zichzelf dan ook positief tegemoet treden. Bij bestudering van de voornemens rijzen echter toch veel vragen. Hoe breed en integraal zijn de voorgestelde plannen eigenlijk?

Allereerst beperkt het antifileplan zich tot symptoombestrijding. Het plan faciliteert slechts de enorme mobiliteitsbehoefte die Nederland kent. Er wordt weinig lering getrokken uit de toenemende signalen dat het personen- en goederenvervoer tegen zijn grenzen oploopt. Wij vinden dat er veel meer zou moeten gebeuren aan transportpreventie en er dient selectiever te worden omgegaan met het aantrekken van transportstromen via Nederland. Ik constateer echter dat de voorliggende plannen daartoe geen denkkader bieden. Is dit niet een groot gemis?

Daarnaast zou het vervoer op innovatievere wijze geaccommo-

deerd moeten en kunnen worden. Het is toch te beperkt om slechts te denken in termen van asfalt en openbaar vervoer? Ik noem bijvoorbeeld het ondergronds transport, dubbellaagse wegen, maar ook een intensievere inzet van hoogwaardige telematicavoorzieningen, die een belangrijke bijdrage aan transportpreventie kunnen leveren. Voorts denk ik aan een betere benutting van vervoermiddelen, zoals carpoolen, gedeeld autobezit, enzovoorts. Met de huidige ICT-mogelijkheden kunnen dergelijke instrumenten adequaat worden ondersteund. Wil de minister hiervoor een lans breken in haar antifileplan? Kortheidshalve noem ik hierbij ook het fietsgebruik.

In lijn met het voorgaande vraagt mijn fractie opnieuw aandacht voor het vervoer over water. Het bevorderen van de transportfunctie van water kan een belangrijke bijdrage bieden aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek. Het is voor mijn fractie eerlijk gezegd onbegrijpelijk dat het bereikbaarheidsoffensief voorbijgaat aan de potenties van een betere benutting van de vaarwegen. Ik verwijs hierbij naar de Kamerbreed ondersteunde SGP-motie bij de behandeling van de Perspectievennota verkeer en vervoer (26428, nr. 13), waarin wordt verzocht de potenties van de transportfunctie over water uit te werken in het NVVP. Is het geen gemiste kans dat deze motie geen uitwerking krijgt in de nu voorliggende beleidsvoornemens?

Vervolgens noem ik het beperkte geografisch bereik van het antifileplan. Ik besef terdege dat de mobiliteitsproblematiek zich vooral toespitst in de Randstad, maar het fileprobleem is hier reeds lang geen exclusief verschijnsel meer. Ook in provincies als Gelderland neemt de mobiliteitsproblematiek snel toe. Het lijkt toch niet in de rede te liggen om de problematiek daar pas aan te pakken als het nog verder uit de hand is gelopen? Voorkomen is beter dan genezen! Verdient het daarom geen aanbeveling het geografisch bereik van het antifileplan flink uit te breiden met in ieder geval die provincies buiten de Randstad die steeds meer met het fileprobleem te kampen hebben?

Voorzitter! Een reactie op het spitstariet ofwel het rekeningrijden kan natuurlijk niet uitblijven. Mijn fractie heeft de indruk dat het

Van der Vlies

rekeningrijden zodanig is verworden tot een prestigeobject dat het koste wat het kost een plaats in het antifileplan moest krijgen. Het gevolg is een krampachtig compromis. Het is bekend dat mijn fractie niets ziet in het rekeningrijden: een te dure en overbodige tussenstap op weg naar de door ons al jaren bepleite kilometerheffing. Aan de wijze waarop het rekeningrijden nu gestalte krijgt, in zeer verzwakte vorm en op experimentele basis, heeft mijn fractie nog veel minder behoefte. Door de vele politieke concessies komen er in de gehele Randstad slechts elf tolpoortjes. In de oude voorstellen voor rekeningrijden werd nog uitgegaan van 74 tariefpoorten. En dat is destijds met gloed verdedigd! Als dat aantal poorten er niet zou komen, zou ongecontroleerd sluipverkeer het gevolg zijn. Zijn die argumenten ineens vervallen?

Het kabinet wil na twee jaar bezien of het rekeningrijden succesvol is geweest. Dan zijn echter nog veel plannen voor het openbaar vervoer en nieuwe wegen niet uitgevoerd. Dat betekent dat er voor de automobilist niet een echt alternatief is om de spitsheffing te ontlopen. De beschikbaarheid van alternatieven is echter een harde voorwaarde voor het welslagen van rekeningrijden. Rekeningrijden lijkt dus bij voorbaat tot mislukken gedoemd. Waarom wordt niet met vereende krachten gewerkt aan snelle invoering van de kilometerheffing? Tijdens de ontwikkeling daarvan kan het OV de nodige impulsen krijgen – ik denk aan: Randstadrail, lightrail en dergelijke vervoersvormen – zodat bij werkelijke invoering van de kilometerheffing voor de automobilist adequate alternatieven beschikbaar zijn.

Voorzitter! In de plannen is niet te lezen dat er iets gebeurt met betrekking tot de verkeersveiligheid. Toch zou de verkeersveiligheid discussie behoeven vanwege de flinke toename van de mobiliteit. Daarom vragen wij de minister aan te geven hoe zij deze ontwikkeling inschat en op welke wijze kan worden gewaarborgd dat de toename niet een verslechtering van de verkeersveiligheid impliceert.

Voorzitter! Ik heb nog twee korte procedurele opmerkingen. Het is ons nog onvoldoende duidelijk hoe het voor ons liggende bereikbaarheidsplan zich verhoudt tot het NVVP dat

nog zal worden uitgebracht. Graag krijg ik daarover een heldere beschouwing.

Ten slotte wijs ik op het volgende. De minister is maandenlang met decentrale overheden en maatschappelijke organisaties in onderhandeling geweest en daarbij heeft zij met sommen geld gezwaaid en tegelijk bedreigd en gesmeekt om tal van compromissen mogelijk te maken. Dan geeft het onzes inziens geen pas om zonder meer de Kamer voor de keus te stellen het totaal wel of niet te nemen, dus: slikken of stikken. Zoiets getuigt van weinig respect voor de positie van de Kamer en ik zou het dan ook op prijs stellen als de minister zoveel ruimte schiept, dat ten aanzien van de diverse elementen van de beleidsvoornemens tot een genuanceerde afweging kan worden gekomen.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Om maar met de deur in huis te vallen: voor de proeven met spitstarieven en betaalstroken en voor de inzet van 10 mld. voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek van Nederland heeft de minister van Verkeer en Waterstaat onze volledige steun. Niet voor niets heeft mijn fractie zeer actief meegewerkt aan de wijziging van het regeerakkoord. Daarin zijn nu de uitgangspunten vastgelegd. Daarin staat dat het kabinet zich verplicht te komen met "een" bereikbaarheids-offensief voor de Randstad. Daarvoor ligt er nu een voorstel en wat D66 betreft gaat dat voorstel de normale weg. Dat wil zeggen: onderwerping aan het oordeel van het parlement.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik heb een vraag over de eerst zin die de woordvoerder van D66 uitspreekt. Die zin verbaast mij in hoge mate. Hoe verhoudt die zin zich tot de uitspraken van de fractievoorzitter van D66? Hij heeft gezegd dat de elf tolpoorten absoluut niet 10 mld. plus de 3 mld. van de PPS waard zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar we zetten toch geen 10 mld. in voor de elf tolpoorten. U probeert het telkens wel zo te doen voorkomen, mijnheer Reitsma. Het gaat erom dat wij 10 mld. beschikbaar hebben. Gelukkig! Dat bedrag kunnen wij besteden om de bereikbaarheidsproblematiek van

de Randstad op te lossen. Daarmee zorgen wij voor een zeer welkome aanvulling op datgene wat wij al aan het doen zijn. Ik snap niet waarom u daar niet voor zou zijn. Ik veronderstel daarom dat u er ook voor bent.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben zonet duidelijk geweest. Ik heb gezegd waar ik voor en waar ik tegen ben. Het gaat mij nu om datgene wat uw fractievoorzitter, mijnheer De Graaf, heeft gezegd. Hij heeft gezegd dat een prijs van 10 mld. of, als wij het geld van de PPS meetellen, 13 mld. te hoog is voor het rekeningrijden met elf tolpoorten. Dat zou te veel van het goede zijn. Nu is het ineens: boem pats, alles is akkoord. Ik kan dat niet volgen. Wat is er gebeurd?

Mevrouw **Giskes** (D66): Bij mijn weten heeft mijn fractievoorzitter gezegd dat de sky natuurlijk niet de limit is als het gaat om het investeren in verkeer en vervoer in Nederland. De samenleving kent ook andere behoeften en behoeften die investeringen met zich brengen, want we moeten wat dit betreft niet alles door elkaar halen. Hij heeft dus gezegd dat er niet sprake kan zijn van een eindeloos opgaande lijn als mensen in de samenleving over welke drempel dan ook geholpen moeten worden. Wij hebben altijd onze steun gegeven aan het idee van rekeningrijden. Helaas wordt het eerst een proef. Nou, dat gaan wij dan beproeven. Daarnaast vinden wij het heel zinnig om extra geld te steken in dit probleem in Nederland.

De heer **Reitsma** (CDA): Uw antwoord is weinig geloofwaardig, omdat de uitspraak van uw fractievoorzitter heel helder was. Waarom bent u niet eerlijk? U had een mening, maar in het compromis hebt u gegeven en genomen en hebt u uw mening ingeslikt. De uiteindelijke uitkomst kunt u verdedigen, maar nu gaat u zelfs uw eigen fractievoorzitter afvallen. Nu legt u uit dat hij bepaalde dingen niet gezegd heeft. Ik vind dat weinig geloofwaardig. Blijft u toch gewoon eerlijk. Wat u buiten de Kamer zegt, moet u hier ook zeggen. Een verklaring met twee monden is weinig geloofwaardig.

Mevrouw **Giskes** (D66): De drie fracties in de Kamer die de coalitie steunen, zijn overeengekomen dat het regeerakkoord aangepast gaat

Giskes

worden. Daar zitten wij aan vast. De fractie van D66 vindt het een heel goede tekst geworden. Er staat in dat er ook zoiets als een bereikbaarheids-offensief moet komen. Niemand heeft zich verplicht aan deze invulling van het bereikbaarheids-offensief. De discussie die wij hebben aangezwengeld en die ik ook vanavond zal blijven aanzwengelen, is wat wij met die 10 mld. moeten doen. Als de uitkomst niet voldoende tegemoetkomt aan wat wij denken dat voor de bereikbaarheid nodig is, dan hebben wij een probleem met de besteding van zoveel middelen.

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw Giskes omarmde in haar eerste paar zinnen bij voorbaat de belangrijkste onderdelen van de voorstellen. De vice-fractievoorzitter van D66 heeft in een eerder stadium gezegd dat hij geen totaalpakket wil, dat hij het pakket op onderdelen wil bekijken. Hoe verhoudt dit zich met het in dit prille stadium al steunen van die belangrijke onderdelen?

Mevrouw **Giskes** (D66): U moet goed luisteren. Wij steunen de inzet van een flink bedrag voor de bereikbaarheid in Nederland. Wij steunen proeven met betaalstroken en met spitstarieven. Wij hebben daarvoor een aanpassing van het regeerakkoord voor elkaar gekregen, met alle inzet voor een snelle OV-verbinding tussen de vier grote steden. Die tekst beslaat één A4'tje. Wat wij met die 10 mld. doen, is aan onze beoordeling.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik wil even bij uw eerste paar zinnen blijven. Moeten wij uw steunverklaring dan zo uitleggen, dat u alle afzonderlijke onderdelen van het bereikbaarheids-offensief nog eens tegen het licht gaat houden en dat daar ook uit kan komen dat u onderdelen afwijst? Ik noem bijvoorbeeld het spitstarief.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bij dat onderdeel zal het niet het geval zijn. In het regeerakkoord wordt dit namelijk van het kabinet gevraagd. Het zou raar zijn als ik dat nu weer niet zou steunen. Ik raad de heer Van Bommel aan om naar mijn verhaal te luisteren. Dan kan hij aan het eind bezien of hij deze vraag nog steeds wil stellen.

De heer **Van Bommel** (SP): Kunnen

de genoemde onderdelen in ieder geval doorgaan en zullen er misschien in de marge, in de uitwerking nog wat aanpassingen worden bepleit?

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat kan doorgaan, zijn proeven met spitstarieven, proeven met betaalstroken, investeringen van 10 mld. Dat bedrag vinden wij acceptabel. Wat wij ervoor doen, is ter beoordeling nu. Wij hebben ons daaraan niet verplicht. Wij hebben het kabinet opgedragen om nog in deze kabinetsperiode met een goed plan te komen voor een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden in de Randstad en daarvoor ook extra geld vrij te maken. Voorwaar geen geringe bijdrage!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hebben besloten gesprekken met de coalitiepartners niet geleid tot een andere opstelling? Bij een open debat in de Kamer zou u waarschijnlijk heel kritisch hebben gereageerd op betaalstroken.

De **voorzitter**: Vindt u dit niet een beetje dezelfde vraag?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ga specifiek in op de betaalstroken. Daar is D66 altijd heel kritisch in geweest, maar mevrouw Giskes omarmt ze nu.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij gaan akkoord met de proef met betaalstroken. Ik kom daar straks nog uitgebreid op terug. Wij vinden dat het BOR de normale weg door het parlement moet afleggen.

Voorzitter! Onlangs vertelden de lokale en regionale bestuurders in het oosten des lands ons dat zij van de minister te horen kregen dat zij over de noordtak niet met hen tot zaken kon komen, maar daarvoor bij de Kamer te biecht moest. Het is prettig te constateren dat ook de minister de verhoudingen goed op het netvlies heeft, ook al doet de aanbiedingsbrief bij het BOR anders vermoeden. Graag horen wij van de minister welke gang van zaken zij rond dit geheel nu eigenlijk beoogt.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben het vandaag niet over de noordoosttak. Ik vind deze opmerking trouwens geheel buiten de orde, omdat de heer Pronk en ik een- en andermaal met de bestuurders uit Oost-

Nederland en Gelderland hebben besproken wat er moest gebeuren. Het beeld mag niet ontstaan dat wij in dat verband Kamer als postadres gebruiken. Zo zitten wij beiden niet in elkaar.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp even niet wat u bedoelt. Ik gaf weer wat de bestuurders aldaar tegen ons hebben gezegd. Zij probeerden met u tot zaken te komen, maar u wees er vervolgens op dat hierover in de Kamer wordt beslist. Ik onderstreepte eigenlijk uw opmerking dat dit ook voor het BOR geldt. Ik hoop dat u het compliment in ontvangst wilt nemen. Het heeft overigens inderdaad een ondertoon.

Voorzitter! D66 heeft moeite met het BOR. Er zijn nog te veel open einden en een visie ontbreekt. Voor een investeringspakket van 10 mld. meent mijn fractie een gedegen verhaal te mogen en zelfs te moeten verwachten, zeker in een tijd van extra aandacht voor financiële verantwoording. Welk doel wordt nagestreefd? Hoeveel en welke middelen moeten waarvoor op welke manier worden ingezet? Hoe wordt het resultaat gemeten? De beleidsnotitie geeft helaas onvoldoende uitsluitsel.

De kern van het probleem is de verslechtering van de bereikbaarheid en als gevolg daarvan de verminderde leefbaarheid en veiligheid, primair in de Randstad: de files, de congestie, op grote delen van de dag willen te veel auto's op de dezelfde tijd op dezelfde plaats zijn. De eerste vraag lijkt ons dan ook of het onvermijdelijk is dat die auto's daar zijn. Wij stellen die vraag niet omdat er iets tegen auto's is. Integendeel, de auto is een prachuitvinding, vooral als er mee gereden kan worden. Voor verplaatsingen in afgelegen en dunbevolkte gebieden is de auto ideaal, voor uitstapjes met z'n allen is hij handig en voor een deel van het vrachtvervoer is hij onmisbaar, maar er is een grens aan de hoeveelheid auto's die een sterk verstedelijkt gebied tezelfdertijd kan opnemen. Het is niet erg logisch om elke dag zoveel auto's met meestal maar één persoon erin grotendeels dezelfde route te laten afleggen, waarna die auto vervolgens de gehele dag ergens gestald moet worden.

Het probleem is het solistisch autogebruik voor woon-werkverkeer en nogal wat zakelijk verkeer, niet

Giskes

zijnde vrachtttransport. In de ogen van D66 zal de Randstad het uiteindelijk moeten hebben van goede en aantrekkelijke alternatieven voor die "autosolo". Het zou mooi zijn als prijsmaatregelen de overstap op de alternatieven bevorderden. Daarom stond D66 van meet af aan positief tegen over spitstarieven, oftewel een kilometerheffing met een basistarief van nul. Daar worden nu proeven mee gedaan.

De heer **Reitsma** (CDA): U legt een mooie belijdenis af over de beperkingen van de Randstad. Vindt u het offensief van in totaal 8 mld. voldoende voor het verbeteren van de wegcapaciteit in de Randstad?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik kom daar nog uitgebreid over te spreken.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat wacht ik ook met belangstelling af. U zegt dat in de Randstad niet alle auto-mobiliteit opgevangen kan worden. Welke gevolgen moet dit volgens u hebben voor de investeringen in wegprojecten in de Randstad?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dit onderwerp komt straks aan de orde in mijn betoog. Het zou jammer zijn als ik dat nu hapsnap ga behandelen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan kom ik straks terug.

Mevrouw **Giskes** (D66): Heel goed.

Voorzitter! Er zullen proeven worden gedaan met spitstarieven. Dat is beter dan niets. D66 steunt ook, al sinds 1998, een proef met betaalstroken, omdat ook daarvan het nut voor de Randstad duidelijk moet worden. Dat vereist goede afspraken over de criteria waaraan het succes van betaalstroken zal worden afgemeten. Graag krijg ik van de minister een indicatie van de criteria die wij in de beprijzingswet kunnen vinden. Betaalstroken gaan echter wel over iets anders dan spitstarieven. Betaalstroken nemen het autogebruik als gegeven en proberen dat te schiften in betalers voor doorrijden en anderen. Tot op heden hebben wij overigens niet begrepen waarom sommigen de verwachting hebben dat niemand zich iets zal aantrekken van spitstarieven, maar dat betaalstroken wel een selectie teweeg zullen brengen. Het is wat ons betreft dus

nog zeer de vraag of er definitief zulke stroken moeten komen.

Gelukkig bieden de meevallers ons ruimte om naast ontmoediging in te zetten op nieuwe investeringen. Wat wij node missen, is een goed verhaal dat duidelijk maakt waarom de minister ons nu precies dit pakket voorlegt. D66 herkent zich niet in het beeld dat de wereld bestaat uit autogekken en openbaarvervoersgeken. In elk geval rekenen wij onszelf tot geen van beide categorieën. D66 vertegenwoordigt degenen die wel een auto hebben, maar daar niet mee zijn getrouwd. Degenen die hun auto graag gebruiken op momenten dat het handig is, maar die openstaan voor andere, nieuwe mogelijkheden, bijvoorbeeld om naar hun werk te gaan. Degenen die niet zijn blijven hangen in de zestiger of zeventiger jaren van de vorige eeuw, die nog steeds denken dat de maat van de auto de status bepaalt, dat je met een auto met chauffeur het pas echt gemaakt hebt en dat de enige zinnige secundaire arbeidsvoorwaarde een auto van de zaak is. Kortom, moderne mensen en echte ondernemers.

