

## Vliegenthart

zorgverzekering wordt opgenomen, zal betekenen voor de premiestelling bij die nieuwe verzekering.

Staatssecretaris **Vliegenthart**: Dan moet je bekijken hoe de huidige schadelast van de AWBZ zich verhoudt tot de totale schadelast in het tweede compartiment. Volgens mij pleit helemaal niemand in de Kamer voor het nominaal maken van de AWBZ-premie, ook de fracties van CDA en VVD niet. Je zou dus zeggen dat die gewoon inkomensafhankelijk kan blijven, want ik ben het met de heer Vendrik eens dat je geen problemen moet maken als dat niet nodig is. En vervolgens rijst de vraag hoe de premiestructuur moet zijn voor het andere deel van die nieuwe verzekering; de beslissing daarover moet op een later moment genomen worden, waarbij uitgegaan zou kunnen worden van die verstandige mix van inkomensafhankelijk en nominaal.

De heer Buijs had nog een vraag naar aanleiding van het verschil in sturingsfilosofie tussen het eerste en het tweede compartiment. Ik heb erop gewezen dat er met de modernisering van de AWBZ convergentie van de verschillende sturingsfilosofieën wordt beoogd. Wij willen van het klassieke uitvoeringskantoor voor de AWBZ naar een verzekeraarsrol bij de uitvoering van de AWBZ. Verder willen wij een omslag van een volledig centraal aanbodgestuurd systeem naar een decentraal vraaggestuurd systeem. Het PGB is daar natuurlijk een uitwerking van, maar wij willen ook dat zorgverzekeraars hun zorginkoopfunctie en de arrangementen die zij treffen, veel meer laten aansluiten op de behoefte aan zorg bij de cliënt. De flexibilisering en functionalisering van de aanspraken in de AWBZ is daarvan een voorbeeld. Wij werken aan outputfinanciering; kijk maar naar de boter-bij-de-vis-benadering in het kader van de wachtlijsten, waarbij prestaties worden gefinancierd. Bij de modernisering van de AWBZ zetten wij dus al een aantal stappen waardoor het op enig moment mogelijk wordt om de verschillen in sturingsfilosofie te overbruggen. Een voorwaarde is dan natuurlijk wel dat het tweede compartiment een publiekrechtelijke vorm krijgt, want wij kunnen geen volksverzekering laten uitvoeren door een privaatrechtelijke organisatie. Ik

stel vast dat in de benadering van de heer Buijs het onderscheid tussen twee verschillende sturingsfilosofieën overeind blijft, namelijk een particuliere verzekering met een aantal kenmerken enerzijds en een volksverzekering met weer andere kenmerken anderzijds, met aparte geldstromen en aparte verantwoordingsmechanismen, terwijl hij beide eigenlijk door dezelfde verzekeraar wil laten uitvoeren. Dan ontstaan er natuurlijk knelpunten en je kunt je afvragen of wij, nu wij toch bezig zijn, de schotten niet maar gewoon moeten weghalen en er één verzekering van moeten maken, maar dan wel stapsgewijze en zorgvuldig, opdat de financiering en het aanbod van voorzieningen voor kwetsbare groepen als ouderen, gehandicapten en psychiatrische patiënten op een goede manier geregeld wordt. Naar ons oordeel kan dit heel goed met het traject dat het kabinet zich voorstelt.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week dinsdag over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

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

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Wij spreken vandaag over de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Het is een lichtelijk weidse benaming voor een wetsvoorstel dat twee soorten van beprijzing mogelijk maakt, te weten tolheffing en expresbanen. Deze twee vormen van beprijzing zijn gericht op het uitbreiden van de infrastructuur voor de auto, waarvoor moet worden betaald door de automobilisten die daarvan

gebruik maken. Bij tolheffing wordt de mogelijkheid gecreëerd om inkomsten te genereren voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Bij expresbanen worden twee doelen tegelijk gediend. De financiering van extra stroken langs bestaande wegen wordt mogelijk gemaakt en voorts is er de mogelijkheid om met een heffing te reguleren dat er op die stroken altijd kan worden gereden. Op zichzelf is er niet echt iets tegen deze maatregelen. Ook D66 heeft gesteund dat er een proef komt met expresbanen in het kader van het zoeken naar oplossingen voor het fileprobleem. Ook tolheffing als uitwerking van PPS moet in principe mogelijk zijn, al hebben wij er niet zoveel fiducia in dat er echt veel van komt. Wat dat betreft, valt er te praten over dit wetsvoorstel.

Langzamerhand doet zich rondom deze wet het probleem voor dat wij een van de weinige concretere wettelijke uitwerkingen krijgen van het hele complex maatregelen dat wij ons hebben voorgenoemen los te laten op de bereikbaarheidsproblematiek in Nederland en in het bijzonder in de Randstad. Van de trits van benutten, beprijzen en bouwen – de minister noemt dat tritsje graag zelf; het is ook de lijn van het Nationaal verkeers- en vervoersplan – hebben wij alleen het onderwerp beprijzen te pakken en daarbinnen alleen de twee vormen voor extra infrastructuur. Eruit valt de crux van de discussie, te weten het betalen voor het gebruik van de auto in ruil voor het niet betalen, althans niet aan de overheid, voor het bezit van de auto. Qua beprijzen is het dan ook een lichtelijk gemankeerd wetsvoorstel geworden.

Wat D66 betreft zijn de opstoppingen in de steden en de parkeerproblemen in de binnensteden de kern van de congestieproblematiek, misschien nog wel meer dan de files op de grote wegen. Als je die problemen wilt oplossen, ontcom je er niet aan om te proberen selectiever gebruik te laten maken van de auto, zeker individueel gebruik. Het optimale beprijzingsinstrument is wat ons betreft dat er een prijskaartje aan het gebruik wordt gehangen. Na vele discussies zijn wij uiteindelijk uitgekomen op het instrument kilometerheffing, een zeer goede gedachte. Zo'n instrument zou in wezen onderdeel moeten zijn van een beprijzingswet. In de geschiedenis van de wet is het spitstarief

## Giskes

komen te vervallen. Wij zijn nog niet in staat geweest de kilometerheffing erin te fietsen. In een beprijzingswet als deze zou de kilometerheffing echter een wettelijke neerslag moeten krijgen. Om de mogelijkheid van kilometerheffing in de wet erkend te krijgen, heb ik samen met de leden Van Heemst en Van der Steenhoven een amendement voorgesteld. Als deze wet wordt aangenomen, krijgen wij op die manier een compleet beeld van de beprijzingsmogelijkheden in Nederland. Het zou nog mooier zijn als wij erin zouden slagen om vóór het eind van deze kabinetsperiode alle vormen van beprijzing wettelijk geregeld te hebben. Ik weet dat het wetsvoorstel inzake de kilometerheffing in concept bij de Raad van State ligt. Hoe staat het ermee? Is er een kans dat het heel binnenkort naar de Kamer komt?

De heer **Eurlings** (CDA): Mevrouw Giskes weet dat er nog veel onzekerheden rond de kilometerheffing zijn. Die onzekerheden zouden richting het najaar verder worden uitgewerkt. Het wetsvoorstel ligt thans bij de Raad van State. Wat is er de noodzaak van om het nog vóór de verkiezingen af te handelen? Waarom die haast?

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij zijn bezig met een evenwichtig pakket van maatregelen tegen de congestie, tegen de files. Daarbij horen alle benuttingsmaatregelen, alle beprijzingsmaatregelen en alle bouwspanningen. Met dat bouwen zijn wij aardig bezig, zeker als het gaat om weginfrastructuur. Benutten gebeurt een beetje en beprizen dreigt nu ook maar een heel klein beetje te gebeuren. Het echte instrument is natuurlijk gewoon die kilometerheffing. Ik pleit ervoor om op hetzelfde moment de beprijzingsinstrumenten in handen te hebben.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ken dat pleidooi, maar wij zouden er in het najaar over doorspreken. Er zijn verschillende moties ingediend waarover gestemd moet worden tussen nu en het wetgevingstraject. Waarom nu die haast? Wat hebben de verkiezingen er eigenlijk mee te maken?

Mevrouw **Giskes** (D66): De haast was er al jaren geleden. Dat wij tot op heden denken dat wij er pas in

het najaar over kunnen praten, is omdat wij er pas in het najaar over zouden kunnen praten. Als het eerder kan, is het natuurlijk meegenomen. De bedoeling van alle beprijzingsinspanningen is natuurlijk om de maatregelen zo snel mogelijk gerealiseerd te krijgen. Waarom vóór de verkiezingen? U mag drie keer raden. Als je zo lang met zo'n proces bezig bent, is het handig om het af te ronden voordat het kabinet ermee moet ophouden.

De heer **Eurlings** (CDA): Met alle onzekerheden die er nog zijn, zegt mevrouw Giskes dus: liever snel dan zorgvuldig.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, dat zegt u kennelijk. Dat zou je net zo goed kunnen zeggen over de tolheffing en de expresbanen. Wij gaan bekijken of wij daar uit kunnen komen. Er zijn talloze amendementen ingediend. Wij moeten maar kijken of het lukt. Het is logisch om in een kaderwet beprijzing het element kilometerheffing op te nemen. Het minste wat wij kunnen doen, is het overnemen van het ingediende amendement. Daarmee wordt enig evenwicht in de beprijzings sfeer bereikt.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik vind het amendement wel sympathiek, maar wordt er niet slechts een woord mee in de wet opgenomen? Er wordt slechts een intentie aangegeven. Begrijp ik dat goed?

Mevrouw **Giskes** (D66): Een wet maakt iets mogelijk. Als kans wordt gezien om met een vorm van kilometerheffing te beginnen, is er dus niet langer de huidige wettelijke belemmering om geld voor het gebruik van een weg te vragen. Die barrière moet alvast worden weggenomen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Daar is nog een andere wetsbehandeling voor nodig. In het amendement wordt gevraagd om een voorstel aan de Tweede Kamer vóór 15 mei 2002. Het wetsvoorstel kan dan wel zijn ingediend, maar de behandeling duurt natuurlijk ook nog wel eventjes. Afspraak vóór de verkiezingen zal nooit lukken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat vrees ik ook. Als het aan mij ligt, gebeurt het

echter wel. Ik wil in ieder geval dat dat voorstel dan is ingediend, zodat de nieuwe Kamer zo snel mogelijk tot behandeling kan overgaan en het project eindelijk kan worden ingevoerd.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik ben het van harte met u eens, maar ik vond het merkwaardig dat er zomaar in de wet een datum komt waarvoor dat andere wetsvoorstel hier moet zijn ingediend. Ik weet helemaal niet of dat wel kan. Ik heb wel vanochtend van de minister begrepen dat het advies van de Raad van State ondertussen is binnengekomen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Kijk eens aan, de kansen worden steeds groter. Dat waren mijn opmerkingen over de kilometerheffing, waar wij het vandaag dus eigenlijk verder niet over kunnen hebben.

Wij hebben het nu wel over de tolheffing en expresbanen. Mijn eerste vraag aan de minister is hoe het staat met de mogelijke samenloop tussen die tolheffing en expresbanen en de kilometerheffing. Dat heeft een technische kant en een beleidsmatige kant. Ik meen uit het wetsvoorstel te kunnen opmaken dat de minister vindt dat er niet te veel verschillende technieken moeten worden losgelaten op een en hetzelfde weggedeelte, maar dat men zich nu nog niet moet instellen op één techniek die zich te zijner tijd wellicht als beste voordoet bij de kilometerheffing. Het is goed als zij ons vandaag uitlegt hoe zij zich die samenloop en mogelijke conflicten daarin voorstelt. Beleidsmatig speelt een soortgelijke vraag. Vanochtend heb ik al geciteerd uit de brief van de minister naar aanleiding van de rapportage van de commissie-Blankert over de A4-doorstroomroute. Daarin staat dat tol ook gedifferentieerd naar tijd kan worden geheven. Dat begint al ernstig te lijken op een kilometerheffing. Daar is op zichzelf niets op tegen, maar is dat ook echt de bedoeling? Is het de bedoeling dat wij de instrumenten wat diffuser gaan benoemen? Hebben wij het dan niet over een expresbaantarieef? Ik denk dat de minister mijn vraag op dit punt wel begrijpt. In artikel 3, lid 3, staat expliciet dat een betaalpoort voor deze twee beprijzingsmaatregelen maar voor één tarief kan dienen. Waarom kun je zo'n poort niet voor

## Giskes

meer tarieven gebruiken? Het is immers denkbaar dat zich twee verschillende beprijzingsmodellen voordoen.

Een algemene discussie die bij alle mobiliteitstarieven zal spelen, betreft de vraag of voor bepaalde groepen uitzonderingen moeten worden gemaakt. Dat is bij tolheffing en expresbanen misschien wat minder expliciet dan bij de kilometerheffing. Je hebt echter toch altijd de discussie over de heffing voor gehandicapten, ambulances, taxi's, deelauto's, openbaar vervoer in het algemeen en motorrijders. Is het wel terecht om voor hen een tarief te heffen dat gelijk is aan dat voor de auto? Wij zijn immers vooral bezig om overbodig gebruik van de auto te reguleren of in ieder geval mensen daarvan bewust te maken in de hoop dat zij daar selectiever mee omgaan. Nogmaals, er is niets tegen de auto. Je zou alleen willen dat mensen die auto wat minder gretig en makkelijk gebruiken. Er zijn natuurlijk mensen die zijn aangewezen op een auto, zoals gehandicapten. Je kunt je afvragen of het logisch is om op die personen altijd het mobiliteitstarief van toepassing te verklaren. Ik begrijp de redenering van de minister, dat er geen aanleiding is voor uitzonderingen voor gehandicapten als iedereen voor een weg moet betalen omdat de investering moet worden terugverdiend of omdat een opbrengst moet worden gegeneerd. Wil de minister echter het hele rijtje – gehandicapten, taxi's, ambulances, openbaar vervoer, deelauto's en motorrijders – eens langslopen en aangeven hoe dat ligt bij de tolheffing, bij de expresbanen en bij de kilometerheffing?

Een andere groep zijn de buitenlandse weggebruikers, zowel in het personenvervoer als het vrachtvervoer. In de nota naar aanleiding van het verslag stelt de minister redelijk makkelijk dat buitenlandse weggebruikers natuurlijk ook moeten betalen, maar mij is niet duidelijk hoe dat precies zal gaan. Bij de tolheffing en de expresbanen is dat probleem wel zo prangend, terwijl je bij de kilometerheffing de redenering kunt ophangen dat het gaat om een vervanging van de ene belasting door de andere. Momenteel betalen buitenlanders die belasting ook niet, dus waarom zou je je daar druk over maken? Maar bij tol en expresbanen wordt betaald voor het gebruik van een bepaald

soort weg, en dan wordt het wat moeilijker te verdedigen. Ik ben heel benieuwd hoe de minister dat denkt te organiseren.

In artikel 23 wordt ingegaan op de wens om dit alleen te beperken tot nieuwe wegen en extra infrastructuur. Dit punt wordt door de minister in de nota naar aanleiding van het verslag beaamd. Die beperking is eigenlijk alleen terug te vinden in de plaats van de betaalpoorten, geregeld in datzelfde artikel 23. Daarin staat dat die poorten op nieuwe wegen moeten komen, maar dat de heffing alleen daarop betrekking heeft, blijkt onvoldoende uit het wetsvoorstel. Eerlijk gezegd is de grote noodzaak om het echt alleen te beperken tot nieuwe wegen nog twijfelachtig. Maar als het de intentie is, moet dat wettelijk goed worden geregeld. Daarvan heb ik onvoldoende neerslag in de wet gezien.

Hetzelfde artikel 23 maakt het ook mogelijk om, als ik het goed begrijp, tolheffing op een specifieke baan van toepassing te verklaren. Als ik dat lees, vraag ik mij weer af wat dan nog het verschil is met een expresbaan, waarvoor weer een eigen regime bestaat. Gebeurt hier niets overbodigs? In artikel 24 wordt de differentiatie naar tijd als het gaat om tolheffing mogelijk gemaakt. Is het logisch om waar het alleen maar gaat om het terugverdienen van een investering, ook te differentiëren in tijd? In de brief over de commissie-Blankert heb ik gelezen dat op zijn vroegst in 2004 een tolweg te verwachten valt. Is dat een juiste interpretatie?

Het tweede aspect is dat van de expresbanen. D66 steunt de gedachte dat er maar eens moet worden geëxperimenteerd met expresbanen, al was het maar omdat nogal wat leden van deze Kamer het gevoel hebben dat daarvan alle heil te verwachten valt. Wij kijken graag naar het buitenland, hoe het daar goed werkt met pay lanes en wat dies meer zij. Om dat in Nederland ook te introduceren is het goed om op zijn minst te beproeven hoe dat allemaal werkt. Aanvankelijk was het idee om vier proeven te gaan doen, en uiteindelijk heeft de minister dat teruggebracht naar twee: de Beneluxtunnel en de Verlengde Westrandweg. Ik wil van de minister horen of dat inderdaad het beeld is, en waarom die beperking is gekozen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik hoorde u aan het begin van uw betoog zeggen dat het met de PPS-constructie en de expresbanen niet zo'n vaart zal lopen. Vindt u het jammer als dat tegenvalt?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is geen kwestie van jammer of niet. D66 is er niet zo voor om met allerlei visioenen te werken die eigenlijk niet zijn gestoeld op een reële basis. Ik heb vier jaar lang over PPS mogen praten in behoorlijk abstracte zin, zeker als het over de aanleg van nieuwe infrastructuur ging. Als puntje bij paaltje komt, is er nog niet één project waarvoor een concreet plan op tafel ligt.

De heer **Eurlings** (CDA): U bent toch met mij van mening dat het goed zou zijn als er veel projecten komen en als wij op tal van manieren extra mogelijkheden kunnen bieden?

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, alleen op plekken waar wij het nodig vinden om nieuwe infrastructuur te maken. Als dat niet kan met gewone overheidsmiddelen, al dan niet met tol of expresbaantarieven, is het denkbaar dat je het op een andere manier laat voorfinancieren, maar wel in die volgorde.

De heer **Eurlings** (CDA): Maar dat spreekt niemand tegen; u kunt die volgorde aanhouden. Ik zeg alleen dat er heel weinig gebeurt op tal van vlakken. Maar als u die volgorde aangeeft en beweert dat dat iets kan toevoegen, kunt u dan uitleggen wat de bedoeling is van het mede door u ondertekende amendement op stuk nr. 23, waarin staat dat in de wet moet worden vastgelegd dat er maximaal twee experimenten met het expresbaantarief kunnen worden gehouden? Bent u helemaal niet bezig, de kansen die uzelf al klein achtte, waarvan wij zeggen dat ze groter moeten worden, in te perken voordat de wet is aangenomen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij zijn bezig met een proef. Het is niet gezegd dat expresbanen de oplossing van alle problemen zijn. Ik vind het ontzettend verhelderend dat zelfs een commissie onder leiding van Blankert, toch niet erg verdacht als het gaat om denken over wat het bedrijfsleven al dan niet mag doen, zegt dat je niet zozeer heil moet verwachten van alleen maar de

## Giskes

aanleg van nieuwe infrastructuur, maar dat je veel moet verwachten van heffingen, naar tijd en plaats gedifferentieerd. Laten wij dat dan eerst maar eens goed proberen. Dat is ook de volgorde waarin wij, in ieder geval op papier, steeds bezig zijn met de aanpak van de congestie: benutten, beprijzen en dan pas bouwen.

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Blankert had het niet over alle wegen met kilometerheffing, hij had het over concrete PPS-projecten. Daar hebben wij het ook over met dit wetsvoorstel. Als u zelf zegt dat het bedrijfsleven het nog niet zo goed doet, wat is dan de zin om in een situatie waarin, bijvoorbeeld vanuit het bedrijfsleven, heel veel animo zou zijn voor experimenten, zoals dubbeldekswegen, in de wet vast te leggen dat er maximaal twee experimenten mogen worden gehouden? Waar dient dat toe?

Mevrouw **Giskes** (D66): Om ze te kunnen evalueren en vervolgens te weten of wij op de goede weg bezig zijn. Ik snap heel goed dat als je alleen uit bent op aanleg van nieuwe infrastructuur je dat kunt bepleiten, maar dat is in onze ogen niet de oplossing van de congestieproblematiek. Je hebt dan misschien iets meer grote wegen waar je overheen kunt rijden, maar die wegen leiden nog altijd naar bepaalde plekken, waar die auto's moeten worden gestald en waar kleine straten dichtslibben. Dat is de echte bereikbaarheidsproblematiek van de Randstad. De steden raken gewoon vol. Op deze manier kunnen wij niet doorgaan met onszelf te verplaatsen, hoe jammer dat misschien ook is. Als het gaat om nieuwe infrastructuur, is een dubbeldeksnelweg misschien een aardig oplossing, maar daar gaat het niet om. De vraag is eerst of wij het moeten hebben van nieuwe infrastructuur of van andere maatregelen. Daar gaat beprijzing over.

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw Giskes is gematigd positief of misschien wel positief over tolwegen. Zij is wat minder positief over expresbanen. Wat is het verschil tussen die twee?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben mij niet bewust van een echt verschil in

benadering. Ik heb alleen gezegd dat het voor kan komen dat er wegen worden aangelegd die je terug wilt verdienen. Dat staat eigenlijk los van de stelling dat dat per se in PPS-verband zou moeten gebeuren. Voor mij is het niet altijd zo dat de overheid niet zelf zou kunnen zeggen dat er behoefte is aan een stukje weg, maar dat zij dat financieel niet voor elkaar kan krijgen en daarom zelf tol gaat heffen. Waarom niet? Ik maak dus niet zozeer een onderscheid. Er wordt echter gedacht dat expresbanen een oplossing zouden kunnen zijn voor de fileproblematiek. Daar ben ik niet van overtuigd. Ik denk dat expresbanen een hogere vlucht zouden kunnen nemen dan heel veel tolwegen. Ze grijpen overigens in elkaar, want voor expresbanen wordt ook tol geheven om ze terug te verdienen en ook nog eens om regulerend bezig te zijn. Het zijn dus in wezen twee kanten van dezelfde medaille. Kortom, ik maak niet echt een onderscheid. Ik ben op geen van beide echt tegen, maar ik vind het een sluitstuk van het zoeken naar de oplossingen. Het begint bij mij met ervoor te zorgen dat mensen niet zo vaak allemaal tegelijk op hetzelfde stukje weg willen rijden. Volgens mij bent u het nog met mij eens ook.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zal straks wel blijken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Een van de twee experimenten zal dus gaan over de Verlengde Westrandweg. Ik begrijp dat het principe van expresbanen is dat er altijd een andere baan moet zijn waar je zonder te betalen over heen mag. Ik meen dat je dan moet hopen dat je daarin stilstaat, want anders werkt de expresbaan niet goed. Dat is precies een reden waarom wij niet zo enthousiast zijn over expresbanen. Het werkt namelijk alleen goed als de rest flink vol staat. Je moet dus eigenlijk de files bevorderen om te zorgen dat de expresbanen leuk werken. Dat is volgens mij het paard achter de wagen spannen. De Verlengde Westrandweg is echter een bijzondere, want daar loopt geen strook naast waar je niet voor hoeft te betalen. Daarom vraag ik aan de minister of het dan niet gewoon een tolweg is. Waarom noemen wij dat dan een expresbaan? Houdt dat niet een vervaging van begrippen in?

De heer **Eurlings** (CDA): U zegt dat dit alleen maar werkt als er files staan. Weet u hoeveel files er op dit moment in Nederland staan? Het zou inderdaad het beste zijn als de overheid dit probleem zelf kon oplossen, maar waar zijn de daarvoor vereiste extra investeringen in wegen in het programma van D66?

Mevrouw **Giskes** (D66): In ons programma zijn veel extra investeringen in het openbaar vervoer opgenomen. Ik heb al zo'n 300 keer gezegd dat wij vinden dat het aanleggen van weginfrastructuur het sluitstuk is van alles wat er gedaan kan worden om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen. Het eindelijk uitbreiden van wegen is niet de oplossing. Nieuwe weginfrastructuur roept helaas alleen maar nieuw verkeer op. Dat is het paard achter de wagen spannen.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is een vrij naïeve benadering. Uit gegevens van het CPB blijkt niet alleen dat er plek is voor het openbaar vervoer, maar ook dat wij niet om investeringen in wegen heen kunnen. Het is geen kwestie van het een of het ander, maar wij moeten beide doen, want de trein zit stampvol en de files worden steeds langer. Heeft u een andere oplossing om de files snel aan te pakken en heeft u daar ook extra geld voor uitgetrokken? Als u die niet heeft, grijpt u dan alstublieft dit soort extra kansen met beide handen aan. Als u op de rem blijft staan, worden de files alleen maar langer.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij hebben het hier vanmorgen ook over gehad, maar ik zal het u nogmaals uitlegen. Het probleem doet zich vooral in de Randstad voor. Er moet nu eindelijk eens een goede impuls aan het openbaar vervoer in de Randstad worden gegeven. Niet omdat wij zo onnozel zijn om te denken dat alle mobiliteit via het openbaar vervoer afgehandeld kan worden, maar wel omdat wij weten dat de doorstroming een stuk beter gaat als wij erin slagen om 10 tot 15% van de auto's van de weg te halen. Daarnaast moeten de werktijden echt gespreid worden en moet er ernst gemaakt worden met het vervoersmanagement bij bedrijven. Over dit laatste horen wij wel veel mooie woorden, maar er wordt nog veel te weinig



## Giskes

aan gedaan. Kortom, er is nog een wereld te winnen voordat alle wegen verdubbeld of gestapeld moeten worden, zoals u wilt. Dat trekt alleen maar meer autoverkeer aan en leidt tot steeds grotere congestie in de steden. Ik hoor straks graag hoe u die congestie denkt op te lossen, want daar heeft u tot nu toe nog geen antwoord opgegeven.

D66 is helemaal niet tegen het gebruik van de auto. Ik zal het nog een keer zeggen. De echte knelpunten in de weginfrastructuur moeten opgelost worden, maar wij moeten niet de gemakkelijkste weg kiezen en alleen maar uitbreiden ten behoeve van het individuele autogebruik. Wij moeten creatief durven zijn.

Er zijn twee betalingssystemen voor expresbanen. Als men er veel gebruik van maakt, kan men een exprespas aanschaffen en in andere gevallen wordt de auto gefotografeerd en krijgt men de rekening thuisgestuurd. Dit lijkt mij een nogal ingewikkelde gang van zaken. Waarom worden er geen kaartjes op vaste plaatsen verkocht, ook voor eenmalig gebruik? Op die manier worden de administratieve lasten sterk beperkt.

De evaluatie van de proef met de expresbanen is van groot belang. Ik wijs op de voorgenomen evaluatie van het spitstarief. Aan de hand van tevoren vastgestelde verminderingpercentages van de congestie zou de effectiviteit getoetst worden. Het zou geen kwaad kunnen als ook ten aanzien van de proef met de expresbanen meer kwantitatieve eisen op tafel liggen. In een amendement doen wij een poging om streefpercentages te definiëren. Pas na een dergelijke evaluatie kan goed beoordeeld worden of dit instrument ingezet kan worden.

Waar worden de inkomsten uit de expresbanen voor aangewend? In de brief naar aanleiding van het rapport van de commissie-Blankert staat volgens mij dat al het geld gebruikt wordt voor PPS-constructies. Er is overigens ook wel eens sprake geweest van storting in de regionale mobiliteitsfondsen. Kan de minister hierover volstrekte duidelijkheid geven?

Voorzitter. Ook de regionale mobiliteitsfondsen zijn onderdeel geweest van het BOR-pakket. De fondsen zijn er om te faciliteren dat regio's naar eigen inzicht de congestieproblemen kunnen aanpakken. Om dat te faciliteren stort

de rijksoverheid een bepaald bedrag in een fonds op voorwaarde dat de regio zelf een gelijksoortig bedrag in dat fonds stort. Kan de minister op dit moment aangeven hoe die fondsen, die inmiddels al enige tijd bestaan, tot op heden besteed zijn? Welke plannen zijn op basis van die fondsen gefinancierd? Kortom, op welke wijze zijn die middelen aangewend in het licht van de afspraak dat ten minste tweederde van die fondsen bestemd zou zijn voor het openbaar vervoer. Dat staat niet met zoveel woorden in de wet. Er moet zelfs nog een uitwerking komen van de regels die gaan gelden voor deze mobiliteitsfondsen. Wij hollen dus achter de feiten aan, want die fondsen bestaan al lang en breed. Voor je het weet, zijn zij al geheel belegd. Ik hoop dat de minister vandaag kan melden dat de besteding van die fondsen in ieder geval in lijn is met de afspraak over de bestemming van ten minste tweederde van die fondsen aan openbaar vervoer.

Voorzitter. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt gemeld dat de opbrengsten uit het spitstarief als voeding voor de regionale mobiliteitsfondsen komen te vervallen. Daarbij wordt gesteld dat het nog onderwerp van gesprek is met de regio's. Ik heb begrepen dat de minister inmiddels heeft besloten om de die opbrengsten alsnog in die fondsen te storten. Mij is niet duidelijk of dat alleen geldt voor de overkruising bij Utrecht, waar de minister vanmorgen over sprak, of dat het voor alle vier de fondsen geldt. Om welke bedragen gaat het dan?

In de afgelopen tijd is duidelijk geworden dat er ruim 250 mln gulden is opgegaan aan de voorbereidingskosten voor het rekeningrijden. Welk deel van die investeringen is nog bruikbaar voor lopende projecten? Ik kan mij voorstellen dat voor de ontwikkeling van betaalpoorten hierop kan worden voortgeborduurd. Hetzelfde geldt voor de kilometerheffing. Kan de minister aangeven of het allemaal weggegooid geld is of dat het nog wel losloopt?

Tot slot nog één opmerking, namelijk dat in de nieuwe tekst van de memorie van toelichting die de minister op verzoek van de Kamer heeft gezonden, het woord spitstarief nog steeds voorkomt, alsof het een nog bestaand project is. Het lijkt mij

goed als de minister het stuk daarop nakijkt.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. De titel van het wetsvoorstel dat wij nu bespreken, wekt grote verwachtingen: Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Dat veronderstelt een breed pakket waarbij op integrale wijze de aanpak van de mobiliteitsproblematiek centraal staat. Die brede benadering is ook altijd in het vooruitzicht gesteld. Het wetsvoorstel kent immers een belangrijke samenhang met het brede pakket maatregelen dat tezamen het Bereikbaarheidsoffensief Randstad, het BOR, vormt. Bij het wetsvoorstel zoals het nu voorligt, is van deze integrale benadering echter geen enkele sprake meer. Nadat de hoeksteen van het oorspronkelijke wetsvoorstel, te weten het rekeningrijden, is geschrapt, blijft er een zeer mager wetsvoorstel over waarin de wettelijke basis wordt gelegd voor het expresbaantarief en het toltarief. Het lijkt erop dat dit wetsvoorstel misschien nog wel de kleur heeft van projectwetgeving in die zin dat de minister, zoals eerder gezegd, dringend een wettelijke basis moet hebben voor het heffen van tol in de tweede Beneluxtunnel. Ik vrees ook dat het deze achtergrond heeft – spoedeisendheid in verband met genoemde tolheffing – waardoor het instrument van de kilometerheffing niet in het onderhavige wetsvoorstel kan worden opgenomen.

Dit magere wetsvoorstel is de resultante van jarenlange discussies over het oplossen van het fileprobleem, maar de belangrijkste oplossing, het rekeningrijden, is er niet in opgenomen. Dat geldt ook voor de kilometerheffing. Dat is de huidige opvatting over de beste aanpak van het fileprobleem. Deze wet biedt dus eigenlijk nauwelijks een instrument om de files in de spits te bestrijden. Ook het invoeren van een platte kilometerheffing binnen enkele jaren biedt hiervoor geen oplossing. Immers, de naar tijd en plaats gedifferentieerde heffing is pas echt een oplossing voor de fileproblematiek en dat zit er voorlopig niet in. Er gebeurt dus voorlopig niets substantieels om de files tijdens de spits adequaat te bestrijden en dat terwijl er al honderden miljoenen waren geïnvesteerd in de flop die rekening-

## Van den Berg

rijden heet. Ik vind dit een blamage voor Paars.

Mijn fractie heeft zich nooit voorstander betoond van rekeningrijden; dat is bekend. Van de aanvang af hebben wij tezamen met de ChristenUnie ingezet op de kilometerheffing. Wij zijn natuurlijk blij met het voortschrijdend inzicht dat zich voordoet nu de verkiezingen naderen, maar het fiasco van het rekeningrijden had natuurlijk veel eerder kunnen en moeten worden onderkend. Dat was inmiddels een politiek prestigeobject geworden, waarvan wij er helaas meer hebben. De afspraken in het regeerakkoord hebben een verstarrende werking gehad. Ik hoop dat dit een les zal zijn voor degenen die zich binnenkort over een nieuw regeerakkoord mogen buigen.

Door het schrappen van het rekeningrijden is het karakter van het wetsvoorstel drastisch gewijzigd. Je kunt zelfs stellen dat dit een hernieuwd advies van de Raad van State had kunnen rechtvaardigen. Het wetsvoorstel, aanvankelijk opgezet als breed wettelijk kader dat de basis moest bieden voor de beprijzing van de mobiliteit, is uitgelopen op een wetsvoorstel waarmee feitelijk slechts twee concrete instrumenten mogelijk worden gemaakt. De vraag voor onze fractie is dan ook hoe consistent en samenhangend dit wetsvoorstel gebleven is, ook in juridische zin. Het is in feite een lege huls. Voorts betreurt mijn fractie het zeer dat het instrument van de kilometerheffing niet wordt geïntegreerd in dit wetsvoorstel. Wij zijn voorstander van één integrale wet, waarin alle financiële aspecten rond de beprijzing van mobiliteit zijn samengebracht. Ook vanuit transparante en eenduidige wetgeving acht ik dit gewenst. Waarom is dat niet ook de insteek van de minister geweest?

Het lijkt mij niet in de rede liggen om dit instrument via amendering in te brengen. Ik betreur het dat het er niet in zit, maar er is veel meer nodig om het integrale karakter in te brengen. Het lijkt mij ook in strijd met de vereiste zorgvuldigheid. Hoewel ik positief oordeel over de strekking van het amendement van mevrouw Giskes, vraag ik mij af of wij dit vanuit een oogpunt van zorgvuldige wetgeving moeten doen. Ik heb wel een andere vraag. Wat is het hoofdbezwaar om even te

wachten met de afhandeling van dit wetsvoorstel en om op een later moment de regelgeving van de kilometerheffing te integreren? Ik heb gehoord dat het advies van de Raad van State er al is. Dan zouden wij het onderdeel kilometerheffing hier toch op zeer korte termijn moeten kunnen behandelen. Waarom behandelen wij niet één geïntegreerd wetsvoorstel, waarin ook het meest substantiële onderdeel van de beprijzing is verwerkt? Ik vind het uit het oogpunt van goede, zorgvuldige en consistente wetgeving echt een groot gemis dat wij dat niet doen en niet werken aan een integrale wet. Ik vraag de minister dringend om hier uitleen te zetten waarom dat niet zou kunnen.

Ik heb vernomen dat de minister van Verkeer en Waterstaat het idee heeft geopperd dat eigenlijk niet zij, maar de minister van Financiën de eerstverantwoordelijke zou moeten zijn voor de wettelijke introductie van de kilometerheffing, omdat het in feite om belastingen gaat. Ik denk dat dit op zichzelf een reële gedachte is. De verwijzing naar de belastingwetgeving is in de wetgeving ook terecht aanwezig. Afgezien van misschien andere mogelijke beweegredenen van de minister van Verkeer en Waterstaat om dit dossier over te dragen aan een collega, kan ik mij daar best iets bij voorstellen met het oog op de inhoud van de wetgeving. In hoeverre wordt deze optie serieus door het kabinet overwogen?

Nu ik toch spreek over integraliteit en eenduidigheid merk ik op dat ik er absoluut niet gelukkig mee ben dat er maar liefst drie verschillende typen heffingen dreigen te ontstaan ter beprijzing van de mobiliteit: toltarief, expresbaantarief en over enige tijd de kilometerheffing. Wij zijn altijd voorstander geweest van één integrale heffing, waarbij de kosten voor het autorijden, naar tijd en plaats gedifferentieerd, op een voor de automobilist transparante wijze zouden worden verwerkt. Is dat nu ook het eindbeeld van de minister? In de nota naar aanleiding van het verslag wordt dat niet expliciet gesteld. Integendeel, je kunt daar grote vraagtekens bij zetten. Zou dat niet het streven moeten zijn?