Wat D66 betreft is de besteding van nieuw geld afhankelijk van het soort gebied, de vervoersstromen, de ruimtelijke mogelijkheden etc. Kortom: van een samenhangende visie op mobiliteit en ruimtelijke ordening. Een voorbeeld van zo'n visie is het stuk van de vier grote steden over openbaar vervoer in de Deltametropool. D66 is van mening dat voor de Randstad nu een uitgelezen kans bestaat op een echte sprong voorwaarts en is bang dat die kans wordt gemist. Niet doormodderen op basis van een beetje zus en een beetje zo en op die manier iedereen een beetje tevreden houden, maar maximaal inzetten op aantrekkelijke alternatieven voor de auto solo.

Ik noem: verbetering en uitbreiding van alle soorten openbaar vervoer, inclusief het voor- en natransport. Wat dat betreft is er veel achterwege gebleven. Dit kan bereikt worden door: een betere benutting en vergroting van de perroncapaciteit van het spoor; verlenging van de treinen; meer invoeg- en inhaalsporen; sterkere stroomvoorziening op het spoor; betere planning en discipline, zodat wij van de huidige 4 miljoen reizigers per kilometer spoor gaan in de richting van de 18 miljoen reizigers per

kilometer spoor die Japan realiseert; BB21 nu eens echt van de grond tillen; meer geld voor het Haagse agglonnet; Randstadrail zuidvleugel uitbreiden met de ZORO-lijn of een verbinding Zoetermeer-Pijnacker-Delft; meer geld voor het project metrotunnel in Rotterdam; onder andere ten behoeve van het Randstadspoor rond Utrecht verdubbeling van de lijn Utrecht-Arnhem; uitbreiding van de Noord-Zuidlijn in de Amsterdamse regio; vertramming van de zuidtangent; niet te kinderachtig investeren in goede stationsomgevingen en andere knooppunten; meer ongelijkvloerse kruisingen met het spoor; de chipkaart voor het openbaar vervoer van de grond tillen; een bijdrage in de aanloopverliezen die het OV maakt in nieuwe woongebieden; überhaupt tijdelijke radicale prijsverlagingen om het publiek kennis te laten maken met alternatieven voor de auto; goede fietsvoorzieningen; het wegwerken van belemmeringen voor ketenmobiliteit en misschien nog een bescheiden bijdrage aan vervoersmanagementprojecten.

Kortom, de beschikbare 10 mld. zouden zonder probleem volledig aan deze zaken kunnen worden besteed. Dat zou echter geen evenwichtige inzet van de middelen zijn en dat hebben wij wel in het regeerakkoord afgesproken. Ook D66 wil geld vrijmaken voor aperte knelpunten op de wegen in de Randstad. Immers, het resterende autoverkeer moet zo goed mogelijk worden afgewikkeld dankzij toeritdoseringen en andere benuttingsmaatregelen en hier en daar uitbreiding. Dat is echter wel iets anders dan opeens een doorstroomroute vol betaalstroken en tolwegen gaan creëren of stukjes daarvan. Wat heeft dat te maken met het vergroten van de bereikbaarheid van en het oplossen van de congestie in de grote steden? Waarom precies dit wegenpakket?

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat u uw spreektijd al zo ver heeft overschreden, dat het mij goed lijkt als u nu afrondt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat zal ik proberen. Ons standpunt kan waarschijnlijk het beste als volgt worden samengevat: geld zonder visie is armoe.

Giskes

Voorzitter! Ik zal een stuk overslaan en alleen nog een aantal concrete vragen stellen. Hoe worden de voorgestelde versnellingen tot stand gebracht? In het MIT tot 2006 zou immers geen ruimte zijn voor nieuwe projecten. Wordt een beroep gedaan op het FES? Kan de minister een meerjarig overzicht geven van de extra ruimte uit het FES die voor het hele BOR wordt benut? Betekenen de versnellingen dat in de latere jaren van de periode tot 2010 in het MIT weer ruimte voor nieuwe projecten ontstaat en, zo ja, hoe groot is die? Waarom wordt hardnekkig vastgehouden aan 2010 als magische einddatum? Waarom wordt de benutting van de nog beschikbare ruimte in het MIT wel aangewend voor het openbaar vervoer en waarom niet voor de wegen? Wat zijn de totale kosten en opbrengsten van de betaalstrookproef? Waarom is aan de Kamer geen nader overzicht verstrekt van de bedragen die voor ieder van de benoemde projecten wordt uitgetrokken, terwijl dat wel aan de betrokken partijen is verstrekt? Klopt het dat 2,7 mld. van de 4,8 mld. aan intensiveringen voor wegen bestemd zijn voor PPS-arrangementen en dat daarvoor wordt uitgegaan van nog eens 2,5 mld. uit het MIT? Wat gebeurt er met dat geld als die projecten niet doorgaan? Waar zit dat in het MIT en wat gebeurt er als die projecten niet doorgaan? Waarom wordt niet gedacht aan PPS-constructies voor openbaar vervoer? Welke mogelijkheden krijgen de afzonderlijke regio's om het spitstarief te variëren? Krijgen de regio's mogelijkheden om tussentijds bij te sturen in de vormgeving van de proeven? Is de rijksbijdrage "in de omvang van de opbrengsten uit het spitstarief" aan de regiofondsen een vast, voor ieder gelijk bedrag of hangt dat af van de feitelijke opbrengsten? Wordt op enigerlei wijze verzekerd dat ten minste tweederde van de regiofondsen wordt besteed aan openbaar vervoer?

De **voorzitter**: Mevrouw Giskes, ik vraag mij af of wij niet beter een schriftelijke vragenronde hadden kunnen houden. Dit is een debat op hoofdlijnen. Dat heeft de vaste commissie althans aangekondigd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Toch hebben wij behoefte aan een antwoord op deze vragen.

De **voorzitter**: Daarvoor geldt misschien toch een andere procedure dan een hoofdlijnen debat over een bereikbaarheidsoffensief Randstad.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat moeten wij maar aan het eind van de avond beoordelen. De afzonderlijke projecten zullen wij in ieder geval op hun eigen merites beoordelen.

Ik rond af. Het kan geen toeval zijn dat ik gisteravond mijn jongste dochter overhoorde over het hoofdstuk Reizen in de twintigste eeuw uit het boek Op zoek naar vroeger. De eindzinnen waren: Na 1960 werd het verkeer een groot probleem en sindsdien is het een steeds groter probleem geworden; in de binnensteden is het verkeer vaak een chaos. In de spitsuren moeten kilometers lange files tijden wachten om in en uit de steden te komen. De oplossing van het verkeersprobleem is nog lang niet in zicht...

D66 steunt de minister in haar wens die oplossing wel naderbij te brengen en gaat ervan uit dat zij met de inbreng van D66 haar voordeel zal doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat leidt mij tot twee heel concrete vragen. 1. Na deze opsomming van de mogelijkheden met het openbaar vervoer, vraag ik de fractie van D66 wat zij vindt van een investering van 5 mld. plus 3 mld. in de wegcapaciteit in de Randstad. Ik vind dat wij daar duidelijkheid over moeten hebben. 2. Stel de minister komt in september na het beraad met de Noordzeepartners met de mededeling dat zij alsnog een deal sluit, waardoor de totale doorstroomroute, A4, wordt aangelegd, voor een groot deel door PPS. Wat vindt D66 daarvan?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begin met het laatste. Ik hoop dat de minister tot zaken komt met de regionale besturen, want zij moeten uitwerking geven aan deze plannen. Als zij al met andere partijen overlegt, raad ik haar aan dat zeer breed te doen en niet alleen met de vertegenwoordigers van de autolobby.

Ik heb gezegd dat wij vinden dat enige investering in weginfrastructuur zeker nodig is. De hoeveelheid geld die daarvoor nu wordt uitgetrokken, vinden wij erg veel vergeleken met hetgeen in onze ogen nog allemaal nodig is op het gebied van het openbaar vervoer.

Dat is van belang, gelet op het soort gebied waar wij hier over spreken. Je kunt de bereikbaarheidsproblematiek van de Randstad op de lange termijn naar onze mening alleen maar goed oplossen met een goed openbaar vervoer. Wij pleiten daarom voor een sprong over onszelf heen. Laten wij eindelijk eens tot dat goede alternatief komen, zodat iedereen die spitstarieven zou moeten betalen, dat niet hoeft omdat hij een goed alternatief heeft.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil graag weten welke positie D66 in dit hoofdlijnen debat inneemt. Accepteert D66 die 8 mld. in het totaalplan? Als de minister, die in vrijheid met iedereen mag overleggen, terugkomt met de mededeling dat er een deal is gesloten over de doorstroomroute, ook voor Midden-Delfland. Accepteert mevrouw Giskes dat, ja of nee?

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij zien absoluut geen verband tussen de doorstroomroute en de bereikbaarheidsproblematiek van de grote steden in de Randstad. Wij zouden het niet goed vinden hieraan 10 mld. of een groot deel daarvan te besteden. De doorstroomroute staat ook niet integraal in dit plan. Rechtstreeks gaat er 3,2 mld. naar het openbaar vervoer. Dat bedrag is nog geflatteerd, omdat er nog een bedrag X in zit uit het huidige MIT. Dat is gewoon gebruik van niet benutte ruimte. Er wordt dan een relatief klein bedrag aan openbaar vervoer besteed. Dat is niet in het belang van de Randstad.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is helder. Is de conclusie van mevrouw Giskes dat die 8 mld. eigenlijk niet aanvaardbaar is?

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Reitsma heeft dat in het begin al gevraagd. Ik heb dat al drie keer gezegd. Het is zelfs 10 mld. Wij vinden dat een aanvaardbare besteding.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb het over 8 mld., namelijk 5 mld. plus 3 mld. PPS voor wegprojecten. Is dat voor mevrouw Giskes aanvaardbaar in het totale plan, ja of nee?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik pleit ervoor die 3 mld. niet zo makkelijk mee te rekenen. Ik vind het uiterst verwarrend voor de samenleving om

Giskes

het beeld op te roepen dat er 3 mld. beschikbaar wordt gesteld door het bedrijfsleven. Niemand stelt ons gratis geld ter beschikking. Het is alleen een andere manier van financieren die het Rijk net zo goed zelf zou kunnen doen. Wij trekken dat geld er alleen niet voor uit. Ik wil af van die gedachte. Ik wil buiten die 3 mld. blijven. Er blijft dan 5 mld. over, die het kabinet rechtstreeks uittrekt voor de wegen. Officieel is het 4,8 mld. Binnen dat bedrag van 4,8 mld. is 2,7 mld. bestemd voor ondersteuning van PPS-projecten. Ik vind dat een flink bedrag dat wordt besteed aan zaken die onderdeel uitmaken van de doorstroomroute, waarvan ik mij afvraag wat die toevoegt aan de oplossing van ons probleem. Daar hebben wij moeite mee. Dat geld kan mijns inziens beter gereserveerd worden voor de snelle verbinding tussen de vier grote steden of voor een deel van alle zaken die ik net heb opgesomd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Mevrouw Giskes begon met te zeggen dat zij akkoord gaat met het pakket van 10 mld., de proeven met de betaalstroken en de spitstarieven. Even later zegt zij echter dat geld zonder visie armoe is. Zij kwalificeert dit pakket dus als armoe. Wat is het nu? Is het volgens D66 armoe en leidt het nergens toe? Is zij het er toch mee eens? Ik kan het niet plaatsen!

Mevrouw **Giskes** (D66): 10 mld. is een prachtige pot met geld. Het is heel mooi dat wij dat kunnen besteden aan de bereikbaarheidsproblematiek. Wij bepleiten een wat betere invulling van wat daar vervolgens mee gedaan moet worden. Je zou het geld suboptimaal besteden naar onze mening als je het op een andere manier besteedt. Zelfs de manier die de minister voorstelt, vinden wij suboptimaal.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw Giskes noemt het armoe. Volgens ons betekent dit dat zij het hele pakket opnieuw zou willen bekijken om die 10 mld. goed in te zetten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij verlangen in ieder geval een plan met een goede visie. Ik kan het slecht beoordelen als ons geen heel goede visie gepresenteerd wordt.

Waarom is er voor dit pakket gekozen? Wij hebben zelf tot op heden een visie die naar onze mening wel eens beter zou kunnen zijn. Die discussie moet nog gevoerd kunnen worden.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! GroenLinks is voor investeringen in de toekomst van Nederland. Voor ons betekent dit vooral op dit moment investeren in onderwijs, zorg en milieu. Daar liggen de grootste problemen en ook de grootste kansen. Helaas komen hiervoor te weinig middelen vrij, omdat Paars 2 vooral kiest voor investeren in infrastructuur.

Volgens de minister valt er niet te tornen aan de afzonderlijke delen van het bereikbaarheidspakket. Iedereen weet dat dit vervoerskundig onzin is. Het is echter wel een politieke realiteit van de Paarse bestuurscultuur, een cultuur van eerst overleggen met de wegenlobby, binnen de coalitiepartijen de zaak dichttimmeren en dan pas een debat voeren in de Kamer. Zijn de regering en de Paarse fracties bang dat een open debat in de Kamer zonder afspraken vooraf tot een heel andere uitkomst leidt?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik had gehoopt dat de heer Van der Steenhoven naar de interruptie met de heer Reitsma had geluisterd. Hoe komt hij erbij dat de zaak dichtgetimmerd is? Hoe komt hij erbij dat wij over het hele pakket onderhandeld zouden hebben?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Omdat de heer Van Gijzel al een akkoord heeft gesloten, zelfs een regerings...

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Een regeerakkoord? Er is een aanpassing van het regeerakkoord. Dat horen de drie coalitiepartijen te doen. Dat kan namelijk door niemand anders gedaan worden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Bij het eerste MIT dat wij behandeld hebben, werden door de VVD en het CDA elf moties ingediend om extra wegen aan te leggen, maar die werden door het progressieve deel van de Kamer verworpen. Dan zie ik heel goed in

waarom u er met dit pakket niet uitkomt en waarom u via een wijziging van het regeerakkoord en onderlinge afspraken tot dit pakket moet komen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat snap ik, maar dat is nog geen achterkamertjespolitiek.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is niet in het parlement of in aanwezigheid van andere fracties gedaan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan had u bij de laatste verkiezingen iets groter moeten worden – dan had u immers mee kunnen doen aan de onderhandelingen voor het regeerakkoord – of u had zich anders moeten opstellen. Het regeerakkoord wordt door de coalitiepartijen gezamenlijk tot stand gebracht. Dat is nou eenmaal staatsrechtelijk zo. Dat heeft niets met achterkamertjespolitiek te maken; dat is gewoon de normale realiteit en de uitkomst daarvan is openbaar en daar kan gewoon over gediscussieerd worden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U weet net zo goed als ik dat, als het debat werkelijk openbaar gevoerd zou worden, dat een heel andere uitkomst zou kunnen opleveren dan de wijziging die nu ten opzichte van het regeerakkoord heeft plaatsgevonden. Ik wacht met belangstelling af wat u vanavond aan dit pakket gaat wijzigen.

Bij de begrotingsbehandeling leek de minister nog te begrijpen dat nieuwe wegen niet de oplossing zijn. Een citaat van Kwak, Kwek en Kwak illustreerde dat nieuwe wegen steeds weer nieuw verkeer aantrekken. Haar eigen adviesdienst, de AVV, en het RIVM wisten echter allang wat Kwak, Kwek en Kwak wisten: 1% verkorting van de reistijd, bijvoorbeeld door minder files, leidt tot 1,25% meer verkeer. Ook de VROM-raad heeft zich tegen de aanleg van nieuwe wegen gekeerd en beschouwde die aanleg als een zeer inefficiënte aanpak van de congestieproblematiek. Heeft de minister wel in de gaten wat deze nieuwe wegen voor de steden betekenen? Zij kunnen dit extra autoverkeer sowieso niet verwerken, zodat het bereikbaarheidsprobleem zich daarheen verplaatst. De verkeersonveiligheid en het beslag op het geluid en de ruimte leggen nu al een zware claim

Van der Steenhoven

op de leefbaarheid. Kortom: door de toename van de automobilititeit zullen mensen die het kunnen betalen, buiten de steden en de Randstad gaan wonen. U raadt het al: zij zullen langere afstanden gaan reizen. Zo is de cirkel weer rond.

Over leefbaarheid en milieu gesproken: zij zijn geen onderwerpen meer in de bereikbaarheidsdiscussie, maar was het niet allemaal begonnen om een duurzaam mobiliteitsbeleid dat de natuur respecteert? Zei de minister zelf enige tijd geleden in de discussie over de A69 niet dat zij geen weg door een natuurgebied zou aanleggen? Het gaat nu echter al om drie natuurgebieden die opgeofferd dreigen te worden aan nieuwe wegen. Waarvoor eigenlijk? De adviesdienst van de minister heeft het effect van dit bereikbaarheidspakket uitgerekend; dat effect is nagenoeg neutraal: wellicht 2% minder verkeersstroom in 2010 ten opzichte van 1995. Rekeningrijden blijkt wel te werken, maar de nieuwe wegen doen het effect daarvan grotendeels teniet, niet alleen door meer verkeer op de nieuwe wegen, maar ook door meer verkeer op het aangrenzende wegennet, waardoor de congestie toeneemt. De conclusie is dat wij voor 2% minder verkeersstroom een aantal schaarse natuurgebieden in Nederland opofferen.

Ook op het gebied van CO₂ heeft het verkeer een heel lichte taakstelling: geen 38, maar 36 megaton in 2010. Wij vragen ons af hoe dit bereikbaarheidspakket werkt ten aanzien van de CO₂-doelstelling voor het verkeer. Graag krijg ik hier meer informatie en duidelijkheid over.

Helaas is dit akkoord niet de nieuwe aanpak van eerst beprijsen en benutten en dan pas bouwen, zoals ons in de Perspectievennota verkeer en vervoer voorgehouden werd. Eigenlijk is het weer het oude, vertrouwde liedje: meer wegen en een beetje OV. Het akkoord heeft als doel om iedereen een beetje tevreden te stellen en om met heel veel overheidsgeld uit de impasse te geraken. Er wordt niet geluisterd naar Kwik, Kwek en Kwak; in plaats daarvan wordt de hulp van de miljarden van Dagobert Duck ingeroepen.