### Voorzitter: Rehwinkel

De heer **Van den Berg** (SGP):  
Voorzitter. Ik wil er sterk op

aandringen dat de automobilist niet wordt geconfronteerd met meerdere betaalsystemen. Dat vinden wij ongewenst en het is zeker niet bevorderlijk voor het draagvlak onder de weggebruikers. Wil de minister toezeggen dat wordt gewerkt aan de integratie van toltarief, expresbaantarief en – op termijn – kilometerheffing? Ik sta wat dit betreft welwillend tegenover een amendement van collega Hofstra waarin een dergelijke integratie wordt voorgestaan.

Er bestaan nog steeds zorgen over betrouwbaarheid en zorgvuldigheid van de diverse betaalsystemen, bijvoorbeeld in het kader van het probleem van de vervalste kentekenplaten. Het mag helder zijn dat die betrouwbaarheid van het allergrootste belang is. Kan de minister garanderen dat de beoogde betaalsystemen waterdicht zijn?

Invoering van expresbanen betekent in feite de aanleg van nieuwe stroken asfalt die eigenlijk alleen in de spits zullen worden gebruikt. Wij vinden dat geen efficiënt gebruik van schaarse ruimte. Het gaat om een 24-uurswegvoorziening voor een piekbelasting van slechts enkele uren. De expresbanen beantwoorden naar onze opvatting pas aan hun doel als er sprake is van congestie op andere rijstroken. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt hierop gereageerd alsof er iets merkwaardigs wordt gezegd. Op pagina 14 staat dat er eerst proefondervindelijk ervaring mee moet worden opgedaan, maar het is toch volstrekt helder dat niemand op een duurdere expresbaan gaat rijden als er op de naastgelegen rijstroken een vrije doorstroming is? Dat lijkt mij zo logisch als wat. Als de kilometerheffing binnen afzienbare tijd een reële bijdrage levert aan de oplossing van de files, worden de expresbanen zelfs overbodig. Dat is natuurlijk een erg merkwaardig scenario en ik hoor graag hoe de minister hierover denkt.

Mijn fractie heeft zich altijd verzet tegen tolheffing. Wij vinden dat niet een instrument van deze tijd. Hetzelfde geldt voor het specifiek aanleggen van tolwegen via private financiering. Het wegnemen is een publiek belang en dient voor eenieder op dezelfde wijze toegankelijk te zijn. Iedereen betaalt daar ook voor via het fiscale instrument. Wij zien helemaal niets in het aanleggen van nieuwe wegen via PPS-

## Van den Berg

constructies die privaat worden geëxploiteerd, bekostigd en volgens sommigen zelfs moeten worden beheerd. Aanleg en beheer van publiekrechtelijke hoofdinfrastructuur is een overheidsverantwoordelijkheid en dient daarom alleen in handen van die overheid te zijn. Wij zien alleen in bijzondere situaties ruimte voor tolwegen. Ik denk aan de Westerscheldetunnel. De overheid draagt echter vanwege het algemeen belang van de infrastructuur de verantwoordelijkheid en dat hoort ook tot uiting te komen in aanleg, exploitatie en beheer. Ik neem aan dat de minister het met mij eens is dat ook het beheer van een tolweg een publiekrechtelijke kwestie is. Het zijn immers openbare wegen volgens de Wegenwet. Het is nu niet aan de orde, maar de ervaring leert overigens dat het zeker geen uitgemaakte zaak is dat PPS-constructies goedkoper uitvallen voor de overheid. Ook de belangen- tegenstellingen die hierbij een rol kunnen spelen, zijn voor mijn fractie aanleiding om te zeggen dat hiermee niet ruimhartig moet worden omgegaan.

In ander verband hebben wij al regelmatig gesproken over de mobiliteitsfondsen. Wij hebben met instemming kennisgenomen van de toegezegde compensatie voor de BOR-regio's in verband met het mislopen van de opbrengsten van het spitstarief. Ook zijn wij blij dat de regio Utrecht weer volop betrokken wordt bij de huidige planvorming. Dat is zeer logisch, maar enige tijd geleden lag dat kennelijk anders.

Mijn fractie heeft in het verslag de suggestie gedaan, een bepaald percentage van de gelden uit de mobiliteitsfondsen te bestemmen voor de investeringen in fietsvoorzieningen. De minister wijst dit af. Zij meent dat de afweging met betrekking tot de besteding van de gelden het beste op regionaal niveau kan worden gemaakt. Ik vraag mij af of dit wel een sterk argument is. Het zou dan immers ook moeten gelden voor het openbaar vervoer. De minister zegt echter terecht dat tweederde van de gelden naar deze sector moet. Waarom zou je ook niet voor de sector "fietsvoorzieningen" een bepaald percentage vastleggen in de wet?

Er zitten ook sociale aspecten aan dit wetsvoorstel. Er zijn namelijk consequenties voor gehandicapten. Mevrouw Giskes sprak hier al over,

dus ik zal er niet uitvoerig over zijn. Ik sluit mij aan bij haar vragen. In het wetsvoorstel staan immers algemene bepalingen voor mobiliteitstarieven en ik neem aan dat die ook zullen gelden voor de kilometerheffing. De minister kan zeggen dat wij daar later op kunnen terugkomen, maar nu worden de algemene bepalingen voor de mobiliteitstarieven vastgelegd, dus dit thema moet zeker enige aandacht krijgen.

Mijn fractie heeft gevraagd of dit wetsvoorstel niet de gelegenheid biedt om de verantwoordelijkheden voor de veren te verankeren. De problematiek rond de veren is nog steeds niet opgelost. De minister zegt dat die hier niet in thuishoort, maar ik wijs erop dat het veergeld ook een vorm van mobiliteitstarief is. Het past dus wel degelijk in dit wetsvoorstel. In de nota naar aanleiding van het verslag staat ook dat het kabinet niet denkt aan een wettelijke regeling van de verantwoordelijkheden voor overzetveren. Die stelling is natuurlijk wat raar, want er zijn nu eenmaal verantwoordelijkheden en die staan in de volstrekt verouderde Verenwet. Sinds minister Maij-Weggen wachten wij al op een herziening hiervan. Er is dus alle aanleiding om hiernaar te kijken. Kennelijk genieten de veren een niet al te hoge prioriteit, terwijl zij een belangrijk onderdeel van ons mobiliteitssysteem vormen. Heeft de minister al uitvoering gegeven aan mijn motie bij de laatste begroting, waarin ik haar vroeg om het voortouw te nemen om met provincies tot een oplossing van de problematiek rond de veren te komen? Graag hoor ik hierover een nadere mededeling van de minister in dit debat.

Ten slotte speelt Europa ook hierbij een belangrijke rol. De minister onderstreept in de nota naar aanleiding van het verslag meerdere malen dat Nederland een pioniersfunctie vervult bij de kilometerheffing voor personenauto's. Op grond van ontwikkelingen elders in Europa vragen wij ons echter af of onze stappen niet zullen worden doorgekruist door Europese richtlijnen. Lopen onze plannen wel in de pas met wat zich nu aftekent in onder meer het witboek? Wij leven niet op een eiland, dus wij moeten goed naar de internationale situatie kijken.

Voorzitter, vragen te over dus. Voordat wij ons eindoordeel over het wetsvoorstel uitspreken, willen wij

het verloop van de discussie en de reactie op de verschillende amendementen afwachten.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. In het denken over mobiliteit is sprake van een belangrijke accentverschuiving. Er komen instrumenten om het gebruik van de auto zwaarder te belasten, terwijl eerder vooral het bezit van de auto werd belast. Die accentverschuiving spreekt de SP om verschillende redenen aan. In de eerste plaats is het eerlijker om vooral het gebruik te belasten. Het principe dat de vervuiler betaalt, krijgt zo ook handen en voeten bij de automobilititeit. Rijd je veel, en bovendien in een vervuilende auto, dan dien je meer te betalen; anders zouden de kosten van het tegengaan van vervuiling op de gemeenschap worden afgewenteld en dat is niet redelijk. Als tweede reden geldt de winst voor het milieu. Inzicht in de kosten van het dagelijkse auto-gebruik zal een remmende werking hebben. Minder en schonere autokilometers zijn goed voor het milieu. Toch geldt hier dat beide aspecten, een eerlijkere verdeling van de kosten en de milieuwinst, ook op een andere manier kunnen worden bereikt, namelijk door alle kosten direct via de brandstofaccijns aan de automobilist door te berekenen. Dit heeft de grootste voorkeur van de SP; alle andere oplossingen zijn second best. Deelt de minister die opvatting? Ik realiseer mij hierbij terdege dat dit alleen in een veel groter dan alleen een nationaal verband kan worden doorgevoerd, bijvoorbeeld op Europees niveau. Ik acht het echter van belang om de visie van de minister te vernemen op dit punt. Misschien kan zij daarbij ingaan op de vraag of zij doorberekening via de brandstofaccijns op de langere termijn als een wenkend perspectief beschouwt. De SP-fractie doet dat uitdrukkelijk wel.

Mevrouw **Giskes** (D66): Vindt u het eerlijk dat mensen die op een plek wonen waar zij geen andere keuze hebben dan de auto te gebruiken, net zoveel moeten betalen als mensen die op een plek wonen waar wel degelijk alternatieve vervoersmogelijkheden zijn?

## Van Bommel

De heer **Van Bommel** (SP): Ten eerste is mijn fractie van mening dat het openbaar vervoer fors moet worden verbeterd, zowel in de stad als op het platteland zodat ook daar een keuze gemaakt kan worden. Ten tweede blijkt uit de praktijk dat mensen op het platteland niet veel meer rijden dan mensen in de Randstad. Het gemiddelde aantal kilometers dat daar gereden wordt, is in sommige delen van het land echt niet meer dan in de Randstad. De vergelijking gaat op dat punt dus niet op; mensen op het platteland hoeven niet per definitie meer kilometers per auto te maken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nu niet, maar als het allemaal duurder wordt, wordt het lastiger om de auto te gebruiken omdat er geen alternatief is. Het is u bekend dat het openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden niet goed van de grond kan komen, hoezeer dat ook gewenst is. Wij moeten ons daarover geen illusies maken. Ik geloof niet dat alles is op te lossen met behulp van het openbaar vervoer, maar op plaatsen waar dat wel mogelijk is, kan het autorijden duurder worden gemaakt. Ik begrijp niet dat u die mogelijkheid wilt wegvakken.

De heer **Van Bommel** (SP): Het probleem is dat het openbaar vervoer op het platteland verder is uitgekleeft als gevolg van de Wet personenvervoer 2000, die met de steun van de fractie van D66 is aangenomen. Met deze wet wordt voorzien in een bezuiniging van het stads- en streekvervoer. De bus, die op het platteland zo belangrijk is, verdient de extra impuls die door de D66-fractie wordt bepleit. Het is echter ongeloofwaardig om eerst het openbaar vervoer uit te kleden en er vervolgens geld in te stoppen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Volgens uw gedachtegang is het openbaar vervoer op het platteland slechter geworden, maar moeten de mensen daar evenveel betalen als de mensen in de Randstad waar wel een goed alternatief voorhanden is? Dat is toch ook niet eerlijk?

De heer **Van Bommel** (SP): Op korte termijn kunnen de bezuinigingen in het openbaar vervoer op het platteland ongedaan gemaakt worden. Dat is een politieke keuze

die vandaag gemaakt kan worden voordat andere instrumenten worden aangewend en voordat besloten wordt tot een doorberekening via de brandstofaccijns. De verbeteringen van het openbaar vervoer op het platteland en de invoering van betalen via brandstofaccijns of welk ander instrument dan ook kunnen hand in hand gaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ten aanzien van het verbeteren van het openbaar vervoer op het platteland vindt u ons aan uw zijde. In de huidige situatie pakt een gelijke kilometerheffing echter onrechtvaardig uit voor de mensen die meer op autovervoer zijn aangewezen. Naar mijn mening houdt u daarmee te weinig rekening.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik heb net aangegeven dat in sommige niet-dichtbevolkte delen van het land het gemiddelde aantal auto-kilometers gelijk is aan het gemiddelde aantal in de randstad. De één-op-één-relatie die door u en mevrouw Giskes wordt gelegd, het wonen op het platteland en het verplicht meer autokilometers moeten maken, gaat niet op. Verder heeft iemand die buiten de Randstad woont niet per definitie te maken met slecht openbaar vervoer. Gelukkig nog niet.

De inzichten op het punt van het belasten van automobilititeit veranderen snel. Jarenlang is gesproken over de voordelen en vooral over de nadelen van rekeningrijden. Ik herinner mij het debat dat ik op uitnodiging van de Jonge Socialisten in de Partij van de Arbeid mocht voeren met deze minister in de namiddag van 12 januari 2001 op een boot in Utrecht. Ik zie dat de minister zich die gelegenheid herinnert. Toen ik mijn bijdrage begon met goed nieuws, namelijk met de voorspelling dat het rekeningrijden niet doorging, kreeg ik grote ogen te zien. Overigens niet van de minister, maar wel van de Jonge Socialisten. Het zou nog maanden duren voordat deze minister de stekker uit het rekeningrijden trok. Het feit dat de minister zich in het geheel niet verbaasde over mijn voorspelling, doet bij mij het vermoeden rijzen dat er sprake was van voorkennis. Ik vraag haar daarom recht op de man af: wist u op 12 januari 2001 reeds dat het rekeningrijden niet doorging? Ik

vraag dit niet zonder reden. Ik vraag het omdat ik voorspel dat de kilometerheffing, die in sommige kringen ook wel de Hofstraheffing wordt genoemd, niet doorgaat. Over dit instrument zal grote politieke ruzie ontstaan; bovendien zijn er technische, wettelijke en financiële aspecten aan de komst van de kilometerheffing verbonden die de introductie ervan moeilijk en dus onwaarschijnlijk maken. Een regering die het aandurft om met al die onzekerheden toch een kilometerheffing door te voeren, zal een onfortuinlijk lot treffen. Wat is de visie van de minister op dit punt? Meent zij dat de planning van de ontwikkeling en de invoering van de kilometerheffing doorgaat? Natuurlijk heeft ook zij geen glazen bol, maar na vier jaar dit ministerie te hebben aangestuurd, zal zij er wel een mening over hebben.

Minister **Netelenbos**: Ik heb de heer Van Bommel onlangs geprezen vanwege zijn steun voor het voorstel inzake de kilometerheffing. Ik heb toen gezegd dat ik het fantastisch vond dat hij, die vaak tegen is, nu voor was. Hij gaat mij nu toch niet vertellen dat hij zich heeft bedacht?

De heer **Van Bommel** (SP): Dat zal ik inderdaad niet doen. Ik heb die uitdrukking niet voor niets gebruikt. Mijn fractie ziet de oplossingen waarvoor nu wordt gekozen als "second best". Mijn fractie realiseert zich heel goed dat Europa niet vanuit Nederland kan worden aangestuurd en dat doorberekening via de brandstofaccijns nooit alleen in Nederland kan. Toch is mijn fractie van mening dat dit een betere oplossing is. Nederland zou op dat punt een grotere voorhoederol moeten spelen binnen Europees verband. Voor alle duidelijkheid: de steun van mijn fractie voor de kilometerheffing is onverkort.

De heer **Eurlings** (CDA): Er ligt juist op dit punt – de rondgang langs buurlanden om te bekijken of wij gezamenlijk iets met de accijnzen kunnen doen – een motie voor waarover wij nog moeten stemmen voordat wij over de kilometerheffing praten. Ik begrijp dat de heer Van Bommel het met die lijn eens is en daar ben ik blij om. Betekent dat evenwel dat een mogelijk amendement om voorafgaand aan die discussie en de stemmingen al iets



## Van Bommel

in de wet te vlechten niet op zijn instemming mag rekenen?

De heer **Van Bommel** (SP): In de motie waarover nog moet worden gestemd wordt gesproken over alternatieven in algemene zin. In algemene zin is mijn fractie dan ook van mening dat het een verstandige motie is, die waarschijnlijk op onze steun kan rekenen. Wij hebben het moeilijk met het amendement om de kilometerheffing in dit wetsvoorstel te vlechten. Wij hebben het sowieso moeilijk met dit wetsvoorstel omdat er geen integrale visie op auto-mobiliteit aan ten grondslag ligt. Het is eigenlijk meer een overblijfsel van allerlei ideeën die in het verleden zijn geopperd en die nu in een kaderwet worden gebracht om in vredesnaam maar iets te doen. Het ene instrument bemoeilijkt mogelijk zelfs de invoering van het andere instrument en een toekomstperspectief is al helemaal niet te bespeuren. Ik wilde eerst maar eens met de minister debatteren over de vraag of het wel verstandig is om überhaupt door te gaan met dit wetsvoorstel.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Van Bommel sprak over voorkennis in januari 2001. Het zal hem toch bekend zijn dat in november 2000 een motie van de D66-fractie voorlag die precies behelsde wat er gebeurde? Het zal hem duidelijk zijn dat uiteindelijk datgene gebeurt wat mijn fractie voorstelt. Als ik de heer Van Bommel nu vertel dat de kilometerheffing er wel degelijk komt, kan hij gerust gaan slapen.

De heer **Van Bommel** (SP): Dit is een buitengewoon creatieve wending, maar ik moet er toch een beetje om glimlachen. Er worden zo vaak moties aangenomen in deze Kamer, soms zelfs moties die door de D66-fractie worden ingediend en de steun van mijn fractie krijgen. Op dat moment was het echter nog absoluut niet duidelijk dat de stekker uit het rekeningrijden zou worden getrokken. Ik denk dat de motie van de D66-fractie niet zozeer op voorkennis, maar op verwachting of misschien wel op hoop was gebaseerd. Daarom heeft mijn fractie die motie toen gesteund.