In 1990 werd met het SVV-2 voor het eerst echt beleid geformuleerd ten aanzien van de mobiliteit in Nederland. Voor het aanpakken van de mobiliteit en het verbeteren van

de leefbaarheid werd een heel pakket maatregelen voorgesteld: het OV zou moeten verdubbelen, er zou prijsbeleid komen, rekeningrijden zou worden ingevoerd, evenals car-poolen, vervoersmanagement en er zou extra aandacht worden besteed aan fietsen. Wat is in de jaren daarna de praktijk geweest van de ministers Maij-Weggen en Jorritsma? Beloven en aanleggen van veel wegen. Deze minister werd daar in het eerste jaar van haar ambtstermijn nog mee geconfronteerd. Dus geen dubbel OV, geen eigen vooruitstrevend fietsbeleid, geen vervoersmanagement en zeker geen prijsbeleid en rekeningrijden. Aan het eind van de termijn van minister Jorritsma kwam voor het eerst een wetsvoorstel over rekeningrijden. Wij weten hoe het daarmee gegaan is: dat wetsvoorstel is uitgesteld en over de verkiezingen getild. Gelukkig, zo dachten wij, werd het wel in het nieuwe regeerakkoord opgenomen, maar helaas ging er al direct 5 mld. naar nieuwe wegen. Al snel werd de 400 mln. voor inpassing aan het budget toegevoegd en een halfjaar later 4,3 mld. extra voor wegen. Oude toezeggingen, ik zei het al. Het was bestuurlijk krachtig, maar het geld voor de inpassing verdween.

Verder blijft het verhaal, ook officieel: eerst beprijsen, dan benutten en dan pas bouwen. Nu, na twee jaar Paars, wordt dit verhaal wel erg mager. Het regeerakkoord wordt gewijzigd, beprijsen wordt een uitgekleeft proefje en na de vele miljarden van Paars 2 voor asfalt komen er weer extra miljarden bij. Inmiddels zitten wij al op 17 mld. in deze kabinetsperiode voor extra wegen. Het is duidelijk wie er winnen: de heer Hofstra van de VVD – hij zit er dan ook heel ontspannen bij – en de wegenlobby.

Wat schiet het openbaar vervoer hiermee op? Er gaat volgens de brief naast 4,8 mld. voor extra asfalt ook 5,2 mld. naar openbaar vervoer. Uit de lijst van openbaarvervoerprojecten valt echter niet op te maken waar die nieuwe impuls precies in zit. Het gaat om reeds lopende projecten, zoals de HSL-Zuid en de Rijn-Gouwelijn. Verder is er extra geld voor BB21, maar dat gaat vooral, zo lijkt het, naar goederenvervoer per spoor. Als er 3,2 mld. wordt gebruikt voor het aanvullen van tekorten bij de lopende projecten, is op openbaarvervoer gebied dus geen sprake meer van

een bereikbaarheidsimpuls. Het openbaarvervoerpakket lijkt dan meer op een impuls om de verliezen op de HSL-Zuid aan te vullen en het goederenvervoer over spoor te accommoderen, bijvoorbeeld de noordoosttak met 0,5 mld. Helaas hebben wij niet de juiste informatie om deze vrees te ontkrachten. Wij vragen de minister graag cijfers over de verdeling van de miljarden voor openbaar vervoer.

De 3 mld. voor het regiofonds zal, zeker voor wat betreft de 1 mld. die geoormerkt is als "overig", voor een groot deel naar wegen gaan. Daardoor komt het geld voor wegen eerder op 5,8 mld. dan op 4,8 mld. Ook bij de 2 mld. voor het openbaar vervoer twijfelen wij aan het materiële effect. Hoe wordt voorkomen dat alle regionale projecten voor openbaar vervoer die anders toch al via de GDU betaald zouden worden, via dit regiofonds gaan lopen?

De **voorzitter**: Hebt u gezien dat u over uw spreektijd heen bent?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ga afronden, voorzitter. GroenLinks wil andere prioriteiten. Het rondje Randstad is iets waar onze fractie al jaren een pleidooi voor houdt: snelle verbindingen, om de vijf minuten, tussen de grote steden. Onlangs heeft RIB een voorstel in die richting gelanceerd. Dit plan, wat ons betreft over verdubbeld bestaand spoor, kan binnen een aantal jaren een echte oplossing in de Randstad zijn. Waarom is er in dit pakket geen geld voor gereserveerd, nu er kennelijk zoveel geld beschikbaar is? Liggen de echte prioriteiten dan toch niet daar?

Wij voelen er wel voor om de beslissing over het hele bereikbaarheidspakket pas te nemen bij de vaststelling van de vijfde nota ruimtelijke ordening. Mevrouw Giskes heeft er ook al iets over gezegd. Dat is de goede volgorde: eerst bepalen hoe Nederland er over 20 tot 30 jaar uit moet zien en vervolgens investeren in mobiliteit, dus als je weet waar de bedrijven en de woonlocaties komen. Wij zouden graag zien dat die volgorde wordt gehanteerd.

Tot slot, voorzitter: de rol van de fractie van de PvdA. De heer Van Gijzel staat al bij de interruptiemicrofoon, dus dat komt mooi uit.

Van der Steenhoven

De **voorzitter**: U maakt wel heel erg misbruik van mijn goedheid. Wij hebben spreektijden bij dit soort onderwerpen afgesproken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hebben gezamenlijk gevraagd om iets meer ruimte voor het voeren van dit belangrijke debat. U hebt dat de andere woordvoerders ook toegestaan.

De **voorzitter**: Ik ga geen procedure-discussie met u aan. Er is door de Kamer een besluit over genomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik sluit mijn betoog af, voorzitter.

De rol van de PvdA-fractie in het mobiliteitsdebat is de afgelopen jaren alleen maar onduidelijker geworden. Ik hoop dat vanavond de echte PvdA opstaat. Is het de PvdA van het verkiezingsprogramma waarin geen extra geld voor nieuwe wegen wordt gereserveerd? Is het de PvdA van de heren Van Heemst en Van Gijssel die in de krant hebben gezegd dat nieuwe wegen niets oplossen? Is het de PvdA van de moties, zowel vorig jaar als dit jaar, waarin is gezegd dat, als er extra geld is, dat naar duurzame mobiliteit moet? Of is het de PvdA die in deze kabinetsperiode akkoord gaat met 18 mld. voor nieuwe wegen en alleen voor de Bühne een duurzaam gezicht trekt? Bevolking en parlement hebben recht op duidelijkheid over de vraag waar de PvdA in dit debat staat.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zal straks namens de fractie op deze vraag ingaan. Op dit moment wil ik u een vraag stellen. GroenLinks neemt deel aan de colleges van burgemeester en wethouders in Amsterdam en Utrecht. Wat adviseert u uw wethouders ten aanzien van dit pakket?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb er waardering voor dat het college van Amsterdam, waar GroenLinks aan deelneemt, zijn nek heeft uitgestoken en als eerste met de minister is gaan onderhandelen over de vraag of rekeningrijden zou kunnen worden ingevoerd. Dat college is echter niet verantwoordelijk voor het totale landelijke pakket. Dat bent u, hier in het parlement.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik vraag

u of u hen adviseert om wel of niet akkoord te gaan met dit pakket!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik adviseer hen niets, maar laat het aan het college van Amsterdam over, waaraan wij overigens niets te adviseren hebben. Hoogstens zou ik de fractie van GroenLinks in de Amsterdamse gemeenteraad iets kunnen adviseren, maar het college niet!

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wij krijgen het antwoord wel als wij straks zien wat GroenLinks in Amsterdam en Utrecht doet!
Voorzitter! Is het de heer Van der Steenhoven bekend dat zijn partijgenoten in Utrecht gedreigd hebben uit het college te stappen als andere coalitiefracties niet met dit pakket akkoord gaan?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Neen, dat is mij niet bekend en ik heb het ook nergens gelezen. Overigens vind ik het altijd onverstandig om je zo bestuurlijk op te stellen en te dreigen als je je zin niet krijgt, maar dat hoeft ik u natuurlijk niet te vertellen. Als ik naar Utrecht kijk, vind ik het wel heel goed wat er voor de regio Utrecht binnen is gehaald. Bij wegen gaat het vooral om oude toezeggingen die nu wel worden nagekomen en bij het openbaar vervoer is er veel extra bereikt, maar dat zegt natuurlijk nog niets over het totale pakket waar de GroenLinks-fractie in het parlement over moet oordelen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar ik constateer wel dat uw partijgenoten in Amsterdam en Utrecht welwillender ten opzichte van dit pakket staan en zelfs zo ver gaan dat zij eventueel bereid zijn hun verantwoordelijkheid in de coalitie op te zeggen en dat staat toch wel in schril contrast met het oordeel dat u hier over het pakket hebt gegeven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben dat niet met u eens, maar ik vind het overigens heel terecht dat de lokale GroenLinks-wethouders opkomen voor de belangen van hun stad en proberen om in dit pakket zoveel mogelijk openbaar vervoer en rekeningrijden binnen te halen.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Ik wil beginnen met mijn complimenten uit te spreken in de richting van de minister over de aanpak van de afgelopen maanden. Zij is erin geslaagd om iets waarin ontzettend moeilijk voortgang was te krijgen, namelijk de bereikbaarheid en een goed pakket om dat te realiseren, met enorme sprongen vooruit te krijgen in overleg met provincies, gemeenten en andere organisaties. Eigenlijk is het beste compliment dat de minister zou kunnen krijgen dat uit de mond van de heer Hofstra die in de krant zei "eindelijk gebeurt er iets onder Kok aan het mobiliteitsprobleem" en dat in de wetenschap hoe in deze coalitie in de vorige periode de bezetting op Verkeer en Waterstaat was.

Voorzitter! Eigenlijk conform het voorstel van de heer Leers dat hij bij de begroting deed – die eer moet ik hem geven – is de minister de afgelopen maanden, eigenlijk vooruitlopend op het NVVP, aan de gang gegaan om de bereikbaarheid in de Randstad verder in beeld te brengen en maatregelen te treffen ter verbetering. Het is dus eigenlijk de voorbereiding op het NVVP dat wij eind van het jaar krijgen. Daarom achten wij het van betekenis om te kijken of dit pakket ook voldoet aan de criteria die in de perspectievennota zijn genoemd en die wij in de Kamer hebben behandeld en uiteindelijk ook hebben aangenomen.

In die perspectievennota heeft de minister een proeve van een visie neergelegd over de vraag langs welke lijnen het mobiliteitsprobleem in Nederland zou moeten worden opgelost. Dat hield allereerst in het beter benutten van de bestaande infrastructuur. In de tweede plaats het beprijzen van het gebruik van de infrastructuur en als sluitstuk daar waar noodzakelijk en mogelijk het bouwen van nieuwe infrastructuur. De afgelopen maanden heeft mijn fractie bij de vragen hoe het met het bereikbaarheidsplan ging altijd vijf inhoudelijke ijkpunten naar voren gebracht. In de eerste plaats dat het pakket evenwichtig moest zijn en oog moest hebben voor bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen. In de tweede plaats dat het evenwichtig moest zijn in de investeringsverhouding tussen wegen en openbaar vervoer, in het

Van Gijzel

verlengde van de verdeling zoals wij die ook in het regeerakkoord hadden opgenomen. In de derde plaats dat het vernieuwend diende te zijn, dus niet op de oude manier verder en dat is cruciaal. In de vierde plaats dat het effectief moest zijn en ten slotte dat het op een verantwoorde manier moest kunnen worden ingepast.

Voorzitter! Het nu voorliggende stuk, het bereikbaarheidsoffensief Randstad, bestaat eigenlijk uit twee delen. Het eerste deel is de aanpassing van de tekst van het regeerakkoord en het tweede is de uitwerking en precisering in het kabinetsplan BOR. In de ogen van onze fractie is de tekst van het regeerakkoord buitengewoon sterk en evenwichtig, mede omdat er een sterke relatie wordt gelegd tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. De tekst over schoon, stil en veilig vinden wij van grote betekenis. Evenzeer is veel aandacht besteed aan benutting en een goed evenwicht tussen openbaar vervoer en weginvesteringen. Het heeft er een beetje de schijn van dat de tekst van het regeerakkoord nog niet volledig in het BOR is aangepast. Zo zijn er wel algemene doelstellingen met betrekking tot de benutting beschreven, maar niet de concrete uitwerking. Ik denk aan het systeem van een intelligente toeritdoserings. Het is wel in een globale planvorm terug te vinden, maar niet specifiek en het is ook niet met geld belegd. Ook de keuze om bij variabilisatie in te zetten op schoon, stil en veilig zit er niet in zijn geheel in. Ook de gelijke behandeling van de experimenten voor betaalstroken en spitstarieven is in de BOR-tekst niet zoals in de tekst van het regeerakkoord terug te vinden. Het rondje Randstad, zoals het staat in de tekst van het regeerakkoord, als een verplichting heeft nog niet geleid tot indicatieve bedragen in de BOR-tekst. Die bedragen zijn wel nodig mede in het licht van het feit, dat wij ook het commitment van private investeerders willen krijgen. Voorzover die discrepantie er enigszins in zit door de haast – ik weet hoe het indertijd is gelopen; op donderdag was de regeerakkoordtekst tussen de drie coalitiepartijen tot stand gekomen op vrijdag heeft men in het kabinet erover gesproken – is er wat ons betreft niet zoveel aan de hand, als de minister tijdens dit debat kan aangeven dat de tekst van het regeerakkoord de leidraad is bij de

verdere invulling van het BOR. Die aanvulling moet worden meegenomen in het verdere proces van bespreking met provincies en gemeenten. Het pakket is op hoofdlijnen goed verdedigbaar.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik had niet verwacht dat collega Van Gijzel afstand zou nemen van het aangepaste regeerakkoord. Het van harte verdedigen is zijn plicht. Hoe bent u bekeerd tussen het moment dat u het regeerakkoord hebt opgesteld en de begrotingsbehandeling 1999, toen het ging over de motie over betaalstroken? U hebt een kwalificatie aan mijn motie gegeven. U herinnert zich die mooie term nog wel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Yuppenlaan. U hebt dat debat niet gedaan, wel de heer Leers. Ik heb met de heer Leers een deal gemaakt tijdens dat debat. De heer Leers zei toen terecht: wij zitten niet in de situatie – met de bereikbaarheidsproblemen – dat wij mogelijke effectieve instrumenten onbenut kunnen laten. Hij wilde steun verlenen aan experimenten met rekeningrijden, maar dan vraag ik van u, mijnheer Van Gijzel geen blokkades voor betaalstroken. Ik ben mijn deel nagekomen.

De heer **Reitsma** (CDA): U hebt helemaal geen deal gesloten. U moet de heer Leers veel te vaak herhalen om uw eigen kwalificaties in vorige debatten niet te hoeven beargmenteren. U bent hier verplicht argumenten te geven waarom u in het regeerakkoord akkoord gaat met betaalstroken en die een goed instrument vindt voor het bereikbaarheidsoffensief in de Randstad terwijl u niets voelde voor betaalstroken, want het zijn yuppenstroken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik citeer de heer Leers in dat debat. "Ik wil aan de heer Van Gijzel vragen of hij van zijn kant bereid is de dogma's aan de kant te zetten en het totaalpakket op zijn waarde te beoordelen, want daar gaat het om." Ik zeg dan: "De minister komt met voorstellen voor de beprijzing van de weg. Die bevatten een pakket van een experiment met rekeningrijden en er wordt ook nog naar gekeken wat er met betrekking tot betaalstroken kan gebeuren." Dat wil niet zeggen dat ik een afzonderlijke motie

die u heeft voorgelegd om alleen maar te komen met betaalstroken zou steunen. Het gaat om de samenhang ten behoeve van de effectiviteit. Dat maakt het voor mij acceptabel. Dat heb ik ook gezegd bij de begrotingsbehandeling. Ik heb er niet zoveel vertrouwen in. Wij zitten niet in een situatie waarin wij dat onbenut kunnen laten. U bent ervan overtuigd dat het heel goed gaat werken. Laten wij het gewoon proberen. Ik ben daar niet dogmatisch in. Het is een oproep van de heer Leers. Tel uw zegeningen.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat wil ik nu ook doen. De PvdA kwalificeerde tot voor kort de betaalstroken als yuppenstroken, maar vindt het nu een belangrijk instrument om bereikbaarheidsproblemen op te lossen. Ik tel die zegeningen, maar u had beter de motie kunnen steunen. Maar goed, dank voor uw steun met terugwerkende kracht.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nu draait u de zaken om. Ik zeg niet dat het een belangrijk instrument is. Ik vind het echter belangrijk genoeg om dat instrument te toetsen. Overigens, ik heb in Amerika voorbeelden gezien van die betaalstroken. Het heeft daar nergens geleid tot verkorting van de files. De heer Van Bommel zei terecht dat als je ze in een private constructie stopt, de private investeerder daar geld voor wil terugzien en hij ziet dat alleen als er mensen over die betaalstroken rijden. En wanneer rijden mensen erover heen? Als er aan de andere kant files staan. Mijn partij wil niet dat er files blijven bestaan om private investeerders in de gelegenheid te stellen hun opbrengsten te genereren. Daarom heb ik twijfels bij dit instrument. Ik wil het echter wel in de Nederlandse cultuur inbrengen en daarom hebben wij gesteld dat, zolang het om een proef gaat, het niet met privaat geld gefinancierd mag worden. Als het eventueel tegenvalt, zitten wij eraan vast. Het moet dus uit rijksmiddelen gefinancierd worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Deze benadering brengt de discussie over 3 mld. PPS-financiering, die de minister moeizaam op gang heeft gebracht, in grote onzekerheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Neen, ik zou niet weten waarom. U zei ook terecht dat, als rekeningrijden niet

Van Gijzel

goed werkt, wij er niet langer mee door moeten gaan. Eigenlijk vindt u dat er helemaal niet aan begonnen moet worden. Als betaalstroken niet goed werken, moeten wij er dus niet mee doorgaan. Dat brengt voor die PPS-constructie geen onzekerheid met zich. Als het werkt, heb je een draagvlak. Een niet goed werkende betaalstrooksystematiek waar investeerders hun geld in kunnen plempen maar er niet zeker van zijn dat ze het terug krijgen, zal niet werken. Ook zij willen zekerheid. Ik vind het dus buitengewoon verstandig als daar goede experimenten mee worden gedaan.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): De heer Van Gijzel zei dat hij het pakket op evenwichtigheid wil beoordelen: de verhouding tussen openbaar vervoer en autowegen. Hoe kijkt hij tegen de huidige verdeling aan, als hij hierbij in acht neemt dat 0,5 mld. bedoeld is voor de noordoosttak van het openbaar vervoer voor het goederenvervoer, een deel voor HSL-tekorten en een deel voor het goederenvervoer over de Hanzelijn? Ziet hij dit als openbaarvervoerprojecten? Of ligt dit anders?

De heer Van Gijzel (PvdA): Misschien vindt u het flauw, maar ik heb de criteria neergelegd en ik wil nu het plan daarnaast leggen.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): U gaf aan dat u het een goed akkoord vindt en ermee kunt leven.

De heer Van Gijzel (PvdA): Ik zeg u nu dat ik straks nog over die verhouding kom te spreken.

De opmerkingen over de Vinex-locaties in het BOR vinden wij opvallend. Er staat een tegenstrijdige uitspraak in. De minister stelt dat de huidige Vinex-locaties te klein zijn voor optimaal OV. Het is overigens opvallend dat alle voorgaande ministers stelden dat de OV-locaties de beste oplossing bieden om de mobiliteit te realiseren. De Kamer heeft meermalen gevraagd om adequate OV-voorzieningen, maar dat was toen niet altijd mogelijk. Uiteindelijk is daarvoor via het FES iets geregeld, maar ik vind het moeilijk te verdedigen als nu de kwalificatie gegeven wordt dat ze te klein zijn voor optimaal OV. Ik hoor daar graag een toelichting op,

te meer omdat die kwalificatie tegenstrijdig is met een ander element uit het BOR. Daarin staat dat de regionale fondsen mede bedoeld zijn voor de stedelijke ontwikkeling conform de Vinex. Of ze zijn te klein, en dan moet je een andere weg zoeken, of ze zijn goed en dan vraag je de stedelijke overheden om die ontwikkeling voort te zetten.

Ik kom bij de status en de procedure van dit geheel. De minister stelt dat deze elementen in het pakket onlosmakelijk zijn. Zij verdedigt het integrale pakket in het parlement en wanneer de Kamer akkoord is gegaan, zal het pakket aan de regio's worden aangeboden. Als de regio's niet akkoord gaan met het pakket, krijgen zij geen regionaal mobiliteitsfonds. Het pakket is gebaseerd op inbreng voor regionale partijen en werkgevers. Ook zal met de werknemers en de milieu-organisaties overleg worden gevoerd. Waar slaat dit laatste op? Ik vind het uitstekend, maar waar kan dit nog toe leiden? Ik krijg hierover graag een oordeel van de minister.

De vraag dringt zich hierbij overigens wel op welke ruimte de Kamer nu heeft en later, wanneer de afzonderlijke projecten in behandeling komen. Voor mij gelden daarbij twee kernpunten. Allereerst dienen de uitgangspunten van de perspectievennota, ook bij de uitvoering van het plan, overeind te blijven. Dus eerst benutten, dan beprijzen en dan bouwen. Wij stemmen in met de nu voorliggende voorstellen, met die kanttekening dat de afzonderlijke projecten zowel voor het openbaar vervoer als voor vervoer over de weg natuurlijk wel een juridische, planologische en verkeerskundige toets moeten kunnen doorstaan. Wat ons betreft gaat de minister na vanavond, dus na instemming van de Kamer, met de gemeentes en de provincies de verdere uitwerking tot stand brengen en brengt zij de resultaten van het overleg weer terug ter instemming van de Kamer. Dat lijkt mij ook een goede procedure.

De heer Van Bommel (SP): Voorzitter! Ik wil toch graag duidelijkheid van de PvdA-fractie omdat er in het plan van de minister heel duidelijk staat dat het een totaalpakket is. De elementen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en er zijn financiële en inhoudelijke dwarsverbanden. Dat betekent dat je

niet zomaar met het ene onderdeel kunt schuiven naar het andere onderdeel, evenzeer met de financiën. Ik hoor de heer Van Gijzel nu een betoog houden dat hij de onderdelen afzonderlijk wil kunnen beoordelen en die ruimte wil hij bij voorbaat hier al voor zijn eigen fractie claimen. Ik kan mij daarin herkennen, want ik ben daar ook voor, maar neemt hij daarmee afstand van het uitgangspunt, dat het om een totaalpakket gaat en dat de elementen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn?

De heer Van Gijzel (PvdA): Nu lopen er twee dingen door elkaar heen. In de eerste plaats gaat de minister nu verder met de gemeentes en provincies onderhandelen om dit pakket verder uit te werken. Daar zitten ook de regiopakketten bij, die nog nader ingevuld moeten worden. Er wordt dus een andere specificatie gegeven, met een betere financiële onderbouwing. Dat komt dus terug en daar gaan wij over praten en dan zullen wij daar al dan niet mee instemmen. Als het conform de hoofdlijnen is, heeft de PvdA-fractie er geen problemen mee.

In de tweede plaats komen wij natuurlijk nog op een later moment over de concrete projecten te spreken. Wij kunnen instemmen met die projecten – want daar verbinden wij ons aan – maar ze moeten nog wel een juridische, planologische en verkeerskundige toets ondergaan. Dat is namelijk allemaal nog niet gebeurd. We geven geen carte blanche. Als zij die juridische, planologische en verkeerskundige toets kunnen doorstaan, heeft u van ons een commitment.

De heer Van Bommel (SP): Voorzitter! Natuurlijk ligt het accent wat de SP-fractie betreft op het laatste, het verkeerskundige aspect en de verkeerskundige toets. Wanneer de plannen namelijk niet het effect hebben dat wij ermee beogen en de minister beoogt, is er natuurlijk ook kritiek vanuit de PvdA-fractie, zo neem ik aan. Maar dat betekent dat de heer Van Gijzel nu een veel te mild standpunt inneemt, wanneer hij nu al zegt dat zijn fractie het met die ingrediënten en die hoofdlijnen eens is. Hij wil eerst de effecten toetsen.

De heer Van Gijzel (PvdA): Het is maar net welke werkwijze je kiest. Je

Van Gijssel

kunt per weg beginnen en kijken of je het daarmee eens bent. Dan komen de andere wegen erbij en dat maak je vervolgens tot een pakket. Dan zijn we hier nog wel even bezig. Je kunt ook eerst de breedte pakken en een hoofdlijnencontour neerzetten, waarmee je denkt de partijen met elkaar te kunnen binden. Ik vind dat laatste buitengewoon verstandig. Ik heb dat in de vorige periode, toen minister Jorritsma hier nog zat, ook bepleit. Zij heeft het niet gedaan, maar wij zijn er al sinds jaar en dag een groot voorstander van. Deze minister heeft dat gedaan, maar dat betekent dat je een risico loopt. Wanneer je het namelijk helemaal specifiek gaat doen, moet je misschien tot aanpassingen komen. Dat kan, maar daar hebben wij de gewone procedures voor met provincies en gemeentes. Dat moet wel gebeuren op basis van de uitkomsten van de juridische planologische en verkeerskundige toets. Er zijn dus geen additionele politieke argumenten te bedenken waardoor je er ineens weer tegen zou kunnen zijn. Die helderheid wil ik zo wel geven.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Dan versta ik de heer Van Gijssel goed wanneer ik stel, dat zijn standpunt nu inhoudt dat er voor de PvdA-fractie nog een finale uitwerking van de onderdelen komt en dat wat de grote experimenten betreft, de pijlers van het programma, de uitwerking voor de PvdA-fractie aanleiding kan zijn om met wijzigingsvoorstellen te komen. Die ruimte wil de heer Van Gijssel zichzelf wel voorbehouden?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Wat de hoofdlijnen betreft heb ik wat gezegd over de verhouding tussen het regeerakkoord en de BOR-tekst en ik ga ervan uit dat de minister dadelijk een antwoord daarop geeft. Verder heeft het wat ons betreft voldoende basis en kunnen wij voldoende instemmen om de minister de ruimte te geven om dit verder uit te werken. Meer vraagt zij op dit moment ook niet. Vervolgens komen wij op projectniveau natuurlijk allemaal nog te spreken.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De heer Van Gijssel heeft zojuist geciteerd uit het CDA-ontwerpverkiezingsprogramma en daarom kon ik hem ook even niet volgen. Hij

moet voortaan uit het definitieve programma citeren. Maar nu zijn verkiezingsprogramma. Ik ben er verheugd over dat hij beloftes in het verkiezingsprogramma ten aanzien van de grootscheepse investeringen in de Randstad ook nakomt. Hulde, maar hij zou zijn verkiezingsprogramma nog verder kunnen invullen en mooier kunnen maken door het vervolg ook in te vullen. Ik vraag hem om in de gebieden buiten de Randstad die grootscheepse investeringsimpuls ook in te vullen. Deelt hij mijn visie, dat er op dit punt ook een ambitie moet komen voor gebieden buiten de Randstad, al dan niet voor openbaar vervoer c.q. wegprojecten?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ja, die ambitie deel ik, maar die deelt de minister ook. De minister heeft volgens mij een prima lijn in dezen te pakken. Wij zijn nu met de Randstad bezig. Wij hebben Noord-Nederland gehad. Ik verwijs naar de commissie-Langman. Daar is een pakket afgesproken. Ik heb toen niemand horen zeggen: wij doen alleen maar Noord-Nederland en de rest vergeten wij. Dat was ook terecht. Nu is de Randstad aan de beurt en vervolgens komen Zuid- en Oost-Nederland ook aan de beurt. Dat totale pakket komt in het NVVP en wordt vertaald in het regionale verkeers- en vervoersplan. Dan hebben wij een totaal investeringspakket voor Nederland met betrekking tot bereikbaarheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat is winst. Ik zal u daaraan in tweede termijn herinneren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dan bent u snel gelukkig. Deze had u volgens mij al heel lang kunnen pakken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Hoorde ik de heer Van Gijssel nu zeggen, dat hij bij de opbouw van het pakket nog geen 3 mld. voor openbaar vervoer voldoende vindt en besteding van de rest voor wegen ook een goed idee vindt en nog wel zal bekijken of al die projecten goed in elkaar zitten? Of acht hij het voorstelbaar dat de verhouding tussen beide nog wat verschuift?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik zal er zo meteen nog wat over zeggen. Het is bijna dezelfde vraag als de heer Van der Steenhoven heeft gesteld.

Voorzitter! Het kabinet kiest conform onze eerdere voorstellen voor het tot stand brengen van netwerken voor lightrail. Wij hebben dat in ons verkiezingsprogramma staan. Tot onze grote vreugde is dat destijds overgenomen in het regeerakkoord en nu komt de minister met de uitwerking voor de vier grote steden, alsmede voor de Rijn-Gouwelijn, het regionet Amsterdam, Randstadspoor Utrecht, Agglonet Den Haag en Randstadrail Rotterdam-Den Haag. Daarnaast ontstaat er nog ruimte voor lightrailprojecten in het KAN-gebied en in Zuid-Limburg. In dit kader zou ik overigens Eindhoven niet willen vergeten, maar daarover komen wij later te spreken.

Voorts worden er investeringen voorgesteld ten behoeve van de aanleg van HSL-stations, de ondertunneling van het spoor in Delft – daarvoor zijn wij buitengewoon erkentelijk – en de Kop van Zuid. Daarnaast worden er gelden uitgetrokken ten gunste van een nieuw veiligheidssysteem ten gunste van het spoor. Het plan van de PvdA om snelle treinverbindingen tussen de grotere steden in Nederland tot stand te brengen – de nota-Van Heemst/Van Gijssel “Steden onder handbereik” – kan wat ons betreft alvast worden toegepast in de Randstad. De G4 en de Nederlandse Spoorwegen zijn daar zeer vóór. De minister laat de vorm van die snelle verbinding nog open tot de behandeling van de vijfde nota. Wij kunnen daarmee leven. Wij hebben daarvoor hier al een invulling neergelegd. De toetsing vindt uiteindelijk plaats aan de hand van de vijfde nota.

Bij de versnellingsprojecten geeft de minister aan dat het in vrijwel alle gevallen gaat om benuttingsmaatregelen. Hoe die precies vorm krijgen, blijft nog onduidelijk. Voor het overgrote deel van de wegenprojecten geldt dat zij in PPS-arrangementen worden uitgevoerd. Zonder die private middelen zullen zij niet worden gerealiseerd. Hier wordt de koppeling tussen beprijzen en bouwen dus direct gelegd. Daarmee kunnen wij instemmen. Als tolwegen worden voorgesteld een tweede Coentunnel, de Westrandweg, een eventuele tunnel onder de Gein (daarvoor vindt nog een nut-en-noodzaakdiscussie plaats), de A4 Middelijk-Delfland (volledig ingepast), A13-A16 (daarvan zijn wij

Van Gijzel

een warm voorstander) en de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom.

Opvallend in de notitie is dat er eenzijdige aandacht is voor de PPS-constructie bij de wig. Er zit niet één overheidsproject bij. Het regeerakkoord spreekt daarentegen van privaat geld bij het rondje Randstad. Het is eigenlijk toch vreemd dat die PPS-constructies niet bij OV worden toegepast, omdat het bij de private investeerders toch hoofdzakelijk gaat om rendementen – zie ik nog iets terug van mijn centen? – en die kunnen op zijn minst gelijk zijn tussen OV en weg. Daarnaast zijn bij OV-projecten publieke en private belangen per definitie met elkaar in overeenstemming. Zoveel mogelijk mensen in het openbaar vervoer leiden voor de private investeerder tot een zo hoog mogelijke opbrengst en voor de overheid tot het gewenste mobiliteitsbeleid.

Voorzitter! Ik ben niet gerust op de participatie van het bedrijfsleven. Ik heb eerder gesproken over hoe de directeurs in Nederland denken over vervoersmanagement. Ik vind het percentage van 40 hoog ingeschat. Ik roep VNO-NCW op om samen met de ANWB een grote campagne in Nederland op te zetten om bedrijven iets aan vervoersmanagement te laten doen.

Voorzitter! Ik kom tot een totaaloordeel. Er is twee keer gevraagd of wij kunnen leven met de verhoudingen met betrekking tot de financiering. Ik heb in het openbaar al iets gezegd over het bereikbaarheidsplan en aangegeven hoe de verhoudingen liggen. Ik heb gezegd problemen te hebben met de verhouding tussen openbaar vervoer en wegen. Ik constateer nu echter dat er op basis van het regeerakkoord een rondje Randstad bijgekomen is. Daarmee is zo'n 5,5 à 6 mld. gemoeid en daarmee is de verhouding tussen openbaar vervoer en wegen aanzienlijk verbeterd. Voor ons zijn er nu wat de verhouding betreft geen problemen meer.

Voorzitter! Als ik alles op een rijtje zet, dan kan ik zowel met betrekking tot de criteria van de perspectievennota als met betrekking tot de criteria die mijn fractie heeft aangegeven, zeggen dat wij hetgeen op basis van het regeerakkoord thans is neergelegd, op hoofdlijnen goed kunnen ondersteunen. Wij moedigen het kabinet dan ook aan voort te gaan met de vernieuwing van het

mobiliteitsbeleid, inclusief de toepassing van zeer geavanceerde systemen. Die zouden al heel snel tot stand gebracht kunnen worden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Van Gijzel zegt vandaag in de Haagsche Courant: het Rijk moet niets betalen aan de weg. Daarbij doelde hij op de A4. De A4 door Midden-Delfland zou geheel privaat moeten worden gefinancierd en helemaal in het bestaande systeem ingepast moeten worden. Klopt dat?

De 6 mld. voor het rondje Randstad is volgens de informatie van de minister nog niet ingeraamd, dus nog niet begroot. Er wordt nu 13 mld. extra aan bevordering van de mobiliteit gespendeerd. Verwacht de heer Van Gijzel dat het kabinet daar binnenkort nog eens 6 mld. bij zal doen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, want in het regeerakkoord staat daarover het volgende: Het kabinet verplicht zich tot realisatie van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden en de Randstad. Over de vormgeving wordt besloten op basis van de vijfde nota ruimtelijke ordening en het NVVP. Deze infrastructurele voorziening zal worden gerealiseerd op basis van een PPS-constructie. Ik zeg met nadruk: op basis van een PPS-constructie. Misschien moet vanwege de onrendabele top wel overheidsgeld worden toegevoegd. Daarom staat ook in het regeerakkoord: Over de dekking van de daartoe noodzakelijke overheidsmiddelen neemt het kabinet in deze kabinetsperiode een besluit. Dat is dus additioneel geld. Er wordt daarbij bedoeld op nieuw PPS-geld en op een besluit ter dekking van de PPS-investeringen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft de minister "te traditioneel" genoemd en hij heeft de wens uitgesproken dat er vernieuwender en intelligenter met het vraagstuk van de mobiliteit zal worden omgegaan. Ik wil hem vragen of hij de experimenten die met betrekking tot de betaalstrook en vooral het rekeningrijden in het bereikbaarheidsoffensief zijn opgenomen, vernieuwender en intelligenter vindt. Hij heeft er zich zojuist kritisch over uitgelaten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De voorstellen zijn in ieder geval vernieuwend. Dat kun je rustig zeggen. Als dit niet het geval was, hadden wij er geen discussies over gehad. De voorstellen zijn ook intelligenter. Dit is beter dan alleen maar asfalt aanleggen en afwachten wanneer het verkeer weer vastloopt. Er zijn al buitengewoon goede proeven met de voorgestelde systemen gehouden. Misschien moet ik dat hier dan toch maar een keer zeggen. In dat verband wijs ik op het volgende.

Verkeerskunde is het wetenschappelijke blad van de ANWB. Daarin staat een prachtige pagina over de effecten van rekeningrijden in Singapore. In 1991 ben ik daar met de vaste commissie geweest. Toen had men daar al iets dergelijks. Toen werd gewerkt met een vignet dat men achter de autoruit moest plakken. Nu is men daar overgegaan op het systeem van rekeningrijden. De effecten zijn daar enorm: 30%! Daarvan geeft de ANWB wel blijk in zijn wetenschappelijke publicaties, maar niet met zijn campagne. Dat vind ik niet evenwichtig. De experimenten zijn evenwel vernieuwend en bovendien buitengewoon uitdagend. Ik prijs de minister voor deze voorstellen.

De oude manier van het oplossen van een file was als volgt. Er werd naast de bestaande twee rijstroken een derde aangelegd en nadat men eerst twee rijstroken had met 10 kilometer file kreeg men drie rijstroken met 5 kilometer file. Dat vind ik niet vernieuwend. Wat mij betreft krijgen wij een systeem dat een slimmer vervoersmanagement impliceert. Ik heb gezegd dat sprake kan zijn van een dynamische, intelligente toeritdosering. Daarbij kan men proberen de capaciteit en vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Zoiets is echt vernieuwend. Ik weet dat er bij Baan en bij anderen nog zeer vernieuwende en aanvullende instrumenten worden bedacht en dat die instrumenten buitengewoon aantrekkelijk zijn voor toepassing in Nederland.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Een stortvloed aan woorden met een hoop antwoorden op vragen die ik niet heb gesteld. Ik wil mij beperken tot puur het rekeningrijden en het voorstel dat nu voor ons ligt vergelijken met wat ooit is gepresenteerd: een cordon van

Van Gijzel

tolpoorten rondom de steden. Vindt de heer Van Gijzel de nieuwe aanpak intelligenter? Vernieuwender is zij wel ja, want de kans van slagen is nu geringer dan ooit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, want wat ons betreft moet uit het experiment significant iets af te leiden zijn. Het mag dus niet een waardeloos experiment zijn waarmee men de ene of de andere kant op kan. We moeten zekerstellen dat iets succesvol is of mislukt. Het moet dus significant zijn. De uitkomsten komen nog aan de orde. Daarover kunnen wij nog uitvoerig spreken. Over de effecten wil ik afspraken maken. Gelet op de politieke verhoudingen in Nederland maken wij nu met elkaar een buitengewoon grote stap. Als het experiment werkt, kan men zeggen: tel uw zegeningen.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik wil graag een politiek oordeel van de heer Van Gijzel. Hij heeft kwalificaties gebruikt met betrekking tot een van de krenten uit de bereikbaarheidspap, het rekeningrijden. Vindt hij het huidige voorstel beter dan het oorspronkelijke idee?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Van ons had het ook een cordon mogen zijn. Gelet op de discussie erover, vind ik het verstandig om het instrument zichzelf te laten bewijzen. Als veel mensen denken dat het niet werkt, als er veel weerstand is, moeten wij het gewoon proberen. Ik heb daar geen nare gevoelens over. Laten wij de wijste weg met elkaar volgen. Wij proberen het, net als de betaalstroken, en behouden het beste. En dan zien wij wel wat dat zal zijn.