Dit wetsvoorstel, dat eigenlijk was bedoeld om rekeningrijden mogelijk te maken, is door het vervallen van die optie een stuk minder spectaculair geworden. Het doel is nu het

mogelijk maken van betalen voor het gebruik van een specifiek stuk weg. Dat wordt concreet vertaald in de introductie van betaalstroken en toltarieven. Ondanks dat de minister voor haar voorstellen voor een kilometerheffing op brede steun kan rekenen, houdt zij vast aan de tijdelijke optie van betaalstroken en toltarieven. Deelt zij onze opvatting dat het gebruik van deze tijdelijke instrumenten de komst van betere instrumenten voor het doorberekenen van de kosten van het autorijden bemoeilijkt? Hoe meer betaalstroken, tolwegen en toltunnels er zijn, des te onwaarschijnlijker wordt het dat er een integraal landelijk systeem zal worden ingevoerd voor het doorberekenen van de autokosten.

Het speerpunt bij het wetsvoorstel was aanvankelijk nog het rekeningrijden, maar dit gaat gelukkig niet door. Dat hiertoe pas in een laat stadium is besloten, is de regering ernstig te verwijten. Is er inmiddels zicht op de totale kosten van dit mislukte politieke experiment? Er is in de motie-Eurlings van een maand geleden sprake van een verliespost van ruim 256 mln gulden, oftewel 118 mln euro. De ontwikkelde technieken, de proefopstellingen, de ambtelijke uren, het is allemaal weggegooid geld geweest, gemeenschapsgeld wel te verstaan, dat veel beter had kunnen worden besteed aan het ongedaan maken van de bezuinigingen op het openbaar vervoer.

Die bezuinigingen zullen sowieso moeten worden omgezet in extra investeringen als wij de files willen bestrijden, want wat wij ook doen, voorlopig blijft de automobilist in Nederland in de file staan. Dat het alternatief openbaar vervoer noodlijdend blijft, komt slechts voort uit de ideologische discussie die in Europa nog steeds wordt gewonnen door de marktfundamentalisten, vooral in Nederland. Maar ook in ons land zal eerst de wal het schip keren. "Nederland is vol; ja, met auto's", zo lees ik in het buurthuis waar ik geregeld koffie drink. Met 9 miljoen auto's in 2010 zal dit inderdaad het geval zijn, en deze regering is er niet in geslaagd een samenhangende visie te ontwikkelen om deze ramp af te wenden. Ook dit komt doordat de ideologische discussie over de verhouding tussen overheid en markt ook onder Paars-2, nota bene met de sociaal-democraten als grootste factor, door de liberalen wordt

gewonnen. Het zijn de Jorritsma's en de Zalmen die in dit kabinet de dienst uitmaken als het gaat om de verhouding tussen overheid en markt. Het wordt tijd dat de PvdA bij de vorming van een volgend kabinet naar links gaat kijken, anders worden vraagstukken op het gebied van het openbaar vervoer, maar ook in het onderwijs en de zorg, ook in een volgende kabinetsperiode niet opgelost. De PvdA is allang geen voertuig voor verandering meer in dit land, ze is een onderdeel van het probleem geworden. Haar kiezers zouden er goed aan doen, te eisen dat hun club in de volgende kabinetsperiode óf een progressieve regering vormt, óf in de oppositie gaat. Wij zullen het snel weten...

Terug naar het wetsvoorstel. Waartoe zal aanneming ervan leiden? In ieder geval tot de aanleg van meer wegen, waar tegen betaling over gereden zal mogen worden. Fortuinlijke automobilisten in mooie pakken en dure auto's rijden straks schaterlachend over die nieuwe wegen, terwijl de gewone man of vrouw met een Opelje Corsa of een Fiat Panda op de weg ernaast stilstaat, in de file. Dat zal toch de praktijk zijn. De komst van deze yuppenbanen zal leiden tot een zichtbare tweedeling op de weg. Een deel van het gemeenschapsgeld, bestemd voor de infrastructuur, wordt straks gereserveerd voor de vermogende automobilist. Daarmee worden de files niet structureel opgelost, de overheid haalt zo alleen meer geld binnen. Maar dat was niet de oorspronkelijke bedoeling van deze operatie. Of toch wel? Nieuwe wegen trekken nieuwe verkeersstromen aan; dat zal ook gelden voor betaalstroken en tolwegen. Waarom denkt de regering hier anders over?

Een ander thema uit de wet, het aangaan van publiek-private samenwerking. Die zal voor private partijen alleen interessant zijn zolang er sprake is van schaarste. Zij zullen er dan baat bij hebben dat er op de vrij toegankelijke wegen congestie blijft bestaan. In het overleg, voorafgaande aan die samenwerking, zullen zij dan ook aangeven dat zij geen gelijktijdige investeringen in de concurrerende wegen willen zien. Ziet de minister dit risico? En hoe wil zij voorkomen dat haar opvolgers voor deze verleiding bezwijken? Overigens is de SP van mening dat de aanleg van infrastructuur een publieke zaak is, die na publieke

## Van Bommel

besluitvorming met publieke middelen moet worden bekostigd. Medefinanciering van burgers en bedrijfsleven dient via belastingheffing plaats te vinden. Dat is democratischer, makkelijker en zuiverder. Het gedroomde win-winresultaat waarop aanhangers van PPS blijven hopen, wordt in de praktijk zelden of nooit gerealiseerd. Waarom blijft de regering wat dit betreft dagdromen?

Ik kom tot een afronding van mijn bijdrage. Wat mij bij dit wetsvoorstel stoort, is dat er zo weinig visie op mobiliteit aan ten grondslag ligt. Er worden geen echte keuzes gemaakt, en dit kenmerkt de sleetsheid waarmee dit kabinet de laatste jaren regeert. Het zou kunnen kiezen voor een platte kilometerheffing en die voorlopig als het enige instrument beschouwen, maar ook dit doet het kabinet niet. Gekoppeld aan ruime investeringen in het openbaar vervoer en meer aandacht voor de fiets kan het eerlijk beprijzen van het gebruik van de auto tot het begin van een oplossing van de problemen leiden. Het zal er voorlopig allemaal niet van komen. Dat stemt somber.

Het huidige wetsvoorstel zal de bereikbaarheid niet afdoende en slechts tijdelijk verbeteren. Het is in die zin onvoldragen en kan misschien beter worden teruggenomen om in een volgende periode op basis van een integrale visie op mobiliteit en bereikbaarheid opnieuw aan de Kamer te worden voorgelegd. Ik nodig de minister dan ook van harte uit om dat te doen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Op zichzelf ben ik het op een aantal punten eens met de heer Van Bommel. Hij zegt alleen dat er 9 miljoen auto's komen en dat wij dat niet meer kunnen oplossen. Hoe denkt hij dat te voorkomen als hij tegelijkertijd zegt dat de kleine man – volgens mij is dat de meerderheid in Nederland – moet kunnen blijven rijden?

De heer **Van Bommel** (SP): De uitdrukking "de kleine man" ken ik eigenlijk niet. Ik ben zelf niet zo groot; dat bedoelt u misschien. Ik heb een Opel Corsa; dat bedoelt u misschien ook. Maar ik heb niemand in de Kamer, ook GroenLinks niet, ooit horen zeggen dat gewone mensen met gewone inkomens, laten wij zeggen modaal, geen auto zouden mogen rijden. Dat heeft u mij

hier nooit horen zeggen en ik heb het nog nooit iemand hier horen zeggen, maar dat suggereert u nu.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U begrijpt mijn vraag niet, hoewel ik toch vrij duidelijk was. U zegt over die 9 miljoen auto's: dat wordt niks, dat moeten wij voorkomen. Hoe wilt u dat voorkomen als u er geen instrument voor hebt? U wilt geen gedifferentieerde kilometerheffing en u wilt niet dat de autokosten flink toenemen. Hoe wilt u dat dan voorkomen?

De heer **Van Bommel** (SP): U hoort mij zeggen dat ik een groot voorstander ben van doorberekening via de brandstofaccijns, wat zal resulteren in een behoorlijke verhoging van de directe dagelijkse kosten. Verder heeft u mij horen spreken over fors investeren in het openbaar vervoer. U heeft mij ook horen zeggen dat een platte kilometerheffing tot de mogelijkheden zou moeten behoren. Dan moet je echter niet tegelijkertijd andere systemen invoeren die een landelijk door te voeren integrale doorberekening bemoeilijken. Dat doet dit wetsvoorstel. Doordat je met verschillende instrumenten gaat werken, zal het draagvlak voor nieuwe instrumenten alleen maar afnemen.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Dit voorstel had eigenlijk de bekroning moeten zijn van de strijd die deze minister jarenlang heeft gevoerd voor het rekeningrijden. De spitsheffing was immers het hart van het oorspronkelijke wetsvoorstel. Een halfjaar terug heeft de minister het hart uit de wet gehaald en daarmee de gefaseerde afbraak van het rekeningrijden voltooid. Van tolpoorten in de hele Randstad ging het immers naar een proef in vier stedelijke gebieden, daarna naar drie stedelijke gebieden, die er ook nog veel geld voor kregen tot uiteindelijk een "gift" van 250 mln per stedelijke regio zonder spitstarief. Overgebleven is een wetsvoorstel dat slechts de grondslag biedt voor het expresbaantarief en voor het toltarief.

Nu zeg ik er direct bij dat dit niet primair de schuld is van deze minister, maar eerder een gevolg van

het groeiende verzet in de Kamer tegen het rekeningrijden, waarvoor de minister vervolgens de kilometerheffing als veel beter alternatief heeft ingebracht. Onze fractie is in 1997 al begonnen met het indienen van moties voor dat alternatief. Uiteindelijk hebben die op den duur wel resultaat, zoals wij met genoeg mogen constateren, maar ondertussen zijn wij een vijftal jaren verder. Ik denk dat je na het hele debacle van het rekeningrijden moet constateren dat de Kamer zich uiteindelijk jarenlang machteloos heeft getoond.

Onze fractie kan om zowel procedurele als inhoudelijke redenen geen enthousiasme opbrengen voor het uiteindelijke product. Ik ga eerst in op de procedure. In de memorie van toelichting bij het oorspronkelijke wetsvoorstel kunnen wij lezen dat er sprake is van een samenhangend pakket van maatregelen en van een duidelijke samenhang die zorgt voor voldoende evenwicht. Dat evenwicht kon naar het oordeel van de regering verstoord raken, indien cruciale onderdelen geen doorgang konden vinden. In dat licht is het verbazingwekkend dat de regering een halfjaar later met net zoveel gemak de kern uit het voorstel haalt en dat verhaal over de samenhang blijkbaar is vergeten. Vrijwel alle fracties hebben in het verslag gevraagd waarom de kilometerheffing niet in het wetsvoorstel is geïntegreerd. De reden blijkt een nogal opportunistische te zijn. De tweede Beneluxtunnel en de Verlengde Westrandweg zijn op afzienbare termijn gereed en daarom moet dit voorstel zo snel mogelijk worden afgehandeld. Het wetsvoorstel lijkt hiermee het karakter van een noodwet te krijgen. Die indruk wordt nog versterkt door de opmerking in de toelichting op het oorspronkelijke wetsvoorstel, dat de verschillende maatregelen (spitstarief, betaalsoorttarief en toltarief) zullen worden geïntegreerd in één heffingssysteem, te weten de kilometerheffing. Die verbrokkelde aanpak verdient wat ons betreft zelfs geen troostprijs. Vanochtend heeft de minister de stand van zaken rond het wetsvoorstel inzake de kilometerheffing al aangegeven. Het advies van de Raad van State blijkt binnen te zijn. Ik hoop dat het wetsvoorstel heel snel naar de Kamer komt. Ziet de minister grote problemen op basis van het advies van de Raad van State?

## Stellingwerf

De toekomst van de kilometerheffing is in onze visie cruciaal. Het is uiteindelijk de basis voor het mobiliteitssysteem. Stel dat de Kamer in de huidige samenstelling akkoord gaat met het thans aan de orde zijnde wetsvoorstel. Daarmee worden twee mobiliteitstarieven geïntroduceerd. Het is denkbaar dat vervolgens het wetsvoorstel kilometerheffing niet door de Kamer wordt aanvaard. Dan hebben wij uiteindelijk twee instrumenten die wat ons betreft niet hoeven, maar niet het systeem van de toekomst. Die kilometerheffing is in haar sturingsmogelijkheden al enorm beperkt door de beoogde budgettaire neutraliteit en kan zelfs helemaal worden uitgeschakeld als een meerderheid van de Kamer in de nabije toekomst vindt dat het bestaan van twee mobiliteitstarieven (het expresbaantarief en het toltarief) wel voldoende is. De urgentie voor invoering van het toltarief is wat ons betreft dus niet groot. Bij het expresbaantarief gaat het vooralsnog om proeven. De totstandkoming van de kilometerheffing mag door dit wetsvoorstel niet in de waagschaal worden gesteld, terwijl het wel zo kan uitpakken.

Een belangrijk argument ten faveure van de kilometerheffing wordt ons aangereikt door de commissie-Blankert, die stelde dat fysiek gescheiden betaalstroken over grote lengte de doorstroming minder goed bevorderen dan de introductie van een naar tijd en plaats gedifferentieerde beprijzing van het gebruik van het wegennet. In de brief van de minister van 18 december wordt hiervan ook gewag gemaakt.

Alles overziende vinden wij het noodzakelijk dat samenhang wordt gegarandeerd tussen het thans aan de orde zijnde wetsvoorstel en het wetsvoorstel kilometerheffing. Collega Giskes heeft een amendement ingediend dat ik niet zo sterk vind. Uiteindelijk wordt alleen het woord kilometerheffing in dit wetsvoorstel gebracht. Daar kun je niet zo heel veel mee. Zelf heb ik een amendement ingediend dat ertoe strekt de inwerkingtreding van de tariefonderdelen van dit wetsvoorstel te koppelen aan goedkeuring door het parlement van het wetsvoorstel kilometerheffing. Wij moeten voorkomen dat deze wet wordt aangenomen terwijl wij de kans lopen dat een kilometerheffing vervolgens niet mogelijk wordt

gemaakt. Als er intussen zo nodig een voorziening moet komen voor de tweede Beneluxtunnel, dan kan dat ook met een aparte voorziening, zoals wij dat tot nog toe bij tolprojecten altijd hebben gedaan. Zoiets kan bij wijze van spreken als hamerstuk passeren.

Ik kom op ons inhoudelijk commentaar op het wetsvoorstel. Bij recente debatten over het NVVP en over de begroting heb ik mijn teleurstelling uitgesproken over het beperkte ambitieniveau van de regering wat betreft het terugdringen van de groei van de automobilititeit. Ook dit wetsvoorstel getuigt van dat ambitieniveau. Niet het beperken van de groei van de mobiliteit staat centraal, maar de verbetering van de bereikbaarheid. Wij kennen elkaars stellingname. In deze tijd van hypermobiliteit kunnen wij ons dit niet veroorloven. Er zal sprake moeten zijn van een gelijktijdige inzet van meerdere instrumenten. Met dit voorstel wordt de wettelijke grondslag geboden voor expresbaanen toltarieven. Voor de toepassing daarvan moeten er natuurlijk expresbanen en tolwegen voorhanden zijn. Wij zetten grote vraagtekens bij de inzet van deze instrumenten, zeker als het gaat om losse flodders naast de kilometerheffing.

Wat de tolwegen betreft: hoe meer passages, des te rendabeler zijn zij. Dit is zeker van doorslaggevend belang als zij particulier worden geëxploiteerd. Alleen al om die reden juichen wij hun komst niet toe, omdat zij niet stroken met het door ons gewenste mobiliteitsbeleid. Daarnaast zitten wij ook niet te wachten op expresbanen. Daarvoor moet veel extra asfalt worden aangelegd en dat staat weer op gespannen voet met de prioriteitsvolgorde "benutten, prijzen en bouwen". Daarbij komt dat de desbetreffende stroken slechts een klein deel van het etmaal worden gebruikt. Expresbanen zijn namelijk alleen aantrekkelijk als er op de parallelle banen, gewone wegen dus, files staan. Dat is normaal gesproken alleen in de spits het geval. Afgezien van de extra mobiliteit die wordt gegenereerd door de aanleg van extra asfalt, is het de vraag of deze systemen een lang leven beschoren zullen zijn. Wordt met de introductie hiervan wel voldoende rekening gehouden met de mogelijkheden van een gedifferentieerde kilometerheffing?

De minister stelt zelf in de nota naar aanleiding van het verslag dat de kilometerheffing te zijner tijd mede kan worden gebruikt voor de inning van de gelden, verschuldigd voor het gebruik van een expresbaan of tolgeweg. Daarbij komt dat een serieuze inzet van de kilometerheffing tot een forse reductie van het aantal files zal leiden. Als wij dat eerst doen, dan zal blijken dat er minder behoefte is aan wegen, of dat nu aparte tolgewegen, expresbanen of gewone wegen zijn. De minister wil overgaan tot invoering van een apart voertuigapparaatje en portalen voor de expresbanen en er zullen ongetwijfeld ook extra kosten moeten worden gemaakt voor de inning van de tolgelden. Wij vragen ons dan af: willen wij met het oog op de introductie van de kilometerheffing echt zo'n investering nu nog doen met het financiële fiasco van het rekeningrijden à 200 mln nog vers in het geheugen? Straks moeten wij allemaal ook nog aan de mobimeter, waar wij dus voorstander van zijn. Dat is weer een ander kastje. Hoe ontvangen private investeerders in tolwegen eigenlijk het hun toekomstige deel van de tol als het toltarief wordt geïntegreerd in de kilometerheffing? Dat lijkt mij op een gegeven moment moeilijk uit elkaar te houden.

Dan heb ik nog een vraag over het maximale expresbaantarief van 7 euro. Uitgangspunt is dat het tarief omhoog gaat als blijkt dat dat noodzakelijk is om congestie te voorkomen. Dat lijkt mij een logische redenering. Maar heeft de minister rekening gehouden met een scenario waarbij ook met 7 euro nog sprake is van congestie op de expresbaan? Wat dan? In hoeverre is er bij de inzet van beide instrumenten gevaar voor sluipverkeer op het onderliggende wegennet? Wordt dat effect bijvoorbeeld ook onderzocht?