De heer **Van Bommel** (SP): Maar dan is de conclusie dat u omwille van het politieke compromis, omwille van de politieke vrede genoeg neemt met een plan dat u minder kans van slagen geeft.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dan ziet u een deel van mijn betoog over het hoofd. Het moet een significante proef zijn. Het instrument moet zichzelf bewijzen. Het enige risico dat ik loop, is dat het twee jaar later gebeurt omdat wij twee jaar een proef doen. Nou, dat heb ik er wel voor over.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! In 1998 was de afspraak een Randstadbrede invoering met 74 heffingslocaties en een opbrengst van 400 mln. per jaar, een bedrag dat ook nog deels moest worden gebruikt voor dekking van het grote belastingplan dat volgend jaar zal worden ingevoerd. Er was veel maatschappelijk verzet.

Medio 1999 heeft het kabinet, gelet op het grote maatschappelijke verzet, een verstandig besluit genomen. Laten wij met een proef beginnen, toen ook nog wel "gefaseerde invoering" genoemd. De VVD vond dat een verstandig besluit. Het gaat per definitie goed, zoals ik hier vaak heb betoogd.

Nu is er een nog verstandiger besluit.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil toch even iets zeggen over die eerste zinnen.

De **voorzitter**: Zo'n inleiding van mijnheer Hofstra kunt u toch niet zomaar onderbreken!

De heer **Reitsma** (CDA): Het is nu toch al gebeurd. De heer Hofstra doet lovend over de tussenstap, maar daarmee kwalificeert hij zichzelf en de heer Bolkestein ten aanzien van datgene wat indertijd in het regeerakkoord is opgeschreven.

De heer **Hofstra** (VVD): Het gaat er uiteindelijk om wat je bereikt.

Het besluit wat er nu ligt, vinden wij nog verstandiger, omdat er nu weer wordt geïnvesteerd. Dat is de enige goede oplossing voor het probleem dat wij hebben. Het is vooral een inhaalslag, maar wij gaan weer aan de goede kant van het probleem werken. Er komen nu echt kleinschalige proeven met een aantal vormen van prijsmechanisme. Het wetsvoorstel rekeningrijden, waar zeer veel over te doen was, wordt ingetrokken. Wij krijgen een nieuwe, betere wet. Hoewel het nu niet ter discussie staat, vinden wij het ook belangrijk dat er de toezegging van het kabinet is – het kostte enige moeite – dat per 1 januari a.s. de zeer hoge lasten voor de automobilist worden verlaagd. Dat is goed voor het draagvlak als wij het over dit onderwerp hebben.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik maak daar een opmerking over.

De **voorzitter**: U moet het niet belonen als de heer Hofstra denkt buiten de orde te moeten gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Met permissie, de heer Hofstra heeft vorige week toch niet zijn oren dicht gehad? Minister Zalm heeft gezegd dat er per definitie geen verlaging van de motorrijtuigenbelasting per 1 januari komt.

De **voorzitter**: Ik sta deze discussie niet toe. Mijnheer Hofstra, probeert u dit niet uit te lokken! Wij hebben het vanavond over iets anders.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar, voorzitter, ik houd ervan...

De **voorzitter**: Ik weet waar u van houdt.

De heer **Hofstra** (VVD): Iedereen heeft er recht op dat wij ons hier duidelijk uitspreken.

De **voorzitter**: Maar vooral over het bereikbaarheidsoffensief Randstad!

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De VVD heeft zeer veel waardering voor deze beleidswijzigingen door het kabinet. Die eer komt natuurlijk in de eerste plaats de minister van Verkeer en Waterstaat toe, ook al moet ik in de richting van collega Van Gijzel natuurlijk wel zeggen dat onder Kok I met het geld van Kok II dit ook zou zijn gebeurd.

Is de VVD-fractie nu tevreden, gelet op wat ik steeds bij mijn ontbijt hoor? Ja, maar onder een aantal voorwaarden, die de minister hopelijk goed registreert. Als eerste noem ik de discussie over de Randstad versus de rest van Nederland. De heer Van der Steenhoven heeft daarnet prachtig verwoord dat wij al heel veel geld hebben kunnen benutten voor wegenprojecten buiten de Randstad. Wij vinden het terecht dat wij ons nu op de Randstad concentreren. De volgende keer – ik hoop dat dit niet zo lang hoeft te duren – heeft het kabinet weer meer geld en dan zijn ook de andere regio's aan de beurt. Nu concentreren wij ons op de Randstad.

Wij hechten zeer aan de evenwichtige besteding van de middelen voor auto en openbaar vervoer. De VVD is

Hofstra

geen asfaltpartij. Wij zijn ook niet tegen het openbaar vervoer. Sterker nog, wie heeft de WP 2000, toen de PvdA deze wet vlak voor de eindstemming lek wilde schieten, gered? De VVD! Helaas konden onze verdergaande voorstellen niet op steun van een Kamermeerderheid rekenen.

Voor ons is het niet aanvaardbaar wanneer op enig moment in dit gehele traject het aandeel van de auto-investeringen onder de 50% komt. Ik heb de woorden van de heer Van Gijssel over het rondje Randstad heel goed in mij opgenomen. Wij zijn overigens ook voorstander van dit project. Ik stel vast dat daarvoor nu geen middelen op de begroting zijn opgenomen. Als dit straks wel gebeurt, zal het kabinet zeker weer het benodigde geld vinden om de fiftyfiftyverdeling te realiseren. Met de rest van het geld kunnen wij dan weer leuke dingen doen voor uitbreiding van de wegcapaciteit.

Mevrouw **Giskes** (D66): In het regeerakkoord is nu een passage over het rondje Randstad opgenomen. Daar staat echter niet in dat er voor hetzelfde bedrag ook iets anders gerealiseerd kan worden. Dat verzint u volgens mij ter plekke.

De heer **Hofstra** (VVD): In de afspraken staat heel duidelijk dat de middelen in evenwicht over auto en openbaar vervoer worden besteed. Het rondje Randstad is in deze fase nog niet gedekt. Daar moet nog geld bij. Ik ben het overigens eens met de PPS-constructie. Uitgaande van een evenwichtig pakket is het logisch dat er eenzelfde bedrag bijkomt dat wij heel nuttig kunnen besteden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is leuk geprobeerd, maar in het regeerakkoord staat alleen dat er nu minstens 8 mld. extra op een evenwichtige manier besteed zal worden. Daarnaast verplichten wij het kabinet het rondje Randstad mogelijk te maken. Daar zal het kabinet geld voor zoeken. Er is geen sprake van een tegenhanger voor een ander doel.

De heer **Hofstra** (VVD): De kristalheldere tekst van het regeerakkoord hebben wij gezamenlijk opgesteld. Ik begrijp niet dat er nu zo'n vreemde interpretatie van wordt gegeven. "Evenwichtig" slaat op het gehele pakket.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Er staat dat het geheel van deze extra middelen – dit slaat op het bedrag van 8 mld. – in evenwicht zal worden gespreid over de categorieën openbaar vervoer en wegen. Het kabinet verplicht zich tot realisatie van de snelle treinverbinding tussen de vier grote steden en de Randstad. Ter dekking van de daartoe noodzakelijke overheidsmiddelen neemt het kabinet in deze kabinetsperiode een besluit.

De heer **Hofstra** (VVD): Precies! Dat zie ik ook met belangstelling tegemoet. Dan is er eenzelfde bedrag – of bedragje, want zoveel was het ook weer niet – voor de wegen beschikbaar.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik hecht eraan te constateren dat de uitleg die de heer Hofstra aan het regeerakkoord geeft niet de juiste is. Hij geeft een verwrongen weergave van de tekst en dat moet hij niet doen. Ik sluit niet uit dat er meer geld beschikbaar komt. Daar komen wij dan over te spreken. Misschien wordt dat evenwichtig besteed, maar dat is niet afgesproken in het kader van het rondje Randstad.

De heer **Hofstra** (VVD): Deze opmerking verbaast mij zeer. U heeft zelf gezegd dat een en ander per project bezien moet worden en dat u zich hier helemaal niet aan gebonden acht. Dat vind ik gek, gelet op de afspraken die wij gemaakt hebben.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij hebben geen enkele inhoudelijk afspraak gemaakt over de invulling van het pakket, behalve dat het evenwichtig moet zijn. Wij zullen de vraag moeten beantwoorden wat "evenwichtig" betekent. Er komt nu een bereikbaarheidsoffensief. Er is wel expliciet afgesproken dat bovenop het bedrag van 8 mld. dat evenwichtig geïnvesteerd zal worden, geld wordt gezocht voor een snelle verbinding tussen de vier grote steden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb u twee keer "evenwichtig" horen zeggen en daar ben ik het geheel mee eens.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voor de komma!

De heer **Van Bommel** (SP):

Voorzitter! De heer Hofstra oogt als een groot brok tevredenheid. Dat is verrassend, want eerder heeft de VVD zich hierover keihard uitgelaten, met name op het punt van het rekeningrijden. De heer Blaauw sprak van prostitutie met overheidsgeld. De heer Hofstra had het over omkoping. Het experiment zal nu toch worden uitgevoerd, kennelijk met steun van de VVD. Waarom vindt de VVD dit nu wel aanvaardbaar of gaat zij er bij voorbaat van uit dat het zal mislukken?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kom daar nog over te spreken, maar ik zeg nu alvast dat de twee genoemde zinsneden niet door ons zijn gebedigd.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind de uitleg en de vaststelling van het regeerakkoord van wezenlijk belang, want ook oppositiepartijen moeten weten welke afspraak de drie partijen hebben gemaakt. Ik wil nu expliciet van de heer Hofstra horen of aan de bewuste zin "het kabinet verplicht zich tot de realisatie van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden in de Randstad" de voorwaarde wordt verbonden dat er 5% extra aan wegcapaciteit komt. Dan moet dat hier ook vastgelegd worden.

De **voorzitter**: Is dat niet dezelfde vraag die mevrouw Giskes ook al gesteld heeft? Mevrouw Giskes knikt. Daar ben ik wel blij mee.

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, maar de heer Hofstra geeft een andere uitleg. Ik wil weten wat ik aan een regeerakkoord heb.

De heer **Hofstra** (VVD): Ten eerste zou ik mij, als ik de heer Reitsma was, niet zo druk maken over ons regeerakkoord. Ten tweede druipt het regeerakkoord van het begrip evenwichtigheid. Punt.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent dat u afstand neemt van uw opmerking over de 50%. Waarvan akte!

De heer **Hofstra** (VVD): Evenwicht is 50%.

Voorzitter! Wij zijn blij dat er nu een flink investeringsvolume beschikbaar komt, vooral nodig om achterstanden weg te werken. Wij zullen daar ook mee moeten blijven

Hofstra

doorgaan. Bij de economie die wij nu hebben, is dat ook nodig en financieel mogelijk. Maar het pakket moet wel worden gerealiseerd. Er dreigen natuurlijk wel problemen. Is het draagvlak nu voldoende verzekerd? Ik las dat er werkafspraken zijn gemaakt met Utrecht. Ik sprak iemand uit Utrecht die het zou moeten weten, maar die wist nergens van. Hoe is het met het breed overleg? Hoe gaat het met private financiering? Wij moeten namelijk niet denken dat die voorzieningen voor private financiering niet belangrijk zouden zijn. De A4 bijvoorbeeld is van wezenlijk belang. Als die niet privaaf kan worden gefinancierd, zal die publiek moeten worden gefinancierd. Kan de minister op dat punt waarborgen geven? Ik wijs ook op de tekst in ons regeerakkoord – en ik zeg dit met name tegen mevrouw Giskes, die mij op een ander punt aanviel – ten aanzien van de doorwerking van deze projecten naar het NVVP en de vijfde nota ruimtelijke ordening. Wij rekenen op een flinke medewerking als het erom gaat de A4 Midden-Delfland te realiseren en ook om een snellere verbinding tussen Almere en Amstelveen te kunnen uitvoeren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Betekent dit dat de heer Hofstra ook instemt met de optimale inpassing van de A4 Midden-Delfland?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij zijn altijd voor optimale inpassing.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik verwijs naar de manier waarop de provincie Zuid-Holland dat gedefinieerd heeft.

De heer **Hofstra** (VVD): Geen maximale, maar een optimale inpassing. Dat lijkt ons altijd heel verstandig.

De VVD-fractie vindt het wel noodzakelijk, juist om die private financiering te kunnen realiseren, dat de doorstroomroute er volledig in komt. Wij missen een stuk ten zuiden van Rotterdam. Wij zijn akkoord met de lightrailprojecten, ook met het rondje Randstad. Dat lijkt ons een heel goede aanvulling, omdat wij dan op het hoofdnet tot een snellere en betere concurrentie van de trein ten opzichte van de auto kunnen komen. Ik hoop dat wij ten aanzien van het slimverkeersmanagement, vooral samen met de PvdA-fractie, een duidelijke stap kunnen maken,

omdat die maatregelen naar onze smaak snel kunnen. Ik noem het van drie vier rijstroken maken, het vluchtstrookgebruik enz. Die maatregelen zijn relatief goedkoop en kunnen snel worden doorgevoerd.

Dan de experimenten. Verschillende van mijn collega's waren daar zeer benieuwd naar. Nu staat er zeer helder dat die experimenten twee jaar beslaan: vanaf 2002 tot 2004. Daarna wordt er geëvalueerd. Allereerst hechten wij eraan om te zeggen dat plaatsing van die tolpoorten slechts kan gebeuren in goed overleg met de gemeenten en de provincie. Wij vinden dat men er ook voor zou moeten kunnen kiezen – en toevallig schiet mij Utrecht te binnen – om dat niet te doen. Het enige risico dat men dan loopt, is dat men geen recht heeft op de toeslag uit het mobiliteitsfonds van maximaal 250 mln. in tien jaar. Al eerder is toegezegd dat de opbrengst volledig wordt ingezet voor verlaging van de wegenbelasting. De aanvullende maatregelen in verband met sluiproutes kunnen de regio's, de gemeenten en de provincies zelf beoordelen. Dat lijkt mij uitstekend, maar wij hechten eraan om duidelijk te zeggen dat er geen nieuw belastinggebied komt voor gemeenten en provincies en dat er wellicht een quotering nodig is om te voorkomen dat het experiment nog duurder wordt dan nu al begroot. Een suggestie die ik misschien in dat opzicht mag doen is om Den Haag niet een kordon te geven en de andere gemeenten slechts een paar punten, maar bijvoorbeeld Den Haag één punt of twee punten minder te geven, waardoor de kosten kunnen worden gedrukt.

Wie gaan die regiofondsen beheren? Ik verwijs naar de discussie over de onduidelijkheid van de kaderwetgebieden. Onze voorkeur gaat uit naar een helder provinciaal bestuur. Gaat dat via wetgeving? Waarom zouden wij regio's moeten verplichten om tweederde in het openbaar vervoer te steken? Zij zijn mans genoeg om tot een eigen oordeel te komen.

Er hebben zich al drie andere gemeenten op grote afstand van de Randstad gemeld die ook graag mee willen doen. Overigens hadden zij een gemeenschappelijk kenmerk, maar dat terzijde. Ik vond de beantwoording van de minister in Buitenhof op dat punt uitstekend. Ik stel het zeer op prijs als zij die wil

herhalen: het kan in de toekomst misschien wel, maar niet voor 2004 of 2005, wanneer wij klaar zijn met de evaluatie. Ik hoorde van een journalist dat de minister op de persconferentie gezegd heeft dat als het gaat om het vooraf vastleggen van effecten en percentages, nu zelfs mijnheer Hofstra wel begreep dat dit niet meer zo nuttig was. Ik moet helaas zeggen dat mijnheer Hofstra dat niet begrijpt. Nog erger, dat begrijpt de hele VVD-fractie niet. Wij gaan dus gewoon door met die discussie. Ik wil niet weer 30% noemen, want ik kan mij voorstellen dat je op een percentage uitkomt dat iets hoger of lager is, maar voordat wij over die wet stemmen, willen wij daarover wel zekerheid hebben, zodat wij de burgers in dit land duidelijk kunnen maken wat wij verwachten. Dat mag ook voor de betaalstroken gelden. Er hoeft geen onderscheid te zijn.

De VVD-fractie kan met overtuiging instemmen met het pakket dat nu voorligt. Dat geldt ook voor de prijsmechanische experimenten. Wij stellen het op prijs als de minister toezegt ons voor de behandeling van begroting en het MIT een brief te sturen waarin nader wordt ingegaan op de PPS en de waarborgen en de perspectieven op dat punt. Hoe wordt dit door naar het MIT? Daar hebben wij nu toch weinig informatie over. Wat is het resultaat van het overleg in brede kring, dat de minister nu al een tijdje voert? Ik hoor vooral graag de toezegging dat de minister ons een overzicht geeft van de projecten die wij in de komende twee jaar – zo lang duurt het nog voordat de proeven kunnen beginnen – snel kunnen realiseren. Ik denk hierbij aan het verkeersmanagement, vluchtstrookgebruik en aan een aantal OV-projecten. Daar kan dan een groot bord bij worden gezet met de tekst "hier bouwt Nederland". Dan kunnen de burgers voordat zij met de experimenten worden geconfronteerd, zien dat het kabinet met het vele geld wat nuttigs doet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hier bouwt Nederland verder aan de file.

De heer Hofstra spreekt over criteria en 30% minder files. Geldt dat ook voor de aanleg van nieuwe wegen? Als het niet blijkt te werken en de files staan er weer – dat is al vaker gebeurd – moeten die dan ook afgebroken worden? Hoe moet ik dat

Hofstra

zien? Als hij consequent is, moet hij op alle projecten dezelfde criteria toepassen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil de heer Van der Steenhoven persoonlijk de garantie geven dat als wij een nieuwe weginfrastructuur aanleggen, dat geen probleem zal opleveren ten aanzien van het gebruik. Daar hoeven wij toch geen discussie over te voeren?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Een aantal van de wegen die in de afgelopen jaren zijn aangelegd, staat bomvol. Het heeft dus niet geholpen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij maken er wegen en verkeersruimte bij om de stilstand te beperken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Op die manier jaagt u de heer Dittrich het land uit.

De heer **Hofstra** (VVD): Vooral GroenLinks heeft van die rare redeneringen: als wij weer een vierkante meter asfalt neerleggen, komen er alleen maar files bij. Gaan er dan mensen voor de grap 's ochtends of 's avonds in de auto zitten omdat conform de wens van GroenLinks... Zo werkt het toch niet? Zo zit onze samenleving toch niet in elkaar?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik lees ook de bladen van de ANWB. Daarin rekenen deskundigen uit – dat doen de deskundigen van de minister overigens ook – dat extra asfalt leidt tot meer mobiliteit. Mensen gaan verder van hun werk wonen omdat zij over de nieuwe wegen sneller kunnen reizen. Dat effect treedt op, mijnheer Hofstra. Het is niet zo moeilijk om dat te begrijpen.