In het voorliggende wetsvoorstel wordt ook de instelling van regionale mobiliteitsfondsen vastgelegd. Verschillende vragen die hierover in de schriftelijke gedachtewisseling zijn gesteld, zijn voor ons voldoende beantwoord. Ik miste een antwoord op onze vraag over de brief van de Alliantie Zuid-Nederland d.d. 3 juli 2001 waarin wordt gevraagd om een extra rijksbijdrage voor Zuid-Nederland, vergelijkbaar met de bijdrage die de vier Randstadregio's ontvangen. Daarnaast vraag ik aandacht voor de suggestie om in de

## Stellingwerf

wet vast te leggen dat tweederde van de regionale fondsen moet worden bestemd voor het OV. Blijkbaar bestaat er overeenstemming over dat voornemen, want daar is geen verzet tegen aangetekend. Wat verzet zich er nu tegen om dat ook wettelijk te verankeren? Wij zouden er wel aan hechten dat dat ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd. Als dat in de wet vastligt, dan is in ieder geval de kans veel groter dat het ook daadwerkelijk gaat gebeuren. Wij hebben dan in ieder geval een titel waarop de mensen kunnen worden aangesproken. Of wil de minister de decentrale overheden dan toch nog de mogelijkheid bieden om voor een andere verdeling te kiezen? Ik heb een amendement ingediend waarmee wordt beoogd om dat "tweederde" vast te leggen in de wet.

In het verslag heb ik gevraagd waarom bepaalde vrijstellingen van de mobiliteitstarieven niet in de wet zijn opgenomen. Het antwoord daarop heeft mij niet overtuigd. Ik sluit mij kortheidshalve aan bij de vragen die mevrouw Giskes daarover heeft gesteld, bijvoorbeeld over invaliden en mensen die in een deelauto rijden.

Ik rond mijn betoeg af. De fractie van ChristenUnie is op grond van procedurele en inhoudelijke argumenten niet enthousiast over het voorliggende wetsvoorstel. Wij dringen er bij de minister op aan, snel werk te maken van de wettelijke grondslag voor de kilometerheffing. Als ons land een goed werkend systeem van kilometerheffing heeft, zal de nu voorliggende wettelijke regeling voor mobiliteitstarieven overbodig blijken te zijn. Daar zijn wij van overtuigd.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Wij staan in Nederland in de komende kabinetsperiode ongetwijfeld voor een zeer grote uitdaging op het vlak van de mobiliteit, welke coalitie er ook komt. De cijfers spreken namelijk voor zich: Nederland loopt vast, op de weg en in het openbaar vervoer. Soms staat er 400 kilometer file. Mensen die wel verantwoord willen omgaan met mobiliteit, maar dat niet kunnen, zodat zij zich onmachtig voelen. De trein zit vol als die rijdt en als ze toch met de auto gaan, schuiven ze achteraan in de file aan. Ze kunnen

op dit moment dus geen goede keuze maken. Nederland zakt door congestie verder weg als aantrekkelijk vestigingsland. Dat zijn problemen die wij zullen moeten oppakken.

Als je kijkt naar de drie b's volgens welke wij hier alle discussies voeren – benutten, beprijzen en bebouwen – vindt de CDA-fractie dat daarbij een andere prioritering aan de orde dient te zijn: meer benutten, meer bouwen, zij het op een intelligente manier en daarna, als er een mobiliteitsmarkt is waarin mensen keuzes kunnen maken, kan naar de prijzen in de zin van sturen worden gekeken. Veel mensen zijn het erover eens dat wij wat moeten gaan doen. Wij kunnen niet meer op de rem trappen. Het kan niet het één of het ander zijn. We zullen zowel richting OV, met overheidsinvesteringen en PPS-constructies, als op de weg, met overheidsinvesteringen en PPS-constructies, stappen vooruit moeten zetten. Wij moeten niet meer ideologisch op de rem gaan staan, want niet alleen de economie, maar ook het milieu zijn de dupe als alles in Nederland vastloopt.

Ik heb net gezegd dat wij een andere prioritering hebben. Als er een situatie bestaat waarin mensen werkelijk alternatieven hebben, zowel qua OV als op de weg, bijvoorbeeld met een gewone weg en een expresbaan, kan worden gekeken wat er met prijsbeleid kan worden toegevoegd. Want sturen, wat de minister met de kilometerheffing wil en wat zij met het rekeningrijden wilde, heeft alleen zin als mensen een andere richting uit kunnen gaan. Als je over dezelfde weg naar en van je werk moet gaan, leidt een spitstarief op onze gewone wegen tot duurbetaald in de file staan. Daarom ligt onze uitdaging in het op zoek gaan naar alternatieven: OV en weg. Daarvoor zal meer moeten worden geïnvesteerd. Ik spreek hier vanuit het programma van mijn partij, waarin nadrukkelijk meer wordt geïnvesteerd in het OV en in de weg, en waarin staat dat wij ook de gigantische middelen die voor kilometerheffing lijken te worden aangewend liever voor dit soort middelen inzetten. Dat is ook een hele dot centen! Verder kijken wij creatief en vooruitstrevend naar mogelijkheden om samen met private investeringen tot extra realisatie te komen.

Ex-collega Reitsma, nu burgemeester van het mooie Wymbritsera-

diel, heeft jarenlang gepleit voor een vorm van betaalstroken. Hij vindt namelijk dat er extra activiteit nodig is. Ik ben dan ook blij dat met dit wetsvoorstel middels tolwegen en expresbanen toch invulling wordt gegeven aan dit soort extra mogelijkheden. Maar dat is duidelijk iets anders dan een kilometerheffing, of rekeningrijden met spitstarieven. Want dit systeem gaat uit van weg- of OV-capaciteit die grotendeels door het bedrijfsleven is betaald, wat komt boven op de huidige infrastructuur en waarbij mensen kunnen kiezen voor de gewone weg of de expresbaan. Ik begrijp wel dat velen hier, misschien wel met het oog op de komende verkiezingen, proberen onder deze discussie de kilometerheffing mee te zuigen. Ik vind het ook inhoudelijk niet terecht. Dat zijn verschillende dingen. Ik kom daar aan het eind van mijn verhaal nog op terug.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie): U legt nu een relatie met de verkiezingen. Ik heb zojuist echter betoogd dat wij in 1997 – dat was overigens ook voor de verkiezingen – al een motie over de kilometerheffing hebben ingediend. Als er ergens een consistent verhaal over de kilometerheffing is gehouden, is dat wel door ons. Ik zou die relatie dan ook niet gelegd willen zien. Als iemand die relatie legt, bent u dat wel.

De heer **Eurlings** (CDA): U begrijpt mij verkeerd. U bent consistent. Die eer komt u toe, want u bent al jarenlang voor de kilometerheffing. U heeft echter een iets andere visie op mobiliteit. U zei namelijk zojuist dat de budgettaire neutraliteit niet uit de kilometerheffing had moeten worden weggehaald. Daarmee zegt u dat het grosso modo duurder moet worden gemaakt, omdat daarmee de mobiliteit wordt teruggedrongen. Dat is uw goed recht en dat kunt u vinden, maar ik heb een andere visie. Ik wil alleen zeggen dat het inhoudelijk iets heel anders is of je over kilometerheffing, variabilisatie en spitstarief op de gewone wegen spreekt of over extra PPS-achtige constructies die je kunt realiseren met een soort van tolheffing, waarbij mensen kunnen kiezen tussen de gewone weg zonder spitstarief en de tolweg. Dat is het enige dat ik wil zeggen. Ik snap dat mensen het politiek willen koppelen, misschien



## Eurlings

omdat er verkiezingen in zicht zijn, maar ik vind het inhoudelijk niet terecht. Dat zijn voor mij twee onderscheiden dingen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik denk dat de toltarieven en ook de expresbaantarieven uiteindelijk gewoon op kunnen gaan in een kilometerheffing, uiteraard gedifferentieerd. Je kunt dan echter niet met private investeerders komen te zitten. Daar ben ik ook geen voorstander van. Daar zit dus ook een verschil tussen u en mijn fractie.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind helemaal niet dat wij het zo kunnen integreren. Het zijn namelijk totaal verschillende dingen. Het heffen van spitstarieven op een weg waar wij met zijn allen al voor hebben betaald en waarop je in de file staat en waarvoor geen alternatief voor is, leidt tot duurdere mobiliteit. Mensen hebben namelijk geen uitwijkmogelijkheid. Dat leidt tot het terugdringen van mobiliteit. Dan wordt, als wij het duur genoeg gaan maken, de file misschien uiteindelijk wel korter, maar dan kost het economisch en sociaal heel erg veel. Dat is een prijs die wij niet willen betalen. Daarom vind ik een toltarief voor een weg die wij niet hebben betaald en waar wij een filevrije doorgang voor terugkrijgen, iets heel anders dan een spitstarief voor een weg die er nu al ligt en die iedere dag vol met files staat.

Als wij kijken naar het voorliggende wetsvoorstel denk ik dat een aantal aanpassingen hard nodig is om te verzekeren dat die tolbanen en expresbanen inderdaad een alternatief blijven. Voor ons is cruciaal dat mensen een keuzevrijheid houden. Wij moeten zo voorkomen dat tol gaat worden geheven op al bestaande, door de belastingbetaler gebruikte wegen. Anders kom je, als je niet oppast, al een stukje in de richting van de kilometerheffing. De minister zei vanochtend in een AO over het BOR dat dat helemaal haar bedoeling niet was. Ik ben toen nog even gaan kijken, want ik heb er uit-en-ter-na naar gevraagd in de schriftelijke ronde. De minister zegt dat zij niet de zekerheid kan geven dat deze tarieven niet worden toegepast op al bestaande weggedeelten. Ik vind dat wij die zekerheid wel moeten geven. Dit wetsvoorstel gaat namelijk om extra mogelijkheden en om

keuzevrijheid. Om te benadrukken dat er geen tol mag worden geheven op bestaande wegen, heb ik samen met de heer Van Heemst op stuk nr. 22 een amendement op dat punt ingediend. Ik zeg erbij dat de heer Van Heemst en ik totaal verschillend denken over tal van dingen in dit dossier. Dat moet ook kunnen, want dat stimuleert het debat. Op dit punt trekken wij echter één lijn. Ik denk dat veel mensen in de Kamer daar achter zullen staan. Ik reken dan ook op veel steun. Er mogen geen toltarieven komen op bestaande wegen. Dat is het eerste punt.

Een tweede punt is dat ook als er een nieuwe weg komt waar tol voor geheven wordt, er een alternatief moet zijn. Wij moeten voorkomen dat als bijvoorbeeld een link ontbreekt in het autosnelwegnetwerk en de overheid dat weggedeelte niet gaat aanleggen, dat wordt overgelaten aan een privaaf initiatief, waarbij tolgeld wordt gevraagd. Dan heeft de automobilist namelijk geen uitwijkmogelijkheid. Daarom kan ik mij geheel aansluiten bij het amendement van collega Hofstra op stuk nr. 11, waarin wordt uitgesproken dat mensen een alternatief moeten hebben voor een tolweg. Die insteek past geheel in het CDA-verhaal. Die is mij dan ook uit het hart gegrepen.

Voorzitter! De derde voorwaarde betreft het volgende. Ik ga ervan uit dat de tol en het exprestarief worden geheven op wegen met een private financieringscomponent en niet op geheel door de overheid bekostigde wegen, ook niet als zij nu worden aangelegd. Hierover krijg ik graag duidelijkheid van de minister, zodat een amendement achterwege kan blijven.

Naast deze drie randvoorwaarden is nog een aantal punten van belang. Het lijkt mij logisch dat ook buitenlanders de toltarieven betalen. Wij herinneren ons ongetwijfeld nog de uitspraak van de Raad van State over het rekeningrijden. Bij een systeem van kilometerheffing – als dat er ooit van komt – kan dat worden ondervangen met de redenering dat dit een andere vorm van toerekenen van belastingen is. In dit geval gaat het echter om het betalen voor het gebruik van infrastructuur. Juridisch is het onontkoombaar en ik vind het ook gewenst dat buitenlanders betalen voor het gebruik van onze wegen. In Frankrijk kom ik péage na péage

tegen. Het is zeer reëel dat ook ik daar moet betalen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U kunt ook een andere route nemen!

De heer **Eurlings** (CDA): Dat kan. U heeft helemaal begrepen dat het om keuzevrijheid gaat. Ik wacht met belangstelling uw bijdrage aan dit debat af.

De vraag is vervolgens op welke wijze er betaald wordt. Velen binnen en buiten de Kamer wijzen er terecht op dat bij alle beprijzingssystemen zoveel mogelijk één betalingsstelsel moet worden gehanteerd. Daar wordt terecht aan toegevoegd dat hiervoor een kastje in de auto het beste middel is. Dat is een goed streven, maar wij mogen de introductie van nieuwe methoden hier niet aan ophangen. Het zal nog lang duren voor er een goed systeem is ontwikkeld waarbij van die kastjes gebruik kan worden gemaakt en dit is zeer kostbaar. Ik vind ook dat hierbij zoveel mogelijk moet worden aangesloten bij internationale systemen. Wij kunnen ons nu echter geen uitstel permitteren. Ik heb niets tegen het gebruik van hekjes, slagbomen of muntennetjes als daarmee snel expresbanen of tolwegen kunnen worden gerealiseerd. Wij moeten zo snel mogelijk maatregelen nemen.

In deze wet worden kaders geschapen voor proefprojecten. De vraag is echter hoe snel wij tot resultaten kunnen komen. De schrik sloeg mij om het hart toen ik het amendement van de heer Van Heemst las waarin wordt voorgesteld, het aantal experimenten op maximaal twee te stellen. Wij moeten juist bevorderen dat er zoveel mogelijk van dit soort projecten van de grond komen. Overheidsgeld blijft nodig, ook bij veel PPS-constructies. Ik vraag mij af of er nu zoveel geld in de kilometerheffing gestoken moet worden. Kan dit niet beter worden gebruikt voor het stimuleren van deze proefprojecten?

Pilotprojecten zijn heel hard nodig om aan te tonen dat dergelijke principes ook in Nederland werken. In het buitenland is men er hier en daar al toe overgegaan. Ik blijf mij afvragen waarom sommige pilots niet actiever worden gestimuleerd. Wij hebben vaak gesproken over dubbeldekswegen. Waarom kan de

## Eurlings

minister niet sneller duidelijkheid geven over de werkelijke kosten van zo'n project? Er doen verhalen de ronde waarin de kosten ervan met een factor 10 van elkaar verschillen. Ik meende dat het ministerie een onderzoek naar de werkelijke kosten zou doen. Hoe realistisch is een grotendeels particulier gefinancierde pilot? Ik hoop dat wij hier snel duidelijkheid over krijgen. Ik heb met collega Dijsselbloem hierover in de commissie vragen gesteld en ik verwacht hier op korte termijn een reactie op, zodat helder wordt wanneer zo'n pilot gestart kan worden. Wellicht kan de minister hier morgen al meer over zeggen. Het is van belang dat wij bij dit soort creatieve projecten eens op het gaspedaal trappen in plaats van op de rem.

Voorzitter. De VVD heeft bij amendement een voorstel gedaan voor de maximering van de kosten per kilometer. Ik heb daar een vraag over aan de heer Hofstra. In principe klinkt het heel positief. Een begrenzing van de kosten van de tolweg is positief voor de burger. De heer Hofstra komt met een bepaald bedrag per kilometer. Hoe is hij daarop uitgekomen? Welke analyse ligt daaraan ten grondslag? Hoe wil hij voorkomen dat dit voorstel ertoe leidt dat sommige projecten, die wel hard nodig zijn, niet kunnen doorgaan? Hoe wil hij voorkomen dat die maximale grens dan ook voor veel andere projecten zal gelden, terwijl die anders lager zouden zijn uitgekomen? Waarom moet het juist deze begrenzing zijn? Ik ben daar benieuwd naar. Wij moeten er namelijk voor zorgen dat wij onszelf niet in de vingers snijden.

Over een aantal zaken kan ik heel kort zijn, als ik bekijk wat er aan amendementen voorligt. Dan doel ik onder andere op de efficiency van inningen en op het zoveel mogelijk terugsluizen van de opbrengsten naar de infrastructuur.

Voorzitter. De CDA-fractie is een groot voorstander van regionale mobiliteitsfondsen. Mijn ex-collega Reitsma heeft zich daar keer op keer stevig voor ingezet. De hoogte van die mobiliteitsfondsen moet wel afdoende zijn om regio's in staat te stellen de problemen waar zij mee kampen effectief aan te pakken. De minister garandeert dat niet in de schriftelijke beantwoording. Wij hebben daar in het verleden al vaak vragen over gesteld, onder andere in

debatten over het NVVP. Wat is nu het realiteitsgehalte van deze benadering als er niet genoeg geld is. In dit verband heb ik nog een vraag aan de heer Hofstra. In het amendement op stuk nr. 19 staat dat er geen nieuwe mobiliteitsfondsen meer moeten komen. Dat betekent toch niet dat bepaalde regio's daarvan verstoken zullen blijven?

Mevrouw **Giskes** (D66): Limburg.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij hoeven het niet over mijn provincie te hebben, maar er zijn provincies in het zuiden en in het oosten die het kind van de rekening dreigen te worden vanwege het feit dat na de verkiezingen de aardgasgelden wel eens heel erg zouden kunnen tegenvallen. Die provincies hebben heel weinig zekerheid. Die hebben geen contracten. Het noorden is gelukkig redelijk bediend, hoewel daar ook wel onzekerheden zijn. Maar heel wat regio's zijn helemaal aangewezen op de grote grabbelton na de verkiezingen. Als die grabbelton bijna leeg is, kan dat heel erg tegenvallen. Waarom wil de VVD niet meer mobiliteitsfondsen? Is zij niet bang dat bepaalde regio's daar nadeel van zullen ondervinden?

Voorzitter. Ik kom tot een afronding. De kilometerheffing is heel iets anders dan het ruim baan maken voor extra investeringen, ook met privé-kapitaal, waar de belastingbetaler dus niet voor betaalt. Dat geldt ook voor het systeem van PPS, dat uitgaat van echte keuzevrijheid voor de mobilist, of het nu om het openbaar vervoer gaat of om de weg. De kilometerheffing is iets heel anders. Ik begrijp dat de onzekerheid vanwege de verkiezingen hier voor een gedeelte debet aan is. Ik vind het jammer dat dit hier zo inhoudelijk aan wordt vastgeklonken. Ik zeg het anderen na dat dit amendement inhoudelijk heel weinig om het lijf heeft. Ik vind dat het onrecht doet aan de inhoudelijke discussie over de kilometerheffing. Het maakt niet uit of je uitgaat van mijn standpunt – er tegen – of van het standpunt van anderen – ervoor. Er is inhoudelijk heel wat over te discussiëren en er zijn veel onzekerheden weg te werken. Er zijn onzekerheden rond het systeem en de opbrengsten, maar ook rond de mogelijke alternatieven, die in de memorie van toelichting bij deze wet als het beste, eigenlijk het gemakke-

lijkste, systeem worden genoemd. Het is allemaal nog niet onderzocht.