De heer **Hofstra** (VVD): Een aantal van die termen klopt wel, maar de heer Van der Steenhoven noemt ze in de verkeerde volgorde. Er is meer vervoersbehoefte. Mensen willen zich verplaatsen en daarom vergroten wij de wegcapaciteit.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Hofstra legt zijn liefde voor evenwicht altijd uit in termen van weg versus openbaar vervoer. Ik heb in mijn verhaal gezegd wat ik daarvan denk. Hij stemt in met dit plan. Moet

ik daaruit begrijpen dat 8 mld. versus 3 mld. evenwichtig is? Dat is handig voor verdere projecten.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb de brief van de minister goed gelezen. Zij komt tot de conclusie dat het de ene keer 4,8 mld. is en de andere keer 5,2 mld.

Mevrouw **Giskes** (D66): U heeft het verhaal echt gelezen? Van het Rijk gaat 3,2 mld. rechtstreeks naar het openbaar vervoer en 4,8 mld. naar de wegen. De PPS-gelden komen daar nog bij. Die rekent de heer Hofstra altijd graag mee. Van de 3,2 mld. die bestemd zijn voor het openbaar vervoer, zit al een deel in het bestaande MIT. Dat vindt de heer Hofstra een evenwichtige verdeling?

De heer **Hofstra** (VVD): In de brief staat uitdrukkelijk dat het staatje uitkomt op 4,8 mld. en 5,2 mld. Een kniesoor let op het verschil. Dat is inderdaad een evenwichtige verdeling.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zou de heer Hofstra ook zo redeneren als de bestedingen omgekeerd waren en zo gammel in elkaar zaten voor de wegen en zo stevig voor het openbaar vervoer?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, maar mevrouw Giskes schetst een volledig verkeerd beeld. Ik las de brief. Daar stond: in bijlage 1 vindt u een opsomming van alle OV-projecten. Ik zocht onmiddellijk naar bijlage 2 voor de wegenprojecten, maar die was er helemaal niet! Als mevrouw Giskes 4,8 en 5,2 mld. omdraait, heeft zij datzelfde kniesoorverschil. Dat maakt niets uit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik neem aan dat de heer Hofstra ook heeft gelezen dat een deel van die 3,2 mld. die het Rijk rechtstreeks zelf aan het openbaar vervoer wil besteden, komt uit bestaande, niet benutte ruimte in het Infrastructuurfonds. Wij weten niet eens hoeveel dat precies is. Misschien weet de heer Hofstra dat wel. Daarnaast moeten wij er dan maar van uitgaan dat tweederde van de 2 mld. in de regiofondsen besteed zal worden aan openbaar vervoer. Dat wordt vastgelegd.

De **voorzitter**: Mevrouw Giskes, u herhaalt uzelf.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ja, maar mijnheer Hofstra gaat niet erg in op mijn vraag.

De **voorzitter**: Hij gaat wel over de antwoorden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Daarom vraag ik het nog maar een keer.

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Wij moeten ons realiseren dat het werkelijke vervoer in reizigerskilometers gemeten, zich verhoudt als 1 kilometer openbaar vervoer tot 8 à 10 kilometer met de auto. In de Randstad ligt dat gelukkig wat gunstiger. Wij zijn ervoor dat nog wat gunstiger te maken. Als je vanuit die startpositie zegt de helft van je geld in het openbaar vervoer te stoppen en de andere helft in de wegen, dan is dat een geweldige opsteker voor het openbaar vervoer. Zo mag mevrouw Giskes het ook wel eens bekijken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ons doel is niet de dingen te houden zoals zij zijn. Het criterium is niet de huidige situatie. Het gaat erom hoe je het wilt hebben.

De heer **Reitsma** (CDA): Zou de heer Hofstra nog een oordeel kunnen geven over de uitspraak van mevrouw Giskes voor D66 in eerste termijn, namelijk dat 5 mld. voor de wegen eigenlijk te veel is en dat zij daarmee niet kan instemmen als onderdeel van het geheel?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben daar al een beetje op ingegaan met het begrip evenwicht. Het is mij ook opgevallen dat werd verkondigd dat 5 mld. wat te veel zou zijn. Ik meen dat de heer Reitsma ook vroeg naar wat de fractievoorzitter van D66 in een misschien wat onbezonnen moment zei, namelijk: wij gaan toch niet het hele Groene Hart asfalteren voor elf poortjes. Ik vind het jammer als D66 geen oog heeft voor de noden van het autoverkeer. Nogmaals, wij steunen de maatregelen om veel geld uit te trekken voor het openbaar vervoer. Maar mensen zijn vrij om het vervoermiddel te kiezen dat zij zelf wensen. De verhouding tussen autokilometers en OV-kilometers is grofweg 10 op 1. Als wij fiftyfifty investeren, geven wij een enorme impuls aan het openbaar vervoer. Maar wij moeten ook oog hebben voor de grote

Hofstra

problemen op de wegen. Mensen willen bij voorkeur vaak met de auto op weg.

De heer **Reitsma** (CDA): Vindt de heer Hofstra deze uitspraak strijdig met de afspraken die de coalitiepartijen gedrieën hebben gemaakt?

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik geef er de voorkeur aan op die vraag geen antwoord te geven en daarover geen mededeling te doen. Als wij het onderling niet helemaal eens zijn, dan bespreken wij dat wel met zijn drieën.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het lijkt mij dat wij eerst maar eens de uitleg van de minister moeten horen over het regeerakkoord en de cijferbrij. Ik hoop dat zij het verlossende woord spreekt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden voor hun reactie op het bereikbaarheidsoffensief Randstad. Ik voel mij geroepen om een aantal algemene opmerkingen te maken, omdat het debat daar aanleiding toe geeft.

Ik ben van mening dat het voeren van bereikbaarheidsdiscussies geen exclusief recht van bijvoorbeeld het kabinet is; dat geldt ook voor de volksvertegenwoordiging. Ik ben juist blij dat wij met allerlei betrokkenen praten over de vraag wat wij in dit land moeten doen om ervoor te zorgen dat ook het economisch hart van Nederland mobiel blijft. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om bestuurders uit de regio die dagelijks zorgen hebben over de gang van zaken in hun regio: wat zijn de knelpunten en wat zouden wij willen doen om die knelpunten op te lossen? Het gaat bijvoorbeeld ook om maatschappelijke organisaties, die soms hun brood moeten verdienen door dagelijks op de weg te zijn of door openbaar vervoer aan te bieden. Ik voel mij zeer gemotiveerd om daar met al die partijen en uiteraard ook met deze Kamer over te praten.

Dat heeft geleid tot een uitkomst via een proces dat naar mijn idee zijn weerga niet kent. Vele bestuurders hebben moeilijke debatten moeten voeren, bijvoorbeeld met hun volksvertegenwoordiging: wat gaan

wij verdedigen, wat zetten wij in, wat brengen wij in overleggen aan de orde? In dat proces hebben velen bestuurlijke moed betoond. Ik heb dat vaker gezegd en ik waardeer dat zeer. De ROA-regio was bijvoorbeeld, samen met de provincie Noord-Holland, van mening dat er iets moest worden gedaan, dat de maatregelen niet alleen maar makkelijk konden zijn en dat het dus een heel ingewikkeld pakket maatregelen moest zijn. De regio's en bestuurders hebben ervoor gezorgd dat wij met elkaar een heel proces door zijn gegaan. Hieruit is een integraal pakket voortgekomen. Een integraal pakket is heel iets anders dan "stikken of slikken".

In de eerste plaats houdt het in dat het pakket kan worden gerealiseerd in de tijd die daarvoor staat. Je kunt immers allerlei ideeën hebben over openbaar vervoer, wegen, ondergronds bouwen enzovoort, maar wij weten tegelijkertijd dat planologische procedures in dit land zeer langjarig zijn; zij duren minimaal acht jaar. Als je toch acuut iets moet doen, moet je dus goed bekijken wat in de planologie al zodanig is voorbereid dat het kan worden uitgevoerd. Dat was een belangrijk criterium bij de beantwoording van de vraag wat wel en wat niet kan worden gedaan, vanuit de premisse dat er iets moest gebeuren.

In de tweede plaats houdt een integraal pakket een combinatie van investeren en beprijzen in. Men kan dat wel of niet innovatief noemen, maar wij hebben in dit land nergens beprijzing. Een combinatie van investeren en beprijzen is voor Nederland dus buitengewoon innovatief en levert andere uitkomsten in mobiliteitseffecten op. Ik geef iedereen gelijk die zegt dat wij ook vroeger in wegen en openbaar vervoer hebben geïnvesteerd en dat dat andere uitkomsten heeft opgeleverd dan gedacht; het nieuwe is echter dat wij dit nu altijd combineren met beprijzen. De effecten daarvan leveren andere uitkomsten op. Die effecten zijn uiteraard doorgerekend en wij zullen ze straks, wanneer de Kamer echt per project moet beoordelen, nader uitwerken.

Integraliteit houdt ook in dat, als je zomaar gaat plukken uit het pakket – ik mag wel zeggen dat wij dat in het verleden vaak hebben gedaan – de uitkomsten automatisch anders zullen zijn dan nu gedacht. De

kaarten die bij dit BOR zitten, laten zien dat het implementeren van het integrale pakket leidt tot een bepaalde uitkomst in gemiddelde reistijd. Je kunt dus niet ongestraft selectief gaan winkelen. Dat heb ik aan de partijen voorgehouden waarmee overleg is gevoerd, en dat zeg ik ook tegen de Kamer. Het betekent helemaal niet dat ik torn aan parlementaire rechten, maar het betekent wel dat ik wil proberen om de integraliteit vast te houden omdat ik de uitkomsten wens die uit het BOR kunnen komen, dus de uitkomsten in tijd en in effecten die de combinatie van investeren in beide modaliteiten – weg en openbaar vervoer – met beprijzen geeft. Als de beprijzing eruit wordt gehaald, ontstaan volstrekt andere uitkomsten.

In die zin gaat het om een buitengewoon vernieuwend plan. Ik voel mij dan ook absoluut niet aangesproken door opmerkingen in de zin van: waar is de visie nu? De visie is dat het integraal wordt beoordeeld en dat wij dit voor het eerst in ons land doen. Ik zou dan ook zeggen: neem de handschoen maar op en laat zien dat in de tien jaar die voor ons ligt, andere plannen ook mogelijk zijn. Dat kan niet, alleen al omdat een aantal zaken planologisch niet mogelijk zijn binnen die tijd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb een aantal voorbeelden van verbetering van het openbaar vervoer genoemd. Zegt de minister dan nu dat zij die allemaal heeft onderzocht en dat daarbij is gebleken dat ze niet voor 2010 voor elkaar te krijgen zijn? Ik ga dan maar voorbij aan de vraag waarom 2010 zo'n magische grens zou moeten zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik constateer dat er enig ongemak is bij sommige woordvoerders waar het gaat om openbaar vervoer versus weg-mobiliteit. Investeren in openbaar vervoer geeft niet altijd de gewenste uitkomsten. Dat heeft te maken met concentraties van de bevolking en met het feit dat alleen goed openbaar vervoer kan concurreren met autokilometers. Wat is dan "goed openbaar vervoer"? Dat is openbaar vervoer dat lang over de dag rijdt, dus niet 's avonds niet meer of niet 's morgens laat beginnen, en dat frequent rijdt, dus dat het bij wijze van spreken iedere

Netelenbos

vijf minuten langs komt, waardoor burgers er gemakkelijk voor kunnen kiezen. Dat is echter in ons land niet zomaar te realiseren, althans niet zonder enorme exploitatiesubsidies. Op zichzelf is natuurlijk alles mogelijk, maar er zouden dan scheppen met geld bij moeten. Als wij dit met normale exploitatievoorwaarden zouden willen realiseren, zal dus ook kritisch naar het openbaar vervoer gekeken moeten worden. Er zijn voorbeelden genoeg van investeringen in openbaar vervoer waarbij wij een bepaalde uitkomst verwachtten, die er echter niet gekomen is. Ik zal die straks graag aan de Kamer voorleggen, met daarbij aangegeven waarom de uitkomst anders was dan werd verwacht. Ik ben dus uiterst gemotiveerd om precies aan te geven wat in de tijd kan en wat voor effecten het geeft, waarbij het vooral moet gaan om voorspelbaarheid in reistijd. Dat zijn wij nu aan het organiseren in de Randstad.

Ik kom daarmee ook op de vraag of ik wel aan de rest van Nederland denk. Daar denk ik dagelijks aan, maar het gaat er nu om dat wij via dit investeringsprogramma mét beprijzen de Randstad op een niveau tillen dat vergelijkbaar is met de rest van Nederland. Uit de kaart blijkt ook dat na uitvoering van dit programma met beprijzen de Randstad zich met de gemiddelde reistijd weer op gelijke positie met de rest van Nederland bevindt. In de tekst is aangegeven dat het kabinet na de discussie over de vijfde nota ruimtelijke ordening en het NVVP uiteraard weer met nieuwe plannen zal komen voor de Randstad én voor de rest van Nederland. Ook wij weten immers dat Nederland nog lang niet af is en dat wij ook in de toekomst nog heel veel antwoorden zullen moeten formuleren met betrekking tot het bereikbaar houden van Nederland als zodanig.

De heer Stellingwerf heeft gesteld dat ik geen rekening houd met de bedoeling van de schepping en dat wij risico's lopen. Ik kan het daar niet mee eens zijn. Ik vind dat wij uiterst verantwoord omgaan met leefbaarheid en met inpassingsvragen, terwijl de techniek ons voor een deel zal helpen op het punt van effecten van emissies als gevolg van mobiliteit. Overigens geldt zeker niet dat openbaar vervoer op dat punt altijd beter is. Ik heb al vaker gezegd dat een bus met acht of minder

passagiers vervuilerder is dan wanneer die acht (of minder) passagiers in een auto zouden gaan zitten. Er moet dus altijd goed worden nagegaan wat wel en niet werkt. Vervolgens proberen wij in een moderne samenleving met de modernste technieken en de slimste snelwegen van Europa – met hulde aan de heer Van Gijssel die daar een pleitbezorger van is – verantwoord om te gaan met mobiliteit. In een land als Nederland, met zijn beperkte territorium, valt dat niet mee. Vandaar juist die combinatie van bestuurlijk draagvlak, actieve en alerte regio's, ook op het dossier verkeer en vervoer, een samenhangend pakket waarvan wij weten dat het effect heeft en beprijzen. Eenieder die de beprijzing schrappt, doet onmiddellijk onrecht aan de bedoeling van dit investeringspakket. Vernieuwender kunnen wij het niet maken, want al die andere verhalen kan ik vaak zo lek schieten, omdat de effecten niet zijn zoals u ze met de beste bedoelingen had bedoeld.

De heer **Reitsma** (CDA): Wat bedoelt de minister nu precies met het begrip "evenwicht tussen wegen en openbaar vervoer"? Is zij het eens met de VVD-fractie dat dit voor de Randstad per definitie ingevuld zou moeten worden met 50% en 50% of heeft zij daar een andere visie op?

Minister **Netelenbos**: Het kabinet heeft een plan ingevuld met die 5,2 mld. en die 4,8 mld. plus nog 3 mld. van de private sector. Daarnaast hebben wij een enorme dikke PM opgenomen in het voorstel waar het gaat om het rondje Randstad, een additioneel openbaarvervoerprogramma. Dat is om een aantal redenen nog niet ingevuld. In de eerste plaats ligt er weliswaar een voorstel van de wethouders van de vier grote steden, maar dat gaat uit van verdubbeling van het bestaande spoor. De vraag of dat nu de opperste wijsheid is, laat zich op dit moment niet beantwoorden omdat dit afhangt van de vraag waar de grote woningbouwconcentraties worden gepland. De vraag waar uiteindelijk die snelle verbinding in de Randstad kan worden gerealiseerd, is dan ook pas te beantwoorden na ommekomst van de vijfde nota ruimtelijke ordening. Die komt het eind van dit jaar in deze Kamer ter sprake. Wij hebben ons overigens verplicht om dat vervolgens ook

financieel en planologisch in procedure te brengen. Dat doen wij zelf, zoals wij dat ook hebben gedaan in het Langmanakkoord inzake de Zuiderzeelijn. Ook daar zijn wij nog aan het studeren. Wat voor soort trein wordt het, snel of minder snel, hoeveel geld is ermee gemoeid van de overheid en hoeveel privaat geld? Er zal in ieder geval een rondje Randstad komen en bovenop dit programma. Het beeld dat het openbaar vervoer er bekaaid van af komt, is dus niet juist, het is een zeer massief openbaarvervoerprogramma. Ik ben het overigens in die zin eens met de heer Hofstra dat, al zou je het openbaar vervoer in dit land verdubbelen, je maximaal 10% van de autokilometers van de weg haalt. Ik vraag ook om realisme. Het is een fors extra programma, maar niet fiftyfifty.

De heer **Reitsma** (CDA): Niet fiftyfifty, dat is helder en dat kan ook niet de uitleg van deze wijziging van het regeerakkoord zijn. Maar er ligt dus ook geen afspraak tussen u en de drie regeringspartijen die voortvloeit uit het regeerakkoord dat als het rondje Randstad er komt, wat mij betreft het grote, er per definitie ook zoveel gulden in de weg-infrastructuur in de Randstad extra komt, dus over dit pakket heen?

Minister **Netelenbos**: Het kabinet is zeer gemotiveerd voor een rondje Randstad. Je ziet in Londen bijvoorbeeld de Jubilee Line, overigens een peperduur project maar wel buitengewoon effectief. Wij hebben geen steden van 2, 3, 4 of 5 miljoen inwoners en wij zullen dus een andere ambitie moeten hebben, maar als het ergens kan met het openbaar vervoer dan is het toch wel in de Randstad. Maar, maar dan moeten wel de woningbouwconcentraties geconcentreerder plannen dan wij nu doen. Ik heb helemaal niet gezegd dat wij maar moeten stoppen met de Vinex of met het openbaar vervoer van de Vinex, dan is niet aan de orde, maar de manier waarop wij de woningbouwlocaties hebben gepland, biedt niet altijd optimale uitkomsten voor openbaar vervoer. Wie dat niet wil zien, zou ik toch met feiten om de oren willen slaan. Je hebt dikke concentraties in dikke stromen nodig voor goed concurrerend openbaar vervoer. Die hebben wij nauwelijks. Zelfs bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam moeten er al

Netelenbos

vreselijk veel inspanningen worden geleverd om er een succes van te maken. U herinnert zich ongetwijfeld de discussies over concertbezoek, en dergelijke.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik kan mij dus niet op deze wijziging van het regeerakkoord beroepen als de minister op enig moment met het plan rondje Randstad komt van 6 mld. en nog eens 6 mld. moet worden geïnvesteerd in de weg-infrastructuur?

Minister **Netelenbos**: Ik vind het altijd leuk als u zich op het regeerakkoord kunt beroepen. Dat spreekt mij wel aan. Ook aan weginfrastructuur zullen wij nog veel moeten doen, ook buiten de Randstad. Het is geen uitgemaakte zaak dat het altijd fyftyfyfty is. Wij kijken wat werkt.