Ik vind het ook jammer omdat het een vluiggertje lijkt te zijn. Ik vind dat het onrecht doet aan deze discussie, hoe je er ook tegenover staat. Wij moeten natuurlijk nog even afwachten of het amendement een meerderheid krijgt. Als de reden voor het indienen ervan is dat er ook bij de indieners onzekerheid is over de ontwikkelingen na de verkiezingen, dan put ik daar moed uit. De discussie rond de kilometerheffing zal na de verkiezingen wat mij betreft doorgaan en wij zullen elkaar nog zeker tegenkomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U zou ook kunnen zeggen dat het handiger is om te wachten op de wet met de kilometerheffing om het dan bij elkaar te brengen. U hebt volgens mij gewoon een probleem. Als dit amendement wordt aangenomen, kunt u niet voor de wet stemmen.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij hebben helemaal geen probleem. Ik heb net al gezegd dat wij nog moeten zien of het amendement aangenomen wordt. Het moet worden vastgelegd in een andere wet die nog van de Raad van State komt. Dan hebben wij nog alle ruimte om te kijken wat wij met de kilometerheffing doen. Als je voor ieder deel terrein miljarden weggeeft en er niet meer inhoudelijk over discussieert, dan gaat het erg snel. Wij komen er dus nog op terug. Ik vind het niet goed dat wij nieuwe initiatieven op het vlak van PPS uitstellen en onterecht koppelen aan het andere instrument van kilometerheffing. Daardoor schuiven wij nieuwe initiatieven op de lange baan en dat zou ik een zwaktebod vinden. Dan trappen wij op de rem. Ik vind dat wij ons dat starre denken niet meer kunnen permitteren, zowel met het oog op het openbaar vervoer als het vervoer op de weg.

De vergadering wordt van 19.05 uur tot 20.35 uur geschorst.

**Voorzitter: Weisglas**

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Met de behandeling van dit wetsvoorstel komt er een einde aan een lang en slepend proces, althans

## Hofstra

een voorlopig einde. De discussie gaat nu over de prijs in het mobiliteitsbeleid. De VVD-fractie is er voorstander van om die prijs zichtbaar te maken. Heel lang heeft het verkeerde beeld geheerst dat autorijden in Nederland gratis is en dat de overheid heel gemakkelijk kan besluiten om op allerlei plekken en tijdstippen mensen met extra heffingen te confronteren. Dat is natuurlijk niet waar. Wat autorijden betreft is Nederland een erg duur land vergeleken met andere Europese landen. Het blijkt ook heel duidelijk uit de zogenaamde BPM, de luxebelasting op auto's. Daardoor zijn auto's in Nederland aanmerkelijk duurder dan in het buitenland. Het kabinet lijkt overigens verslaafd te zijn aan die belasting, want er wordt in het kader van de kilometerheffing slechts voorgesteld om een kwart daarvan anders aan de burgers in rekening te brengen. De VVD vindt dat deze belasting helemaal moet worden afgeschaft. De term "rekeningrijden" is niet gelukkig gekozen, omdat ook deze term suggereert dat autorijden tot nu toe niets kostte. Het is al met al logisch dat er over deze projecten veel discussie ontstond en dat er uiteindelijk geen draagvlak voor bleek te bestaan in de samenleving. Het is dan ook heel logisch dat het draagvlak evenmin in deze Kamer is terug te vinden. Hulde aan de minister dat zij dit project heeft begraven, al had het wat eerder gemogen.

Vanochtend kregen wij van de minister een college over de politiek op het terrein van verkeer en vervoer. Zij zei dat het allemaal ideologie is. Inderdaad! Als wij het mobiliteitsprobleem willen oplossen, moet de wegcapaciteit worden vergroot, moet het openbaar vervoer worden verbeterd op plaatsen waar deze vorm van vervoer kansrijk is – bijvoorbeeld in de Randstad – en moet er een prijsbeleid worden gevoerd. Wat dit laatste betreft hanteert de VVD twee prioriteiten. De eerste betreft de tolheffing op nieuwe wegen – dat is nu goed geregeld in dit wetsvoorstel – en de tweede is een eerlijke prijs, dat wil zeggen dat de gebruiker betaalt naar de mate van gebruik. De term "vlakke kilometerheffing" vervangt wat dit betreft het moeilijke woord "variabilisatie". De belastingen worden gerelateerd aan het gebruik en niet het bezit van de auto.

Invoering van de kilometerheffing zal nog jaren op zich laten wachten. Wij moeten ons op dit punt niets wijsmaken. Ik weet dat de heer Eurlings dicht bij Duitsland en België woont. Vandaar wellicht zijn voorstel om met de burens te gaan praten en alles te relateren aan de benzineprijs. Maar ook die variant is een onbegaanbare weg omdat de Nederlandse overheid zo verslaafd is aan autobelastingen dat er ook bij afspraken met Duitsland en België over volledige versleuteling van de belastingen in de brandstofprijs aan de grens een prijsverschil blijft bestaan van ongeveer 1 euro per liter. Zelfs Scheveningers zouden dan naar de buurlanden gaan om te tanken. Die variant is dus niet haalbaar, hoe jammer ik het ook vind.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat vind ik eigenaardig, want ook mensen uit de autobranche zeggen dat dat wel degelijk kan. Ik ben overigens blij dat u ook inziet dat het nog wel even duurt met de kilometerheffing. Vindt u het dan niet merkwaardig dat veel partijen – ook de VVD – een principiële keuze hebben gemaakt ten gunste van de kilometerheffing, terwijl niet eens is nagegaan of samen met buurlanden via de accijnzen kan worden gevariabiliseerd? In de memorie van toelichting staat zelfs dat met dit alternatief veel gemakkelijker is te werken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik denk dat het al heel duidelijk is dat we veel prioriteit aan dit wetsvoorstel moeten geven: nieuwe wegen bouwen, nieuwe stroken aanleggen en daar tol voor vragen. Ik denk dat wij elkaar daar wel kunnen vinden. Maar daarna splitsen onze wegen zich. Wij denken dat we naar de kilometerheffing toe zullen moeten, omdat internationale harmonisatie echt onhaalbaar is. Je kunt het ook uitrekenen dat we dat niet voor elkaar krijgen. We hebben nog wat tijd te gaan, maar alles in de benzineprijs stoppen zal tot te grote verschillen aan de grens leiden.

De heer **Eurlings** (CDA): Er is nog een keus. Als er lange files zijn en het openbaar vervoer niet goed werkt, dan kan de VVD misschien besluiten om nog even te wachten met zo'n duur systeem van miljarden en echte prioriteiten stellen. Wie verplicht u om als eerste in Europa

ervoor te kiezen om de naald van de variabilisatie naar het systeem van kilometerheffing door te laten slaan?

De heer **Hofstra** (VVD): U moet niet zo opgewonden doen over de kilometerheffing. Ik ben daar heel rustig over: het duurt nog jaren voordat we die kunnen invoeren. Maakt u zich nog geen zorgen, ook niet over de mogelijke kosten.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik dring er ook op aan in uw belang. U zei net dat het werken aan het rekeningrijden al lang had mogen worden afgeschaft. Maar in november 2001 zei u bij de begrotingsbehandeling dat het experiment van u mocht doorgaan. Ik wil voorkomen dat u weer in zo'n positie komt. Zegt u nu gewoon dat u zich niet committeert aan zo'n duur en prestigieus project als de kilometerheffing en na de verkiezingen wilt bekijken waaraan u de centen wilt besteden. Dat zou veel constructiever zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Als u wilt dat wij goed nadenken voor wij iets beginnen, dan kan ik slechts herhalen dat wij nog tijd genoeg hebben om erover na te denken. Voor de verkiezingen zal er geen besluit worden genomen over de kilometerheffing. Er zijn nog niet eens voorstellen, dus het duurt nog een hele tijd voordat wij erover besluiten.

De heer **Eurlings** (CDA): Maar hoe moet ik dan uw verkiezingsprogramma lezen dat het over kilometerheffing heeft? Daarover wil ik nu wel duidelijkheid hebben.

De heer **Hofstra** (VVD): Mijnheer Eurlings, het woord "kilometerheffing" komt in ons verkiezingsprogramma niet voor.

De heer **Eurlings** (CDA): Wilt u het nu of niet? Maakt u voor de verkiezingen een keuze of niet?

De heer **Hofstra** (VVD): In ons verkiezingsprogramma komt het woord "kilometerheffing" niet voor, maar wel de variabilisatie. Daar kiezen wij ook heel principieel voor: geen vaste lasten, maar belasting op het gebruik. Dat is een heel logisch en ook een heel liberaal principe.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In deze verkiezingstijd

## Hofstra

zegt men wel dat de politiek ongeloofwaardig wordt en dat de burger daarmee niet weet om te gaan. Wordt zoiets niet een beetje in de hand gewerkt door een standpunt als de uwe? U was namelijk altijd voor een wet op het rekeningrijden, maar toen minister Jorritsma met een voorstel kwam, schoot u dat af. Hetzelfde geldt voor de kilometerheffing: voor u mag men ermee doorgaan, maar het zal allemaal toch nog jaren duren; en als het eenmaal zover is, dan schiet u die toch af. Dat is toch niet meer geloofwaardig?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat heb ik niet gezegd. Verder heb ik wel de neiging om dingen duidelijk te zeggen, dus laten we de problemen niet groter maken dan nodig.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Zegt u dan eens klip en klaar wat u wilt met de kilometerheffing! Waarom zegt u nu weer dat u die niet in uw verkiezingsprogramma hebt opgenomen? U hebt er toch voor getekend dat de kilometerheffing in plaats van het rekeningrijden komt? Dat betekent toch dat u wilt dat het iets wordt?

De heer **Hofstra** (VVD): We moeten iets met de prijs doen. Daarom zijn wij heel blij met dit wetsvoorstel, want daarmee kan de capaciteit worden uitgebreid tegen relatief lage kosten, want de mensen die de nieuwe infrastructuur gaan gebruiken, zullen daarvoor ook extra betalen. Dit is dus een goede eerste stap, maar ik ben het met eenieder eens die zegt dat dit voor de lange termijn niet voldoende zal zijn. Hoe mooi ik het ook vind om alles in de benzineprijs te stoppen, ik vind dat geen realistisch verhaal, ook niet voor de lange termijn.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Hofstra zegt dat het nog lang duurt voordat de kilometerheffing van start gaat, maar het wetsvoorstel wordt binnenkort bij de Kamer ingediend. Is de heer Hofstra niet van mening dat dit wetsvoorstel in goede samenhang met het in te dienen wetsvoorstel bekeken moet worden? Of zegt hij: wij halen dit binnen en dan zien wij wel verder?

De heer **Hofstra** (VVD): Het voorliggende wetsvoorstel is naar de mening van mijn fractie prioritair. Wij discussiëren al lange tijd over prijzen

en verkeer en vervoer, en dit is een concrete eerste goede stap. Laten wij dit wetsvoorstel uitvoeren en bezien wat de komende tijd ons brengt. Tijdens de formatie zal over de kilometerheffing besloten moeten worden. Het lijkt mij in ieder geval niet verantwoord om dat wetsvoorstel af te wachten.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Het advies van de Raad van State is gereed. Is de kans niet groot dat het voorliggend wetsvoorstel wordt aangenomen en het wetsvoorstel over kilometerheffing niet?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoop dat deze Kamer het voorliggend wetsvoorstel in niet al te sterk geamendeerde vorm zal aannemen. Over het andere wetsvoorstel zal de volgende Kamer beslissen. Daar komt de Kamer in deze vorm niet meer aan toe. Dat is de realiteit.

Het voorliggend wetsvoorstel is op 14 november 2001 aangemeld voor behandeling. Het heeft geruime tijd geduurd voordat wij erover konden praten; het is nu bijna 14 maart. Collega Van Heemst heeft ons in de war gebracht door onderaan het formulier te schrijven dat hij een uur spreektijd nodig had. Blijkbaar heeft een lange inschrijving in dit huis tot gevolg dat een wetsvoorstel vooruit wordt geduwd. Een consequentie kan echter zijn dat de Beneluxtunnel op een later moment gereedkomt. Dat moet de heer Van Heemst als Rotterdammer toch aanspreken? Mijn fractie acht het in ieder geval positief dat het wetsvoorstel op dit moment behandeld wordt.

De VVD-fractie is voorstander van de invoering van tolsystemen. Sceptici op dit punt moeten kijken in Frankrijk, Italië en Spanje waar die wegen uitstekend functioneren. Er moeten echter wel voorwaarden gelden. Als eerste voorwaarde geldt voor mijn fractie dat tolsystemen alleen worden ingevoerd op nieuwe stroken, dan wel nieuwe wegen. Een tweede basisvoorwaarde is dat er altijd een keuze moet zijn tussen een tolweg en een vergelijkbare route die gratis is. Overigens is het begrip "gratis" in dezen relatief want er moeten hoge Nederlandse autobelastingen betaald worden. Een ander uitgangspunt dient te zijn dat het verkeer niet massaal wordt aangehouden om te betalen, want dat werkt in Nederland niet. Het verkeer moet kunnen doorstromen.

Misschien kan voor buitenlanders een apart punt worden opgezet waar geld kan worden ingeworpen. Het gros van het verkeer moet echter kunnen doorrijden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil de heer Hofstra een vraag stellen over de beschikbaarheid van een alternatieve route. Tol kan worden gebruikt om de aanleg van wegen te versnellen. Waar een weg met financiering uit publieke middelen pas geopend kan worden in 2012, kan deze met private financiering wellicht reeds gereed zijn in 2007 of 2008. Als de A2-corridor Maastricht met privaat geld, door tolheffing, vijf jaar eerder kan worden aangelegd, dan zou het spijtig zijn voor de laatste VVD-kiezer in Maastricht als het criterium van de heer Hofstra serieus wordt genomen.

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Heemst hoeft zich geen zorgen te maken want in Maastricht wonen meer VVD-kiezers. In Maastricht is het doorgaande verkeer van noord naar zuid beperkt ten opzichte van het overige verkeer dat op deze route zit. Er kan alleen sprake zijn van een goede oplossing als voor het stedelijke verkeer ook een uitweg wordt gevonden. Dat alternatief bedoel ik.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De heer Hofstra bedoelt dat het noord-zuidverkeer in Maastricht een alternatief moet krijgen voor een versnelde aanleg van de A2-corridor, in het geval dat dit een tolcorridor wordt. Die rare eis blokkeert de oplossing van een gigantisch probleem in Maastricht. Ik kan zo tien, twaalf andere voorbeelden uit de mouw schudden, zoals de A73-Zuid. Bestaat daar een goed alternatief voor de noord-zuidverbinding als er met privaat geld en een tolheffing eerder iets kan worden gedaan? Ik denk dat de heer Hofstra zich met dit amendement heel lelijk in de vingers snijdt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik maak mij daar geen zorgen over. Het is een heel helder uitgangspunt. Als de heer Van Heemst er voor is om aan de oostkant van Maastricht een tolweg te bouwen en aan de westkant een snelweg zonder tolheffing, dan wens ik hem veel succes met die plannen. Het uitgangspunt is heel helder: de



## Hofstra

automobilist moet een gratis alternatief worden geboden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De heer Hofstra geeft dus vanwege dit dogma de voorkeur aan het laten voortbestaan van allerlei knelpunten boven het sneller oplossen van fileproblemen en ander verkeersongemak. Dat moet de conclusie zijn. Zijn uitgangspunt is helder, maar de uitwerking ervan is desastreus.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat is beslist niet het geval, de heer Van Heemst hoeft zich daarover geen zorgen te maken. Het is naïef om te denken dat het doorgaand verkeer in Maastricht een goede oplossing kan worden geboden zonder tegelijkertijd een oplossing te bieden aan zowel het vele externe verkeer dat vanuit het zuiden en het noorden de stad in moet als aan het verkeer in het stedelijk gebied zelf.

De heer **Eurlings** (CDA): Mag ik een interruptie plaatsten ter ondersteuning? Ik doe dat tevens uit zorg voor de PvdA, die ook meer dan één stem in Maastricht wil overhouden. Is de heer Hofstra ervan op de hoogte dat in de regio en de stad een wel zeer grote voorkeur bestaat voor het niet heffen van tol in de tunnel? Voorts wordt het voorstel tot tolheffing op het laatste stuk ontbrekende snelweg werkelijk absurd geacht in de regio. Tolheffing is juist bij deze zaken niet aan de orde, zeker niet in het geval van de A73. Ik hoor mevrouw Netelenbos dat graag een keer in onze provincie zeggen, het liefst voor 15 mei.

De heer **Hofstra** (VVD): Er zijn nu verschillende criteria aangeduid en het leven is natuurlijk zo boeiend omdat wij dit soort problemen in allerlei situaties tot een goede oplossing moeten brengen. Ik hoop toch dat die oplossing kan worden gevonden zonder een cirkel om Maastricht heen te leggen, want dat is wat de heer Van Heemst wil.

Het is voor mijn fractie ook heel belangrijk dat er een eenduidig betaalsysteem komt, dat technisch gezien overal in Nederland werkt. Als wij zien hoeveel moeite het kost om in het openbaar vervoer een uniforme kaart te introduceren, is een uniform systeem van tolheffing op Nederlandse weggedeelten een voorwaarde.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Bedoelt de heer Hofstra hiermee te zeggen dat de techniek van de kilometerheffing en de mobimeter de maat moet worden voor de techniek van de andere heffingen?

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Heemst redeneert van achteren naar voren, terwijl ik heb geleerd dat het verstandiger is om van voren naar achteren te redeneren. Wij zetten dus eerst deze stap. Als wij over enige tijd over de kilometerheffing spreken, dan moeten wij het opnieuw bezien. Ook dan is het naar mijn mening van belang dat de techniek hetzelfde moet zijn. Je moet evenwel ergens beginnen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Is de heer Hofstra het met mij eens dat de minister – als zij zijn benadering zou volgen – niet het risico mag lopen dat zij voor deze heffingen de ene techniek gebruikt en te zijner tijd voor de kilometerheffing een andere? Dat zou gelijkstaan aan het verknoeien van belastinggeld. Dat wil de heer Hofstra niet, dus hij moet erkennen dat de techniek voor de mobimeter of iets wat daarop lijkt de standaard moet worden voor het incasseren van de andere heffingen.

De heer **Hofstra** (VVD): Er liggen voorstellen voor de technische kant van de zaak en ik hoor de minister daarover graag nader spreken. Deze stap moet worden gezet en wel met een uniform systeem. Als er later een systeem bijkomt, moeten wij op dat moment bekijken hoe een en ander onderling aansluit. Ik snap het wel, de heer Van Heemst wil liever helemaal geen tolwegen. Ik ben bekend met de trauma's van de PvdA op dit gebied. Ik ben evenwel een andere mening toegedaan. Wij moeten zo snel mogelijk beginnen met deze methodiek, omdat die ons een deel van de oplossing zal brengen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nu zegt u iets anders dan zo-even; u zegt nu: begin met een systeem voor deze heffingen en bekijk later maar wat er nodig is voor de kilometerheffing. Dan ontstaan er twee systemen naast elkaar. Ik dacht nu juist dat u ervoor pleitte daarvoor te waken. U pleit toch voor één systeem?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat klopt,

maar uw oplossing is het verkrijgen van één systeem door deze maatregel op te houden en straks te bezien hoe het verder moet. Die keuze maken wij niet. Wij zijn er vóór om deze maatregel nu te nemen en later te bezien hoe deze kan samengaan met een kilometerheffing en hoe de twee dan weer in één systeem ondergebracht kunnen worden. De techniek zal ons er overigens bij helpen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): VNO-NCW heeft vandaag een persverklaring uitgegeven om te waarschuwen voor verschillende betaalsystemen en verschillende "kastjes". Men pleit voor één systeem, want men is bang dat er voor een Duitse kilometerheffing voor het vrachtverkeer ook al een apart systeem komt, zodat er drie nodig zijn: voor de betaalstrook, voor de kilometerheffing en voor de kilometerheffing in Duitsland. Bent u het met VNO-NCW eens dat er eigenlijk één systeem moet komen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik moet zeggen dat ik geregeld truckers spreek en dat zij zich er de laatste tijd zorgen over maken dat zij geen voorruit meer overhouden. Zij hopen dat het niet zover zal komen dat zij hun hele auto moeten volplakken. Vergelijk het maar met een creditcard; vroeger waren er allemaal verschillende systemen voor dit betaalmiddel, het aardige is dat je tegenwoordig creditcards kunt krijgen waarmee je letterlijk en figuurlijk de hele wereld mee rond kunt. Wij moeten technisch in staat zijn al dit soort systemen ook over landsgrenzen heen onder één noemer te brengen. Dit is beslist noodzakelijk voor de burgers in Nederland en in de rest van Europa.

Voorzitter. Als wij deze voorwaarde hanteren, is er een helder systeem mogelijk waarbij de automobilist zelf kiest of hij op de "gratis" weg rijdt – de belastingen gaan natuurlijk wel gewoon door – of op een weg waarvoor hij extra moet betalen. Daar staat dan het voordeel tegenover dat hij zijn reistijd in het algemeen zal kunnen bekorten. Vandaar dat wij zeggen dat het vanwege deze elementaire keuze ook geen probleem is om het tarief te differentiëren, te variëren. Iedereen snapt dat bij een even hoog toltarief 's nachts en in de spits nog maar heel weinig verkeer 's nachts van

## Hofstra

zo'n route gebruik zal maken. Bij de kilometerheffing zien wij dit principieel anders, maar in dit geval is er een differentiatie mogelijk omdat men kan kiezen. Wij vinden wel dat er een maximumtarief in de wet moet staan. Uit de memorie van antwoord blijkt dat ook de minister verwacht dat dit maximum niet volledig zal worden gebruikt, dus dat er veel speelruimte in zit. Wij zijn er ook sterk vóór dat dit maximum automatisch wordt geïndexeerd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik kan eerlijk gezegd niet helemaal volgen waarom er per se een maximum zou moeten gelden voor tolheffing die dient om de financiering van een weg rond te krijgen. Het maximum hangt dan toch af van de kosten van die weg? Of vindt u het acceptabel dat een weg over honderd jaar wordt afgeschreven of iets dergelijks?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, maar u maakt nu echt een denkfout. Uw redenering is, zoals ik vanmorgen tot mijn verbijstering hoorde, dat als er 100 publieke guldens beschikbaar zijn en de weg 500 gulden kost, de private financiering 400 gulden moet bedragen, zodat de prijs 1000 euro per passage wordt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bijvoorbeeld.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan komen er weinig auto's langs, dat kan ik u voorspellen, temeer daar de kans dat een weg 1000 kilometer lang is, in Nederland niet groot is. Met andere woorden, er is een zeker maximum nodig om überhaupt nog mensen te trekken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar als u die PPS-projecten rond wilt krijgen waarover de heer Eurlings ook zo graag praat, dan heeft u toch niets in handen als u ze financieel niet rond krijgt?

De heer **Hofstra** (VVD): Daarbij maakt u echt steeds een denkfout, net als de PvdA. De infrastructuur in dit land is een zaak van het Rijk, een publieke verantwoordelijkheid. Wij vinden het bijvoorbeeld heel normaal dat het Rijk alles bijpast voor de treintunnel in Delft, maar mijn redenering is dat dit voor de A4 ook geldt. En overigens kan de overheid natuurlijk ook zelf tol heffen. Als zo'n project met tolheffing geen 500,

maar 300 eenheden kost, dan kan dat een goed besluit zijn. Maar je kunt geen PPS-constructies opzetten met een willekeurig gat dat maar gevuld moet worden. Mijn stelling is dat de overheid verantwoordelijk blijft voor de realisering van deze infrastructuur.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is aangenaam om het denken van de heer Hofstra op dit punt te vernemen. Dat is in ieder geval anders dan dat van het CDA, wat mij deugd doet. U zegt dat er altijd een alternatief moet zijn. Geldt dit alleen voor de tolwegen of ook voor de expresbanen? Er is eigenlijk altijd een alternatief voor de expresbaan, maar voor het experiment van de Verlengde Westrandweg is er helemaal geen alternatief. Hoe denkt u daarover?

De heer **Hofstra** (VVD): Er is wel degelijk een alternatief voor de Verlengde Westrandweg.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat geldt voor heel Nederland, want je kunt altijd van A naar B komen.

De heer **Hofstra** (VVD): Je moet dat misschien uitwerken met bepaalde criteria. Mijn stelling is dat wij in Nederland wel wegcapaciteit nodig hebben, maar niet heel veel nieuwe wegverbindingen. De kans is heel groot dat je een weg verbreedt of een strook erboven of eronder aanlegt. In deze wet is het verschil tussen expresbanen en tolwegen minimaal. Het is gewoon eenzelfde systematiek.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dan is het eigenlijk een loze stelling dat er per se een alternatief moet zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. De Verlengde Westrand heeft overigens een alternatief, te weten de bestaande A10.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nogmaals, je kunt in Nederland altijd van A naar B komen. Dat is nooit een probleem. Dan is het toch een loos amendement dat het alleen mag als er een goed alternatief is?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Er wordt gesproken over tol voor de tweede Coentunnel – dat vind ik verstandig – in de wetenschap dat er op zichtafstand een eerste Coentun-

nel ligt. Dat is een duidelijk voorbeeld van een alternatief. Als je in Nederland de wegcapaciteit wilt uitbreiden, wat wij volgens ons moeten doen, is er heel vaak een alternatief. Er is dan ook makkelijk te voldoen aan dat criterium.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Hoe komt de heer Hofstra aan het bedrag van 15 cent per kilometer? Wat is de basis van zijn grens?

De heer **Hofstra** (VVD): Het is van belang dat wij proberen zo'n maximum vast te stellen. Die 15 eurocent is ongeveer het gemiddelde tarief dat in Frankrijk op de autoroutes wordt geheven. Maar ik heb de wijsheid niet in pacht en wil best in discussie gaan over dat bedrag. Het is mogelijk dat wij tot de conclusie komen dat er een ander bedrag moet worden gekozen, maar volgens mij is dit de goede orde van grootte.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Geeft u hiermee niet aan dat u heel weinig vertrouwen hebt in particuliere exploitatie? Die mensen zijn toch niet zo gek dat zij te veel vragen, als er daardoor geen auto meer op die weg rijdt? Dat regelt zichzelf wel. Dat moet u als liberaal aanspreken.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zou je ook kunnen doen. Daarom vind ik het prettig om ook via dit amendement deze discussie aan te zwengelen. Nu staat er in de wet helemaal niets op dit punt. Misschien moeten wij de discussie volgende week over de HSL-Zuid volgen: hoe vrij zijn de NS om hun tarieven te formuleren? Ik wil daarover in discussie gaan. Ik zou toch graag zien dat wij dit goed bespreken en een maximumgrens in de wet vastleggen.

De kilometerheffing komt in een aparte wet aan de orde. Daarom hebben wij geen behoefte aan het amendement waarover al eerder is gesproken, omdat het alleen maar leidt tot verwarring en onduidelijkheid, ook gelet op de datum van 15 mei.

Hoe zit het nu met de mobiliteitsfondsen? Ze worden in deze wet niet gedefinieerd. Ze staan althans niet bij de definities die altijd aan het begin van een wet staan. Met andere woorden, ze zijn er blijkbaar al. In welke wet is dat dan geregeld? Hoe krijgen wij er zicht op wat erin wordt

## Hofstra

gestort door het Rijk en door de andere participanten, wat er wordt uitgegeven en welke criteria gelden? Kan bijvoorbeeld de Algemene Rekenkamer op grond van bestaande regels onderzoek doen naar de rechtmatigheid en de doelmatigheid van de uitkeringen? Kan de minister niet alleen deze vragen beantwoorden, maar ons ook een overzicht verschaffen? Misschien is het goed om in deze wet te regelen dat er een periodiek overzicht wordt verschaft, bijvoorbeeld een jaarrapport over de stand van deze fondsen, zowel aan de inkomsten- als de uitgavenkant.

Als de Kamer deze wet aanvaardt, kunnen wij een belangrijke uitbreiding van de wegcapaciteit realiseren op een efficiënte manier tegen lagere investeringskosten dan wanneer de overheid het zonder tol zou oplossen. Zo-even is in een interruptiedebatje met mevrouw Giskes iets gezegd over de inbreng door de private sector. Wij zitten wat dat betreft op een lijn: ondernemers zijn geen filantropen. Of het Rijk het doet of een ondernemer, dat kan een klein beetje in de kosten schelen, maar het principe is hetzelfde. Wij moeten ons op dit punt niet rijk rekenen, maar wij kunnen de tolopbrengsten in de toekomst wel kapitaliseren en als een soort korting zien op de investeringen nu. Dat is een legitieme, goede overweging om toch te investeren.

De heer **Eurlings** (CDA): Er ligt een amendement op stuk nr. 19 voor. De heer Hofstra vraagt om een overzicht van de regionale mobiliteitsfondsen, maar met het amendement wordt gevraagd om geen nieuwe mobiliteitsfondsen in het leven te roepen. De Kamer heeft eerder gezegd dat voor veel meer landsdelen zo'n fonds moet worden uitgewerkt. Juist voor de landsdelen waar grote onzekerheden bestaan, ook richting ICES, geeft het amendement een totaal verkeerd signaal.

De heer **Hofstra** (VVD): Het amendement op stuk nr. 19 bepaalt niet dat er geen mobiliteitsfondsen meer bij mogen komen. Het zegt uitsluitend dat er niets meer in gestort wordt, althans niet op grond van inkomsten uit deze wet. Wij staan positief tegenover de mobiliteitsfondsen. Het kan een goed instrument zijn. Wij hebben er nu echter te veel vragen over. Neem

Noord-Nederland, waarover in het kader van Langman goede afspraken zijn gemaakt. Daar zijn geen fondsen. Als de vragen worden beantwoord, is het voor ons hopelijk duidelijker hoe de zaken formeel geregeld zijn en welke criteria daarbij gelden. Vanochtend begreep ik van de minister dat het schot tussen investeringen en exploitatie wordt weggehaald. Dat kan een voordeel zijn, maar het kan ook bedreigingen met zich meebrengen. Misschien is een amendement een gek middel, maar ik wil er graag duidelijkheid over. Als het een goed instrument is, moet het in heel Nederland kunnen worden toegepast.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik begrijp dat ik de heer Hofstra aan mijn zijde vind als ik zeg dat de ongelijkheid die is ontstaan doordat met sommige regio's contracten zijn gesloten en met andere niet, in weerwil van sommige verkiezingsbeloftes, moet worden weggewerkt.

De heer **Hofstra** (VVD): Of het met verkiezingen te maken heeft, weet ik niet, maar ik ben het ermee eens dat wij hier in principe "gelijke monniken, gelijke kappen" moeten hanteren. Het is een signaal-amendement. Je doet als eenvoudig Kamerlid wel eens wat om aandacht te trekken.

De netto investeringen blijven natuurlijk altijd voor de overheid. Dat kan niet anders. Ik hoop dat alle collega's dat de correcte zienswijze vinden. De infrastructuur is voor rekening van de rijksoverheid, of het nu rail of weg is, ondanks de creatieve oplossing met tol.

Ik vind het zeer onverstandig dat de commissie-Blankert, die op zichzelf toch verstandig is, vervlechting met de kilometerheffing heeft bepleit. Wij moeten dit los van elkaar houden. Anders wordt het veel te ingewikkeld. Ik hoop dat wij vanuit Blankert goede oplossingen krijgen voor de A4.

Wat de tarieven betreft zie ik nergens een onderscheid tussen vrachtauto's, personenauto's en motorfietsen. Het lijkt mij goed om daar toch onderscheid tussen te maken.

Door collega's is al gesproken over de vrijstellingen. Op het moment dat er een gratis alternatief moet zijn, lost het probleem zich vanzelf op. Deelt de minister deze overzichtelijke mening?

Het gaat natuurlijk om de optimalisatie van tol. Hoge tarieven: weinig aanbod. Lagere tarieven: een groter aanbod. Het is belangrijk om daar goed zicht op te houden.

Het trof ons dat de belastingdienst de tol gaat innen, maar het is geen belasting. Hebben wij meer van dit soort voorbeelden? Is dit niet een raar precedent? Moet de belastingdienst dit wel doen? Kunnen wij dit niet op een andere manier doen met andere clubs die ook dit soort heffingen innen?

Wij krijgen straks natuurlijk veel bezwaren en klachten. De ANWB heeft ons daar bij brief op gewezen, ook aan de hand van ervaringen uit het verleden met soortgelijke operaties. Er zullen veel mensen klagen: ik krijg een aanmaning, maar ik ben daar niet geweest. Het is een beetje vergelijkbaar met de flitspalen. Is in deze wet daarvoor eenzelfde procedure voorzien als bij de flitspalen? Ik zeg niet op voorhand dat dat zou moeten, maar het lijkt mij wel wenselijk dat er een heldere klachtenmogelijkheid is en dat klachten ook efficiënt kunnen worden afgedaan, want het gaat natuurlijk om veel gevallen. Als het even kan, moet zoveel mogelijk voor dezelfde procedures worden gekozen.

Wij hebben laatst begrepen dat de grootste klant van de Rijksdienst voor het wegverkeer, het CJIB, de flitspalenjongens en -meisjes uit Leeuwarden, niets betaalt. Maar in dit geval zal toch wel aan de Rijksdienst voor het wegverkeer worden betaald? Als hierbij een dienst wordt verleend door de Rijksdienst voor het wegverkeer, dan neem ik aan dat de kosten hiervan ook in het hele systeem worden verwerkt.

Dan kom ik op de kosten van het achteraf betalen. Hoe groot wordt het verschil in tarief? Hoe houdbaar is het om dat verschil aan te houden en ook te innen?

Wij hebben al eerder over de naam van de wet gesproken: de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Dat is een heel wijds begrip, maar het dekt eigenlijk maar een vrij kleine lading. Ik geef nog een keer in overweging dat het beter zou zijn om het de "tariefwet automobilititeit" te noemen. Volgens de stukken was de minister daartegen.

Wij hebben het parlementaire handwerk ook weer een keer opgenomen. Er zijn, geloof ik, elf amendementen ingediend. Tegen de

## Hofstra

minister kan ik zeggen dat veel dingen kleine zaakjes betreffen die zij zo zou kunnen overnemen. Er zitten een paar wat principiëlere punten in. Belangrijk is ook de verhouding tussen de invoeringskosten en de opbrengst. Iedereen zal het met mij eens zijn dat het raar is als de kosten hoger zijn dan de opbrengsten. Er ligt een amendement voor om die invorderingskosten tot eenderde af te grenzen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Hoe bepaal je dat nu van tevoren? Het is nog een proef en je weet nog helemaal niet wat de kosten worden.

De heer **Hofstra** (VVD): Bij de tolwegen in het wetsvoorstel gaat het niet om een proef.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Akkoord, maar hoe ken je dan van tevoren de kosten. Dat suggereert u namelijk met het amendement.

De heer **Hofstra** (VVD): Bij dit soort grootschalige projecten die veel geld kosten, is het heel gebruikelijk dat uitvoerige prognoses worden gemaakt. Die hoeven achteraf niet uit te komen. Sterker nog, zij komen meestal nooit precies uit. Maar je kunt van tevoren wel redelijk inschatten hoe het zit. Dat is toch redelijk te bekijken, al zal er altijd een risico in zitten. Het lijkt mij echter dat dit toch een redelijke vraag is, gelet op de mate waarin dit soort projecten wordt voorbereid.

Ik heb al gesproken over de gratis alternatieve route. Het is de bedoeling dat buitenlanders ook betalen, maar leg dat dan ook duidelijker in de wet vast; dat kan via het amendement op stuk nr. 12. Over het niet heffen van btw vonden wij de toelichting aan het eind een beetje sceptisch. Is het nu wel of niet zo? Europa speelt misschien ook een rol, maar laten wij het dan maar duidelijk in de wet zetten. De opbrengsten, uiteraard na aftrek van de kosten, dus de netto opbrengsten, dienen steeds in het Infrastructuurfonds te worden gestort. Ik heb al gesproken over de uniforme betaalsystemen. Wat de kosten van de apparatuur betreft, heeft de minister bij de kilometerheffing op onze vraag terecht gezegd dat de rijksoverheid en niet de automobilist die voor haar rekening moet nemen.