De heer Van der Vlies vroeg zich af hoe het met de veiligheid zit. De meeste doden en gewonden vallen op de provinciale wegen. De congestie op onze hoofdwegen leidt ertoe dat mensen overal gaan rijden. Mensen laten zich niet zomaar sturen. Het optimaliseren van het hoofdwegenet kan grote effecten hebben op het vergroten van de veiligheid in dit land.

De heer Stellingwerf heeft vaak gewezen op ontsnipperingsbeleid. Dat kan worden versterkt door het hoofdwegenet beter te maken. Wij hebben hoofdwegen die maar twee keer twee rijstroken hebben. Dat is niet goed. Het leidt tot allerlei veiligheidsvraagstukken. Ik hoop oprecht dat wij hier met z'n allen in staat zijn om nuchter te kijken naar effecten en wat nodig is en werkt.

Ik ben het eens met de heer Van der Steenhoven dat de steden die auto's niet aankunnen. De regio's gaan de transferia bouwen uit het regionaal fonds. De openbaarvervoerverbindingen van de transferia naar de binnensteden zullen die voor hun rekening nemen. Dat gaan wij in de komende maanden uitwerken. Het komt uiteraard nog terug. Je moet creatief iets doen wat leidt tot het bereikbaar houden van de economische centra. Dat is ook in het belang van onze economie. Daarmee kun je ook andere uitgaven financieren.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister heeft groot gelijk als het om de transferia gaat. Wat ze ervoor zei, klinkt bijna als van je geloof vallen

als het gaat om openbaar vervoer. Natuurlijk valt er veel af te dingen op wat wij nu kwalitatief te bieden hebben aan openbaar vervoer. Is niet een deel van het probleem dat wij de plannen nooit volledig hebben doorgevoerd? Het is nooit echt wat geworden. Wij wedden steeds op twee paarden en dat is nog nooit wat geworden. Moet je niet een keer de grote slag durven maken? Ook in de Randstad, anders bevolkt dan Londen of Parijs is wel iets mogelijk. Vele partijen zijn het daarover eens.

Minister **Netelenbos**: U had nogal scherpe bewoordingen over visie. Ik was het daarmee niet eens. Het kan nooit een of-of-verhaal zijn, het is altijd en-en. Al zouden wij ons openbaar verdubbelen – dat vraagt een investering van 100 mld., want wij hebben dat gebouwd in anderhalve eeuw – dan nog halen wij maximaal 10% van de autokilometers van de weg. Amsterdam heeft 800.000 inwoners met een bepaald soort woningen, niet hoog en dicht. Het is een keuze die leidt tot openbaar vervoer, dat niet iedere twee minuten ook 's avonds laat langs komt. Ik bepleit bij de heer Pronk – ook in het kader van de vijfde nota ruimtelijke ordening – dat wij vervoer niet nemen als sluitstuk van een planologische discussie, maar als vertrekpunt. Op die manier kan het openbaar vervoer in de Randstad geoptimaliseerd worden. Ik vraag tegelijk de erkenning dat het hoofdwegenet in orde moet zijn. Niet alles kan via het openbaar vervoer geregeld worden. Dat is geen visie. De werkelijkheid is altijd complexer. Er zijn geen landen waarnaar gekeken kan worden. Ik vraag erkenning van de complexiteit van de discussie.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij zeggen dat ook niet. Wij zeggen niet dat het huidige openbaar vervoer zomaar verdubbeld moet worden. Wij pleiten voor een verbetering, een betere benutting, enz. Er zijn toch al wegen? Als wij via allerlei investeringen 10% vermindering van auto's kunnen bewerkstelligen, dan is dat echt...

De **voorzitter**: Mevrouw Giskes, er is echt geen tijd voor een betoog.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dit betekent dan een aanzienlijke vermindering van de files en daar zijn wij op uit.

Minister **Netelenbos**: U begrijpt mij niet. Ik zei dat een verdubbeling van alles waarover wij beschikken tot die uitkomst leidt. Tevens komt hierbij het vraagstuk van veiligheid aan de orde. Files zijn niet goed voor het milieu en de leefbaarheid. Ik wil dus dat goed gekeken wordt naar effecten en de samenhang van investeringen. Een juiste combinatie met beprijzen, geeft betere uitkomsten dan ooit in het verleden kon worden gerealiseerd, omdat dit nooit op deze manier gedaan is. Ook de planologische procedures moeten in elkaar worden geschoven. Wij gaan voor het rondje Randstad en wij gaan voor de Zuiderzeespoorlijn. Wat mij betreft, wordt dit een zeer concurrerende lijn die met name voor Flevoland zeer interessant is. Eigenlijk is deze lijn interessanter voor Flevoland dan voor Noord-Nederland. Het kabinet heeft beloftes op dit punt gedaan en die houdt het. Ook de vraag van de heer Reitsma over de Hanzespoorlijn kan ik bevestigend beantwoorden, ondanks het feit dat het RIB tegen is.

Dit neemt niet weg dat er grote knelpunten in het wegennet bestaan. Bestuurders van allerlei signatuur hebben gekeken naar waar wij dagelijks onder lijden en wat kan worden ondernomen om de problemen op te lossen tussen nu en 2010. Hier is een uitkomst uit gekomen die wij zullen verfijnen. Dit alles komt terug in het MIT. Wij zullen de integraliteit bewijzen en als de uitkomsten anders zijn, zullen wij geen bouwstenen verwijderen. Ook dit wordt verder uitgewerkt. In het MIT komen verfijningen omtrent inpassing, uitwerking en het volgen van plannen – ik wijs bijvoorbeeld op plannen omtrent de A4 in Midden-Delfland met ecoducten in het landelijk gebied – uitgebreid aan de orde, waarna de Kamer haar oordeel kan geven.

Ik vraag de Kamer om nu over het ongemak van bepaalde modaliteiten heen te stappen en met elkaar te erkennen dat verkeersinfarcten moeten worden voorkomen. Ik ben er blij mee dat wij het investeringsprogramma kunnen realiseren met de revenuen van een succesvol beleid.

Vele woordvoerders merkten op dat nog niet precies duidelijk is hoeveel geld per project wordt besteed. Het kabinet heeft hiervoor gekozen. Normaliter wordt dit soort plannen op de derde dinsdag in

Netelenbos

september gepresenteerd. Vanwege de voorgeschiedenis van het bereikbaarheidsoverleg hebben wij ervoor gekozen de procedure en het tempo met betrekking tot dat overleg gaande te houden. Dit kan niet wachten tot september. Ik heb met de collega's afgesproken dat straks in het MIT en bij de begroting de uitwerking precies wordt aangegeven. De Kamer kan straks zelf beoordelen of dit naar genoeg is gedaan. Het projectenboek bijvoorbeeld leidt tot een verdieping van de inzichten.

Niemand uit de Kamer heeft aandacht gevraagd voor de partijen die om tafel zaten met het oog op het domein dat hun aangaat. Wij vragen niet aan partijen die zich altijd tegen het spitstarief hebben gekeerd, nu ineens voor te zijn. Ik begrijp dat dit soms te veel gevraagd is van allerlei organisaties. Wel vragen wij de partijen om medewerking te verlenen aan onderdelen van het voorstel die hen aangaan. Wij vragen VNO-NCW en de werkgevers, die altijd gezegd hebben dat ze voor PPS zijn, nu ervoor te zorgen dat dit daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Zij moeten dus hard aan de slag om uiterlijk 1 oktober duidelijk te maken hoe zij dit zullen oppakken. De bestuurders moeten een regiofonds gaan beheren en zij zullen daarin geld moeten storten. Tevens moeten zij vergunningen verlenen met betrekking tot bijvoorbeeld het plaatsen van tolpoorten. Wij vragen hen die dingen te doen, opdat zij die voor 1 oktober op orde hebben en dat hebben afgehecht in hun gemeenteraden en provinciale staten en het overleg binnen de kaderwetgebieden. Aan de vakorganisaties vragen wij, evenals aan de werkgevers, een strategie uit te werken met betrekking tot vervoermanagement. Natuurlijk dient niet alleen het bedrijfsleven daarin actief te zijn maar ook de werknemers zullen daarin een rol moeten spelen. Ik heb met zowel werkgevers als werknemers afgesproken, dat dit in augustus in het overleg in de Stichting van de Arbeid uitvoerig wordt besproken. Dat moet een uitkomst geven waaraan wij kunnen zien hoe men de 40%, die wij in de loop van de jaren willen halen, zal realiseren. Met de milieuorganisaties heb ik overigens net zo vaak gesproken als met de werkgevers. Er is een beeld neergezet, dat wij eindeloos hebben onderhandeld met

werkgevers en dat wij nauwelijks met de milieubeweging hebben gesproken. Ik heb één keer gesproken over het BOR met VNO-NCW en de ANWB en ik heb één keer gesproken met de milieuorganisaties. Binnenkort spreken wij daar ook nog mee en zij zullen uiteraard veel wensen hebben met betrekking tot inpassing en leefbaarheid. We zullen natuurlijk ook wegen hoe daarmee om te gaan. Op het domein dat de organisaties aangaat, vragen wij een commitment voor 1 oktober en de uitkomst daarvan zal uiteraard ook aan de Kamer worden gepresenteerd. De detailuitwerking zit normaal in het MIT en daarover kan de Kamer in volle omvang praten.

De heer Reitsma (CDA): Voorzitter! De uitleg van de minister over het commitment heeft voor de CDA-fractie veel helderheid verschaft, omdat de aanbiedingsbrief velen op het verkeerde been heeft gezet.

Ik heb nog een vraag over de werkafpraak met de regio's en over wat de minister heeft aangehaald in de context van de beleidsnotitie en het regeerakkoord. Zij spreekt inderdaad over werkafspraken. Ik heb een persbericht van de VVD-statenfractie van Utrecht gelezen, waarin staat dat het onjuist is wat de minister zegt, omdat de gemeenteraad van Utrecht maar ook de provincie Utrecht moties heeft aangenomen en politieke uitspraken heeft gedaan, dat een dergelijk draagvlak niet in dit stadium en de werkafspraken met Utrecht zo geformuleerd mag worden. Wat is het oordeel van de minister daarover?

Minister Netelenbos: Voorzitter! Met alle regiobestuurders hebben wij een gemeenschappelijke verklaring opgesteld op 25 mei, waarin staat dat de partijen het belang van het samenhangende pakket maatregelen onderschrijven en zich bereid verklaren het pakket maatregelen inclusief de oprichting van regionale mobiliteitsfondsen juist vanwege die samenhang als totaalpakket aan hun achterban voor te leggen. De partijen verklaren zich bereid om samen te werken bij de uitwerking van de maatregelen en bij het voortvarend realiseren ervan in het domein dat zij bestrijken. Ze zijn in concreto bereid en zien de mogelijkheid om ten behoeve van het tijdig starten van de uitvoering van het BOR bindende

convenanten te sluiten met de rijksoverheid voor 1 oktober...

De heer Reitsma (CDA): Maar die tekst heb ik!

Minister Netelenbos: Maar dat heb ik afgesproken. Vervolgens gaan wij dat uitwerken en dan zien we wel hoe het gaat voor 1 oktober. De vraag is gesteld wat er gebeurt als men dat uiteindelijk toch niet voor elkaar krijgt.

De heer Reitsma (CDA): Maar de VVD-statenfractie in Utrecht beroept zich op de passage in uw beleidsbrief en zegt, dat de tekst van de minister over de werkafspraken niet juist is waardoor het draagvlak minder is dan de minister in de context van de beleidsnotitie naar voren brengt. Wat is die gemeenschappelijke verklaring dan nog waard?

Minister Netelenbos: Ja, maar wat heb ik nou te maken met de VVD-statenfractie in Utrecht? Toch helemaal niets!

De heer Reitsma (CDA): Zij hebben mede een motie ondersteund in de staten van Utrecht. Ook in de gemeenteraad van Utrecht hebben bestuurders gezegd, dat zij daarmee niet akkoord gaan.

Minister Netelenbos: Ik geloof niet dat die fractie een meerderheid heeft. Ik verwacht dat ook niet. Men moet nu binnen de eigen staten en raden bekijken wat men gaat realiseren. Het kabinet is heel duidelijk. Als men niet meedoet, betekent dat op de eerste plaats dat er geen regiofonds komt. Het niet onaanzienlijke maximale bedrag van 250 mln. wordt niet gestort in het fonds. Vervolgens zullen wij dan goed gaan kijken naar de projecten in de desbetreffende regio, omdat het juist gaat om de combinatie beprijzen en investeren. Als beprijzen eruit schiet, krijg je een andere uitkomst. Dat kan consequenties hebben voor de projecten. Men moet heel goed weten dat een deel van de investeringen dan opnieuw door mij ter discussie zullen worden gesteld.

De heer Van der Vlies (SGP): Even een aanvulling op hetgeen collega Reitsma zei. Het gaat niet alleen om de VVD-fractie in de provinciale staten, het gaat om een door

Netelenbos

provinciale staten aanvaarde motie waarin wordt overwogen dat de indruk wordt gewekt dat er tussen de minister en de regio Utrecht een akkoord zou bestaan over invoering van een proef met rekeningrijden en dat dit wat de provincie Utrecht betreft onjuist is, gelet op, enzovoorts. Dat is een aanvaarde motie. Het kan zijn dat de minister daarna met het college van GS nieuwe werkafspraken heeft gemaakt, die voorgelegd moeten worden aan provinciale staten. Het perspectief lijkt echter niet al te ruimhartig te zijn.

Minister **Netelenbos**: Het zal u zo langzamerhand zijn opgevallen dat ik een optimistisch mens ben. Men kan nu een totaalpakket beoordelen. Men weet wat men op het spel zet wanneer men daaraan onverhoopt niet wil meewerken. Ik prijs in ieder geval de moed van nogal wat bestuurders, want dat is absoluut aan de orde.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik had die vraag gesteld in eerste termijn. Het is bijzonder prettig dat de collega's zich er zo druk over maken. Ik was het eens met de opmerking van de minister dat men dan het bedrag van maximaal 250 mln. misloopt. Ik schrok echter van hetgeen de minister daarna zei. Dat staat ook niet in haar brief. Als het zo is dat dan projecten opnieuw worden bekeken, zou ik toch het woord "chantage" in de mond moeten nemen. Ik vind dat dus onjuist. Ik vind het volstrekt terecht om het te koppelen aan die 250 mln. Als men niet wil, krijgt men dat geld ook niet. Maar de minister mag dan niet de projecten openbaar vervoer en Rijk – een klassieke overheidsstaak – gaan uitdunnen in een regio die op dat punt niet zou willen meewerken.

Minister **Netelenbos**: Op de eerste plaats verwacht ik dat iedereen wel meewerkt. Op de tweede plaats is de ouderwetse manier van investeren in weginfrastructuur wat mij betreft niet meer aan de orde. Het gaat nu om een combinatie met beprijzen omdat dit een andere uitkomst geeft met betrekking tot de mobiliteit. Dat willen wij bereiken. Wij moderniseren onze manier van investeren in weginfrastructuur. Wij spreken over een uiterst belangrijk momentum. Dit is namelijk nog nooit gelukt. Er is lang over gesproken. Al mijn

voorgangers waren er vóór. Zij hebben dat echter nooit kunnen realiseren. Laten wij er nu samen voor zorgen dat het wél gebeurt. Dan zijn wij op een heel ander niveau – het woord systeemsporg wordt hier wel eens gebruikt – en hebben wij te maken met een systeemsporg en kunnen wij in dit land de mobiliteit beheersen. Als men daar niet vóór is in de eigen regio, moeten wij natuurlijk nog eens goed kijken naar de samenhang. Het evenwicht gaat er immers uit en bovendien zijn de effecten ook anders. Ik wil alleen maar effectief beleid. Ik ben niet voor beleid dat niet werkt. Dat geldt ook met betrekking tot openbaar vervoer en wegen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als de minister op 1 oktober met wie dan ook een akkoord sluit, wat bespreken wij dan bij het MIT en wat kunnen wij daaraan nog veranderen?

Minister **Netelenbos**: De afspraken betreffen het domein dat de desbetreffende overheid aangaat. Wij gaan aan de slag met het starten van zo'n regiofonds. Men zal afspraken moeten doen over de storting van de middelen, hoeveel men erin stopt, wie en men zal afspraken moeten maken over de besturing van zo'n fonds. De kaderwetgebieden zijn soms net een slag te klein voor de desbetreffende regio. De spitsheffing verhoudt zich soms niet helemaal tot het gebied van de kaderwet. Ik merk dat in de diverse regio's gesproken wordt over de samenwerking met de betrokken overheden. Ik noem als voorbeeld Noord-Holland. Daar kijkt men naar Haarlem en naar de provincie Noord-Holland die ook willen storten in zo'n fonds. Die hebben ook te maken met de effecten van zo'n spitsheffing. Men is dat aan het organiseren met behulp van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Dat moet allemaal worden uitgewerkt. Straks zal de nieuwe wet, die hopelijk in deze regeerperiode in het Staatsblad verschijnt, een betere grondslag bieden voor het instellen van regiofondsen. Voorlopig hebben wij daar echter nog niet te maken. Dus we gebruiken nu de WGR.

Een en ander moet nu nog uitgewerkt worden. Men moet vergunning verlenen voor bijvoorbeeld het oprichten van tolpoorten. Daarvoor zal medewerking moeten worden verleend en er kan dus geen

hindermacht worden georganiseerd. Uiteraard moeten wij dergelijke zaken bespreken en die besprekingen leiden natuurlijk tot een uitkomst. De concrete projecten die het Rijk regarderden komen natuurlijk in het MIT aan de orde en zij kunnen, zoals alle andere projecten, hier besproken worden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar het akkoord kan ook deze projecten betreffen. Zij worden vervolgens in het MIT genoemd, maar kunnen wij die dan nog uit dat MIT schrappen?

Minister **Netelenbos**: Ik zeg: op het domein waarover ze gaan. Uw domein is het MIT.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar u maakt afspraken met de regio's en legt dat vast in een verhaal waarin allerlei MIT-projecten staan. Ik neem aan dat u daarmee de regio's iets belooft en dat u als het ware tegen ze zegt: u krijgt dat.

Minister **Netelenbos**: Er staat heel precies dat ik mij tegenover de overlegpartners heb verplicht om de integraliteit van dit plan te verdedigen. Dat doe ik, dat merkt u en ik weet precies welke spelregels hier gelden. Ik daag iedereen uit om aan de hand van effectmeting andere knelpunten tussen nu en 2010 op te lossen met dezelfde totale uitkomst. Ik meen dat dat bijna niet kan. Laten wij daarover maar een debat voeren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Die uitdaging nemen wij graag aan. Ik wil voor dit jaar nog duidelijkheid. Voor 1 oktober legt u de Kamer een lijst van projecten voor die u gerealiseerd wilt hebben en die u in de Kamer wilt verdedigen. Dat heeft u beloofd. U zegt er echter bij, dat u niet aan die projecten vastzit in de zin dat u uitvoering ervan beloofd hebt.

Minister **Netelenbos**: Wij zijn nu het MIT aan het schrijven. Dat kunt u zich voorstellen. Het additionele investeringsprogramma wordt normaal in het MIT opgenomen. Deze en de Eerste Kamer spreken over het MIT. Daarbij wordt de normale procedure gevolgd. Als er in het MIT iets gewijzigd wordt, betekent dat iets. Er is dan een andere uitkomst. Het enige wat u zult ervaren, is dat ik het MIT ga verdedigen. Dat heb ik overigens ook

Netelenbos

in 1998 gedaan. Toen had ik ook met de provincies en een aantal grote steden afspraken gemaakt. Dat weet u nog. U wilt mij volgen of niet volgen, maar dat merk ik wel. Men kan later echter nooit zeggen: we hebben een onbetrouwbare overheid want de uitkomst is anders. Het is wel zo, dat wat ik voorstel gerealiseerd kan worden. Ik wil namelijk geen geld overhouden. Dat zou ik buitengewoon ernstig vinden. Wat ik voorstel geeft voor de mobiliteit een bepaalde uitkomst en het laat zich niet ongestraft veranderen. De discussie erover gaan wij aan en die lijkt mij uitermate interessant. Ik wijs er nog eens op dat men zich verplicht tot het voeren van beleid op het eigen domein. De bestuurders c.q. de private sector hebben daarop eigen competenties. De private sector zal namelijk ook een heleboel moeten doen. Nu moet men hard aan de slag en ervoor zorgen, dat er voor de voorstellen ten aanzien van de domeinen waarop men de competentie heeft voor 1 oktober een democratisch draagvlak is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik heb nog een vraag over het regionale domein. De minister gaat ervan uit dat tweederde van de gelden aan verbetering van het openbaar vervoer zal worden besteed. Gaat de minister dat op enigerlei wijze vastleggen of is het alleen: hoop doet leven?

Minister **Netelenbos**: Er wordt allang met de HID's gesproken over de vraag wat willen wij realiseren, wat is er mogelijk en hoe moeten wij dit bezien? Dus wij hebben tamelijk veel inzicht en weten vrij goed waaraan men denkt. Er is niet sprake van een verplichting met betrekking tot het regiofonds. Ik weet wel wat de uitkomst is. Uiteraard is het belangrijk dat wij in de loop van de komende maanden laten zien waaraan binnen de verschillende regio's wordt gedacht. Men kent de discussie hier. Wij weten overigens al vrij nauwkeurig waaraan binnen de regio's wordt gedacht, alleen, er is nog een uitwerking nodig.

De heer **Reitsma** (CDA): Maar dat betekent dat de minister in het regiofonds niet de verplichting opneemt dat tweederde van het geld in OV-projecten geïnvesteerd moet worden. In de beleidsnotitie kom ik die verplichting wel tegen. De uitleg

van de minister is dus dat deze verplichting niet in het regiofonds wordt opgenomen. Daarvan akte!

Minister **Netelenbos**: Er staat: zal worden. Wij hebben de tekst opgesteld op basis van de kennis die wij hebben opgedaan in het overleg dat al een half jaar met de regio's wordt gevoerd. Dat overleg gaat over de vraag: wat kunnen wij doen en wat is belangrijk? Men richt zich nogal op het OV. Men kent soms ook grote knelpunten bij het OV. Ik denk daarbij aan tunnels die onder water lopen en aan allerlei sleutelprojecten waarmee men ambitieus aan de gang wil, terwijl men ze niet kan realiseren. Wij weten intussen tamelijk precies wat er speelt. Er is echter niet sprake van een verplichting, behoudens dat voor het mobiliteitsfonds FES-criteria gelden bij het rijksdeel. Men kan dus via het mobiliteitsfonds niet de exploitatie afdichten. Het gaat om kapitaalintensieve investeringen die bijdragen aan versteviging van de economische basis van in dit geval de Randstad. Er komen dus wel een aantal criteria voor het fonds, maar de bestuursorganen zijn zelfstandig en zij hebben zelfstandige en democratisch gelegitimeerde volksvertegenwoordigers. Die organen vind ik competent en mans genoeg om zelf keuzen te maken. Er wordt in de projecten overigens ook veel eigen geld gestoken.

Ik stel voor dat wij later dit jaar spreken over de diverse concrete projecten. Voor de A6-A9 wordt een dieptestudie verricht. Als er niet ondertunneld kan worden onder het Gein, kan daar geen weg komen. Met dat soort criteria gaan wij aan de slag. Het is ondertunnelen of het gebeurt niet. Dat staat overigens ook in de tekst. De verkenningen moeten nu starten om ervoor te zorgen dat wij er binnenkort meer van weten, opdat wij zicht hebben op de investeringen.

Op bladzijde 9 staat dat investeringen in wegenprojecten als betaalstroken en tolwegen uitsluitend doorgaan wanneer er ook privaat geld op tafel komt. Het is een stevige opdracht aan de private sector, die altijd klaagt dat men met PPS niet uit de voeten kan. Wij verwachten dat men tussen nu en 1 oktober laat zien hoe een en ander zal worden aangepakt. Er lopen discussies, bijvoorbeeld over onrendabele toppen. Voor de regio Rotterdam

was via het MIT al 1,2 mld. beschikbaar voor de verbreding van de A15. De regio wil liever een betaalstrook en wil een deel van het budget gebruiken voor het aftoppen van een aantal onrendabele PPS-toppen. Dat soort zaken moeten wij goed bekijken. Als het publieke geld in de PPS niet wordt uitgegeven, valt het uiteraard toe aan andere investeringen.

Ook het openbaar vervoer is uitdrukkelijk in een PPS-kader geplaatst. Voor de dubbelsporige treintunnel in Delft is vrij veel geld beschikbaar, maar nog altijd zal er privaat geld bij moeten. Hetzelfde geldt voor de sleutelprojecten. Ook daar moet privaat geld bij. Hetzelfde geldt voor het rondje Randstad. Ook dat is uitdrukkelijk een PPS-project. Wij komen daar nog over te spreken.

De heer **Reitsma** (CDA): Begrijp ik de beleidsuitgangspunten van de minister goed? Volgens mij kiest zij de volgende lijn. Eerst komt er een proef met betaalstroken. Over twee jaar wordt er geëvalueerd en pas daarna kan het groene licht worden gegeven voor alle projecten die worden genoemd onder intensive-ring wegenprojecten als betaalstroken en tolwegen. Moeten wij tot 2005 wachten voordat wij verder kunnen met de A4 Midden-Delfland?

Minister **Netelenbos**: Tolwegen kennen een ander mechanisme dan betaalstroken. Als er privaat geld beschikbaar komt voor tolprojecten, lopen ze gewoon door. Planologisch beginnen wij ook met de betaalstrookprocedures. Immers, die vragen een PKB-MER-procedure. De proeven met publiek betaalde stroken doen wij opdat wij niet in het dilemma komen dat wij niet terug kunnen als het niet slaagt. De Verlengde Westrandweg wordt op dit moment gebouwd en wordt een betaaltraject. Als het onverhoopt allemaal niks wordt, kunnen wij het nog omzetten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik zou willen vragen...

De **voorzitter**: Ik stel voor, niet meer te interrumperen. Het lijkt mij goed dat wij de minister even de gelegenheid geven om haar zegje te doen op de tweeënhalve uur inbreng van de Kamer.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb maar

Netelenbos

één kleine vraag, waarop ik het antwoord moet kennen voor mijn verdere behandeling.

De **voorzitter**: Er komt geen verdere behandeling. De Kamer heeft tweeënhalf uur gesproken. De minister spreekt tot 23.00 uur en dan sluit ik de vergadering. In de vaste commissie zal een besluit moeten worden genomen over de procedure.

Mevrouw **Giskes** (D66): Kan de minister bevestigen dat 2,7 mld. van de 4,8 mld. voor wegen bestemd is voor PPS-arrangementen?

Minister **Netelenbos**: Dat bedrag is geen 2,7 mld. Ik zeg toe dat ik precies zal aangeven hoe de publiek en privaet gefinancierde delen zich tot elkaar verhouden.

De doorstroomcorridor kan uitgewerkt worden, behoudens in de Hoeksche Waard. Het kabinet staat op het standpunt dat daar geen A4 wordt aangelegd. Of men in staat is om zo'n route daadwerkelijk uit te werken, zullen wij wel zien. Men moet in ieder geval hard aan het werk, want nu moet er boter bij de vis. Ik wacht de voorstellen met belangstelling af.

Publieke financiering wordt soms ook deels in private financiering omgezet. Bij de verbreding van de A15 wordt bijvoorbeeld op verzoek van de regio gepoogd de publieke financiering af te toppen. Het laat zich niet voorspellen of dit allemaal lukt. Ik zeg toe, de procedure terzake nog eens te schetsen. Ik wijs erop dat de projecten in de kolom op bladzijde 9 zonder privaet geld niet worden gerealiseerd.

De technisch intelligente ontwikkelingen, zoals toeritdoserings, die aan de orde zijn bij de benuttingsprocedures, zal ik in het kader van het MIT concreet uitwerken. Dergelijke projecten worden versneld uitgevoerd.

De heer Van Gijzel heeft aandacht gevraagd voor de juridische, planologische en verkeerskundige aspecten. De zaak moet uiteraard juridisch rond zijn voordat aan de uitvoering wordt begonnen. De planologische uitwerking moet al in procedure zijn, want anders is uitvoering in deze periode niet meer mogelijk. Ik zal de verkeerskundige effecten nader uitwerken, zodat het belang van de integraliteit duidelijk wordt. Daar komen wij later over te spreken.

De nieuwe wet op de beprijzingsvarianten wordt op dit moment ontworpen. In dit verband noem ik de spitsheffing, de betaalstroken en de tolwegen. Dit wordt een kaderwet die als een soort kapstok zal dienen. De concretisering per weg of per wegvak moet bij AMvB geregeld worden. Ondertussen bereiden wij ons voor op de proeven met het spitstarief en de betaalstroken. De kaderwet is overigens ook nodig voor deze proeven.

De parameters voor de evaluatie van de proeven worden nog nader uitgewerkt. Hierbij wordt het CPB ingeschakeld. De Kamer zal straks kunnen beoordelen of deze parameters goed en transparant genoeg zijn. Ik stel mij voor dat bij de behandeling van de wet een en ander uitvoerig besproken kan worden. Het voordeel van een proef is dat vele ongelovigen – de discussie over mobiliteit heeft soms bijna een religieuze dimensie – erdoor overtuigd kunnen worden. Ik zeg tegen de heer Van Bommel dat ik dit juist winst acht. Mobiliteit hoort bij het leven van alledag en dan is het goed dat je mensen kunt overtuigen door aan te tonen dat iets werkt. Als de proeven slagen, gaan wij daarmee door. Op die manier kunnen wij een lastige, zeer langdurige discussie afsluiten. De tijd zal leren wie er gelijk heeft.

Voorzitter! Er zijn veel zorgen geuit over het sluipverkeer. Het is bekend dat in het MIT al bedragen zijn opgenomen, geaccordeerd door de Kamer, om sluipverkeer te ontmoedigen. Dat is al gedaan toen de oorspronkelijke plannen nog aan de orde waren. Wij hebben de aanpak in die zin veranderd dat gemeenten en provincies er op hun territorium voor moeten zorgen dat er geen sluipverkeer is. Zij kunnen met voorstellen komen. Dat kunnen tolpoorten zijn, maar het mogen ook verkeerslichten, toeritdoserings zijn. Kortom, al die zaken die kunnen helpen het verkeer te ontmoedigen. De voorstellen die gemeenten en provincies doen zullen in de loop van de komende maanden goed moeten worden verkend. Ik heb de bestuurders er wel op gewezen dat zij natuurlijk niet al hun verkeersproblemen in dat traject in kunnen brengen, hoewel de verleiding daartoe natuurlijk groot is. Het gaat echt om sluipverkeer als gevolg van de proef.

De inkomsten van tolpoorten gaan naar de gemeenten waar de tolpoorten staan. Dat laat zich niet zomaar automatisch naar het regiofonds dirigeren, want dat ligt juridisch te ingewikkeld. Dat betekent dat wij met de gemeenten moeten afspreken dat men vrijwillig de opbrengst in het regiofonds inbrengt. Wij kunnen die verplichting niet op basis van de wet opleggen. Over die juridische consequenties moet nog eens uitvoerig gesproken worden. Het heeft onder andere te maken met het regime dat wordt ingesteld en de definitie van lastenverzwaring waar ik graag van weg wil blijven. Dit alles komt dus bij de behandeling van de wet uitvoerig aan de orde. Dan kan de Kamer ook nagaan of dat goed genoeg is uitgewerkt.

Door velen is een voorkeur uitgesproken voor kilometerbeprijzing. De heren Stellingwerf en Van der Vlies maakten zich daar met name sterk voor. Zij stelden voor om met een pilot te beginnen. Ik heb al toegezegd dat ik de technische mogelijkheden c.q. onmogelijkheden op papier ga zetten, omdat daaruit duidelijk wordt welke vraagstukken hierbij aan de orde zijn. Wij zouden dan na het zomerreces eens kunnen praten over de technische mogelijkheden en onmogelijkheden en de vraag of de Kamer vindt dat er al voor 2010 begonnen kan worden met pilots. Ik ben zeer huiverig voor fraudegevoeligheid en ik ben ook zeer huiverig om te veel verschillend beleid op elkaar te stapelen. En ik zeg met name tegen de heer Reitsma dat er ook bij kilometerbeprijzing sprake is van congestieheffing. Alle landen die met vergelijkbare systemen werken – ook met betaalstroken – hebben te maken met congestiegedrag. Dus veel aanbod, schaarste en een hogere prijs. Dat wordt dus met een systeem van kilometerbeprijzing niet uit de wereld geholpen. Je moet ervoor oppassen dat je niet het ene experiment op het andere stapelt, los van de vraag of het technisch mogelijk is. Ik denk dat het niet mogelijk is, maar ik sta open voor discussie. Ik ben ook bereid om dat uit te werken. Het is nu te vroeg om voor dat systeem te kiezen, want wij weten nog niet of het uitvoerbaar is.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Eén concrete vraag. U heeft die wet aangekondigd. U heeft daarbij niet

Netelenbos

gezegd dat ook de kilometerheffing daarin mogelijk wordt meegenomen.

Minister **Netelenbos**: Dat wordt een aparte wet. Die wet, de wet op de variabelisatie, zal nog door dit kabinet worden gemaakt. Die is echter veel complexer dan de beprijzingswet omdat daarin ook rekening gehouden dient te worden met het fiscale regime, de fiscale opbrengsten en de uitwerking voor heel Nederland. Dan praten wij niet alleen over de Randstad. Dat is echt een ingewikkelde procedure, ook in juridisch opzicht. Wij moeten echt nog beginnen met denken. Die wet gaan wij in deze periode maken. Die kan de Kamer dus verwachten. Het lijkt mij ook beter dat dit complex eens apart wordt besproken. Laat ik het enigszins overzichtelijk houden. Men vindt toch al dat veel op elkaar wordt gestapeld.

Op hoofdlijnen heb ik nu wel geantwoord. Het was tenslotte een hoofdlijnen debat. Ik roep de Kamer dringend op vooral te kijken naar de effecten van beleid. Juist de combinatie van investeren en beprijzen kan tot goede effecten leiden die wij in het verleden niet konden realiseren omdat er altijd een bouwsteen ontbrak, namelijk het beprijzen.

De periode tot 1 oktober gebruiken wij om met de regio's, de private partijen, de sociale partners en de milieubeweging overleg te voeren. Zij moeten op het domein dat hen betreft een commitment realiseren en handtekeningen zetten voor 1 oktober. Via de begroting van Verkeer en Waterstaat, het MIT en het projectenboek zal ik concreet uitwerken hoe het zit met de projecten die nu globaal in dit plan te zien zijn. In het najaar zullen wij dan spreken over complete zaken. Naar mijn idee wordt daarmee recht gedaan aan de positie van het parlement.

De tekst van het regeerakkoord is gewijzigd omdat het intrekken van het wetsvoorstel over rekeningrijden grote implicaties heeft voor het regeerakkoord. Ik ben gehouden om het regeerakkoord uit te voeren en ik kan uiteraard niet zelf voorstellen om het regeerakkoord zomaar te wijzigen. Daarom heb ik tegen de drie dragende fracties van het regeerakkoord gezegd dat het mij verstandig leek het wetsvoorstel rekeningrijden in te trekken en daarmee op een andere manier om

te gaan. Daar is een tekst uit gekomen waaronder de handtekeningen van de fractievoorzitters staan. Daarmee ben ik weer gemandateerd om aan de slag te gaan. Zo is dat in alle normale openbare procedure gerealiseerd. Dat is niet meer dan normaal.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering een ogenblik om te overleggen over de vraag hoe wij verder gaan met dit debat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Het overleg heeft ertoe geleid dat de vaste commissie een verdere procedure zal afspreken.

De beraadslaging wordt gesloten.

Sluiting 23.03 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de financiële verantwoordingen van de ministeries en fondsen met de daarbij behorende rapporten van de Algemene Rekenkamer (27127, nrs. 2 t/m 41).

Deze zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. vijf brieven van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling, dat zij in haar vergadering van 6 juni 2000 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van wet, gedrukt onder de nummers 26256, 26439, 26069, 26823 en 26869, heeft aangenomen.

De voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen;

3. de volgende brieven:
twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten:
een, inzake Wijziging van het Douaneverdrag inzake de tijdelijke invoer van particuliere wegvoertuigen (27163, R1655);
een, ten geleide van een overeenkomst tussen de regeringen van het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg, enerzijds, en de regering van de Republiek Kroatië, anderzijds (27168, R1656);

een, van de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Justitie, over de landelijke beleids- en beheerscyclus (26345, nr. 34);

een, van de minister van Financiën, ten geleide van het Nederlandse standpunt inzake de opheffing van de derogatie op de euro voor Griekenland (25107, nr. 40);

een, van de minister van Economische Zaken, ten geleide van het kabinetsstandpunt "Deltawerkers voor de digitale delta" (26643, nr. 5);
drie, van de minister van Verkeer en Waterstaat, te weten:

een, inzake het banenstelsel op Schiphol (26959, nr. 4);

een, ten geleide van de samenvattende rapportage van het onderzoek m.b.t. het nieuwe stelsel van milieu- en veiligheidsnormen (26959, nr. 5);

een, ten geleide van de mainportnotitie Schiphol (26959, nr. 6);

een, van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten geleide van de nota "Netwerken in de delta" (26643, nr. 6);

een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over onverzekerbare risico's in het kader van de ANW (26800-XV, nr. 81);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ten geleide van de statuten van de stichting Fonds slachtoffers legionella-epidemie en het uitkeringsreglement (27094, nr. 2);
vier, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, te weten:

een, over modernisering ouderenzorg (24333, nr. 47);

een, over de nota Werken aan sociale kwaliteit (26477, nr. 5);

een, over persoonsgebonden budget voor ITZ (26800-XVI, nr. 98);

een, inzake Wijziging van het Besluit zorgaanspraken bijzondere ziektekostenverzekering in verband met het regelen van de aanspraak op zorg door een verzorgingshuis en het flexibiliseren van de aanspraak op verzorging en verpleging (27173).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

4. de volgende brieven:

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van evaluaties bilaterale onderzoeks-samenwerkingen;