Bij de tolheffing kun je dat principieel wat anders zien, want de gebruiker van de tolweg heeft ook een voordeel. Als de kosten van apparatuur laag zijn, zou ook de automobilist die kunnen betalen. Misschien kan via een soort promotieactie een deling van de kosten plaatsvinden. Ik krijg graag een reactie van de minister op dit punt. Moeten wij bij de expresbaan geen fysieke afscheiding voorschrijven tussen het weggedeelte waarvoor men extra betaalt en het weggedeelte dat gratis is? Anders verwachten wij toch handhavingproblemen. Ik heb al gesproken over de automatische indexerings. Het maximumtarief van 15 eurocent is al bij interruptie aan de orde geweest. De limitering van het mobiliteitsfonds is ook al in discussie geweest. Wij stellen bij amendement voor om jaarlijks aan de Kamer een rapport te sturen over de plaatsen waar tol wordt geheven en over de opbrengsten en de kosten. Ook voor het tolgedeelte wensen wij een evaluatie na tweeënhalf jaar vanaf de start.

Mij rest nog één punt waarover vanochtend ook nog gesproken is: de storting van vier maal 27,2 mln euro – ik ga er tenminste van uit dat het vier keer hetzelfde bedrag is – in de vier regiofondsen voor de Randstad op grond van de afspraken die eertijds door de minister met die regio's zijn gemaakt. Ik heb het nog nagelezen: de contracten zeggen heel duidelijk dat het gaat om de opbrengsten van de proeven. De proeven worden, zoals iedereen weet, niet gehouden, dus zijn er geen opbrengsten en dus is volgens onze redenering de minister beslist niet verplicht, ook juridisch niet, die gelden te betalen. De minister doet dat wel, wat ik onnodig vind, maar in de richting van de Kamer ook wat onzorgvuldig. Het is dat we er bij gerucht achterkwamen, anders hadden we het ook niet geweten. De minister heeft gezegd dat dat in 2005 of zo mogelijk eerder kan worden betaald. Wij vinden dat dat niet zou moeten gebeuren. Wij snappen wel dat ook deze regio, net als alle regio's, wensen heeft. Pas die maar in als nieuw beleid in de begroting. Ook gelet op het standpunt van de PvdA-fractie op dit punt overwegen wij hierover een motie in te dienen in tweede termijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb met belangstelling geluisterd naar uw

enthousiasme voor differentiatie van het toltarief. U zei dat er eigenlijk niet veel verschil is tussen een tolweg en een expresbaan. Zeker als u differentiatie bepleit, ben ik het helemaal met u eens. Maar zou u doorredenerend niet moeten zeggen dat net zo goed kan worden volstaan met één omschrijving van wegen waarvoor moet worden betaald? Dan kun je differentiatie toepassen en je afvragen of het per kilometer moet worden berekend.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat kan ik heel goed volgen. Misschien herinnert u zich nog dat ik eerder op de avond al vroeg wat volgens u het verschil was tussen de ene en de andere categorie. Dat verschil is volgens mij namelijk erg klein. Maar in de wet zoals die nu luidt, kun je expresbanen op bestaande wegen doen, en tolwegen alleen op nieuwe wegen. Met het laatste ben ik het helemaal eens. Daarom vind ik de huidige wet op dat punt goed. Maar ze lijken erg veel op elkaar; ze zijn eigenlijk hetzelfde.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dus wat u betreft kan een expresbaan wel degelijk op bestaande infrastructuur worden toegepast.

De heer **Hofstra** (VVD): Niet alleen wat mij betreft, het kan volgens de wet. Ik denk dat het handig is, ook al zie ik het nog niet direct overal toegepast, dat we deze mogelijkheid erin houden.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Eigenlijk bespreken we vandaag een wet die is voorbereid door de minister van Verkeer en Waterstaat uit de periode 1986-1989, minister Kroes, niet toevallig lid van de VVD. Zij was het namelijk die in het SVV-2 voor het eerst het plan om rekeningrijden te introduceren naar de Kamer bracht. Men vond toen dat de problemen rond het almaar groeiende autoverkeer uit de hand begonnen te lopen en dat een vorm van beprijzing – een redelijk liberaal principe – geïntroduceerd zou moeten worden om iets te doen aan die problematiek. Tegelijkertijd wilde men omvangrijke investeringen in het openbaar vervoer plegen.

Helaas, van dat plan is niets meer terug te vinden in deze wet.



## Van der Steenhoven

Rekeningrijden is eruit verdwenen. Hoewel het gaat om de Wet bereikbaarheid en mobiliteit, staat er niets meer in over openbaar vervoer en beprijzing van autoverkeer. Dat is jammer, want in het regeerakkoord van Paars-2 uit 1998 wordt nog gesproken over de invoering van rekeningrijden in de Randstad, en over miljarden extra voor openbaar vervoer, met name om lightrailprojecten te realiseren. Het ging ook over een beperkte hoeveelheid geld voor nieuwe wegen, omdat men ook toen vond dat het aanleggen van nieuwe wegen geen problemen zou oplossen. Ook wilde men invoering van een maximumgrens van 100 kilometer in de Randstad om de doorstroming en de veiligheid van het autoverkeer te verbeteren. In 2000 wordt het regeerakkoord gewijzigd. Rekeningrijden wordt nu een proef, en daartegenover komen miljarden voor nieuwe wegen, terwijl betaalstroken en tolwegen worden geïntroduceerd. Beloofd wordt dat er een rondje Randstad zal komen. Ik herinner mij de heer Leers nog, die toen zei dat het mogelijk moet zijn om experimenten met rekeningrijden, tolwegen en betaalstroken te houden. Daarmee probeerde hij een soort compromis in de Kamer te bereiken.

Volgens de minister is dat een pakket waar niets meer uitgehaald kan worden, kortom, een evenwichtig pakket. Dat pakket was uitgebalanceerd en daar mocht niets uitgehaald worden, want alleen de combinatie van die drie maatregelen zou het effect hebben dat de files konden worden bestreden. Maar nu, wij zitten inmiddels negen weken voor het einde van Paars, bespreken wij een ultieme verkeerswet, een wet die eigenlijk al die plannen moet bundelen, maar waar rekeningrijden helemaal uit verwijderd is en waarin alleen nog betaalstroken en tol overblijven. Tegelijkertijd is er onduidelijkheid over het rondje Randstad en de financiering daarvan. Ook is de 100-kilometermaatregel uit het regeerakkoord verdwenen. Dat is echter een maatregel die een betere doorstroming in de Randstad had kunnen betekenen.

Het evenwichtige pakket is niet meer. Ik heb al eerder gezegd dat dat niet alleen is te wijten aan de minister. De minister is namelijk een gevangene van het paarse compromis. Dat wreekt zich nu. De VVD wil de meest effectieve maatregel, de

beprijzing van het autoverkeer, niet voor haar rekening nemen en de PvdA en D66 verzetten zich in toenemende mate tegen het overgebleven beleid van het kabinet. Het resultaat is dat er de afgelopen jaren niets is gebeurd.

De wet zelf is, zoals ik al heb aangegeven, door een omvangrijke nota van wijziging getroffen. Het hart is eruit, zo hebben sommigen gezegd. Daar ben ik het mee eens. Daarom hebben wij voorgesteld om het wetsvoorstel opnieuw door de Raad van State te laten bekijken. De PvdA heeft dat ook gezegd. Het is tenslotte toch een heel andere wet geworden, die niet meer de bedoeling heeft die het had. Wij hebben dat afgelopen zomer al gezegd. Inmiddels zijn wij acht maanden verder en het had inmiddels kunnen gebeuren. Het had naar de Raad van State kunnen gaan en bekeken kunnen worden. Nu loopt de minister toch het risico dat die vraag, als de wet al door de Kamer komt, in de Eerste Kamer opnieuw gesteld zal worden. Wij zien dat ook gebeuren bij bijvoorbeeld de wet rond Schiphol. Het omvangrijk amenderen van een wet tijdens het wetgevend proces roept veel vragen op en maakt eigenlijk een nieuwe toetsing door de Raad van State noodzakelijk. Als dat niet gebeurt, heb je kans dat zich dat uiteindelijk toch gaat wreken. Wij horen hierop graag een reactie van de minister. Is het niet verstandig om dat opnieuw te bekijken? Er blijven namelijk nogal wat onzekerheden bestaan en die kunnen door zo'n toetsing opgelost worden.

Zo is de verhouding tussen de verschillende tarieven niet duidelijk. Hoe verhouden de tarieven voor betaalstroken, tol en kilometerheffing zich tot elkaar? VNO-NCW brengt vandaag ook naar voren brengen dat zij vinden dat het niet zo kan zijn dat de weggebruiker met allerlei verschillende systemen wordt opgezaald, maar dat er uiteindelijk één systeem moet komen. Is het daarom niet verstandiger om te wachten op de kilometerheffingwet, die kennelijk al terug is van de Raad van State, en dit even aan te houden om te kijken of het inderdaad spoort met die wet, zodat er straks niet allerlei onduidelijkheden zijn? Ik zie de discussie in de Kamer namelijk al weer voor mij, als dadelijk deze wet is ingevoerd en de kilometerheffingwet veel vragen oproept. Dan wordt

natuurlijk gezegd dat er nu al tol en betaalstroken zijn en dat de kilometerheffing maar niet door moet gaan en dat eerst moet worden bekeken hoe het gaat. Dat kan toch echter niet de bedoeling zijn. Kortom, is het niet veel beter om met één definitief systeem te komen, zodat je ook voor de klant, de reiziger een duidelijk systeem hebt?

Volgens de fractie van GroenLinks hadden wij dus nog even kunnen wachten op de definitieve wet rond de kilometerheffing. Als je dan toch, bijvoorbeeld bij de Beneluxtunnel, moet werken met tol, had daar een uitzondering voor kunnen worden gemaakt. Er zijn in Nederland al verschillende tolbruggen en toltunnels. Je kunt er echter wettelijk een uitzondering van maken, zeker als je voorstelt om dat in de toekomst te integreren met het systeem van de kilometerheffing.

Wij zetten vraagtekens bij het privaate financieren van wegen. Wij vinden dat de aanleg en de uitbreiding van infrastructuur een publieke aangelegenheid is. Niet uit principe, maar vooral omdat het mobiliteitsbeleid, het milieubeleid en de leefkwaliteit een belangrijke publieke verantwoording vormen, die je niet over kunt dragen aan particuliere partijen en waar je invloed op moet kunnen uitoefenen. Anderen hebben zich ook afgevraagd of het simpele feit dat er geld verdiend moet worden met een weg, niet betekent dat men er belang bij heeft dat er zoveel mogelijk verkeer over geleid wordt. De vraag is of dit belang zich verhoudt tot de andere belangen die ik zojuist heb genoemd. Je moet niet in een dergelijke situatie terecht willen komen. Bovendien kan de overheid goedkoper infrastructuur aanleggen omdat er geen rendement behaald hoeft te worden.

De heer Hofstra heeft een amendement ingediend om te voorkomen dat een mobiliteitstarief wordt geheven op wegen in de buurt van een tolweg. Dit betekent dat op die wegen ook geen kilometerheffing kan gelden. Het is mij nog onduidelijk wat de heer Hofstra daar precies mee voor ogen staat. Ik krijg daar graag meer duidelijkheid over.

Om duidelijk te maken dat de inning van tolgelden een publieke zaak is, pleit de GroenLinks-fractie voor een toevoeging aan artikel 8a. Wij willen dat de opbrengsten van mobiliteitstarieven in het

## Van der Steenhoven

Infrastructuurfonds worden gestort. Particulieren mogen niet zelf tol heffen. Ik begrijp dat de heer Hofstra ook een amendement van die strekking heeft ingediend. Ik ben zeer benieuwd naar de reactie van de minister ter zake.

Een kilometerheffing is een betere vorm van beprijzing van infrastructuur dan de invoering van tolwegen en betaalstroken. Die laatste vormen leiden alleen maar tot verwarring. Twee weken geleden hebben wij een plan gelanceerd voor een rechtvaardige kilometerheffing. Er moet meer betaald worden als er alternatieven zijn, zoals in de Randstad en rond de steden, waar het openbaar vervoer beter is. Daar is ook een schaarste aan infrastructuur in de spits en dat leidt tot een hogere prijs. Op het platteland zijn vaak geen files en ontbreekt helaas het alternatief van het openbaar vervoer. Wij denken dat er draagvlak in de samenleving zal zijn voor dit rechtvaardige systeem. Het is beter om te wachten met de invoering van tolwegen en betaalstroken totdat de kilometerheffing in een wet is vastgelegd. Wij steunen het amendement waarin wordt voorgesteld om het principe van de kilometerheffing in deze wet vast te leggen.

Het wetsvoorstel is niet evenwichtig omdat de financiering van de verbetering van het openbaar vervoer in de Randstad ontbreekt. Wij hebben vanmorgen uitvoerig gesproken over het rondje Randstad. Ik heb het idee dat de verschillende standpunten dichterbij elkaar zijn gekomen. Alleen de financiering is nog onduidelijk. Is de minister het met ons eens dat in ieder geval 1,5 mld euro in deze MIT-periode gereserveerd moet worden voor de simpele variant? Ik doel dan op de spoorverdubbeling voor een snelle intercityverbinding tussen Den Haag, Rotterdam en Utrecht. Als dit bedrag daar niet voor vrijgemaakt wordt, blijft het een loos gebaar. In het gewijzigde regeerakkoord heeft deze verbinding prioriteit gekregen en dan moet er ook geld voor beschikbaar gesteld worden. Degenen die hier vanmorgen naar gevraagd hebben, krijgen hier graag snel duidelijkheid over.

□

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter. Dit wetsvoorstel heeft een wat roerige voorgeschiedenis. Je zou

kunnen zeggen: het heeft een moeilijke jeugd gehad. Het is de opvolger van de wet op het rekeningrijden, waarmee minister Jorritsma in 1997 vriend en vijand verraste. Door deze minister van Verkeer en Waterstaat is het later omgebouwd tot een kaderwet voor de invoering van drie mobiliteitstarieven: het spitstarief – ook bekend als het rekeningrijden – het betaalstrooktarief en het toltarief. Die tarieven zijn noodzakelijk als sluitstuk van een doeltreffend mobiliteitsbeleid, waarvan benutten, beprijzen en bouwen onvermijdelijke elementen zijn. Het spitstarief is inmiddels een zachte dood gestorven, maar nogal luidruchtig ten grave gedragen. En dus resteren in dit voorstel slechts het toltarief en het betaalstrooktarief. Dat laatste tarief – even over Haags taalgebruik gesproken – is in de taal van de snelle dames en heren van Verkeer en Waterstaat omgedoopt tot expresbaantarief.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Dat is op verzoek van de regio Rijnmond gebeurd. Dat moet de heer Van Heemst toch aanspreken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee, want daar wonen politici die inmiddels genadeloos door de kiezer zijn afgestraft. Dus dat spreekt mij helemaal niet aan.

De PvdA-fractie wacht in elk geval met smart op het wetsvoorstel voor de kilometerheffing. Waarom heeft de minister ervoor gekozen om met twee aparte wetsvoorstellen verder te gaan, waardoor de samenhang tussen die drie tarieven – de essentie van het oorspronkelijke wetsvoorstel – is losgelaten. In de woorden van de heer Hofstra steunen wij graag het signaal amendement van collega Giskes dat duidelijk maakt dat die samenhang wel moet blijven bestaan.

In de campagnes tegen het rekeningrijden was met name de ANWB een enthousiaste pleitbezorger van de betaalstrook ofwel de expresbaan. Die strook of baan bood volgens de ANWB de automobilist de keuze tussen het gratis in de file staan of het tegen betaling vlot op de plaats van bestemming komen. VVD, CDA en anderen stonden opgewonden bij dat vooruitzicht te applaudisseren. De keuzevrijheid van de automobilist; daar ging het om. Nog even terzijde: in de wetstekst wordt de term "betaalpoort"

gehanteerd, maar die term doet mij te veel herinneren aan de gewraakte term "tolpoorten". Dan heb ik weer die chocoladeblokletters in ochtendkranten voor ogen, dat de Nederlandse steden zouden worden omsingeld door een cordon van tolpoorten. Het zou mij dus een lief ding waard zijn als de minister de komende 18 uur nog eens gebruikt om na te gaan of zij voor het woord betaalpoort, misschien na consultatie van wat ex-wethouders in het gebied Rotterdam-Rijnmond, een andere omschrijving heeft.

Minister **Netelenbos**: Wij hebben een associatieve lijst gemaakt, want ik vind die term ook niet mooi. Ik weet ook hoe ik genoemd wordt in diezelfde ochtendkrant. Wat dacht u van "arcade"?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als ik hier namens D66 stond, zou ik zeggen: dit is iets voor een consultatief referendum. Ik loop er zelf niet bovenmatig warm voor. Dat geldt trouwens ook voor het enthousiasme waarmee de PvdA altijd heeft gekeken naar de betaalstrook of expresbaan. Daar staan wij matig enthousiast tegenover. Ik zal nu niet alle twijfels die wij op dat punt hebben breed uitmeten. Het heeft iets te maken met de vraag of je door de aanleg van deze stroken er qua ruimtelijke inpassing of uit milieuoogpunt een heel eind mee komt. Zeker rond de grote steden is de ruimte schaars en zijn de milieuproblemen vaak groot. De kans is en blijft groot dat die stroken en banen vooral worden gebruikt door automobilisten met een goed gevulde portemonnee. Ook verkeersexpertise laat zien dat het de vraag is of de files korter worden door die betaalstroken. Daar hebben wij al eerder over van gedachten gewisseld. Wij hebben echter al een aantal malen de bereidheid uitgesproken om een stap te zetten. Het is een beetje dezelfde stap als de stap die de VVD-fractie heeft durven zetten met de Hofstraheffing. Wat ons betreft bieden wij dus ruimte aan een aantal proeven. Als die proeven succesvol zijn, moeten wij er zeker mee verdergaan. Wij laten ons, met andere woorden, graag door de praktijk overtuigen. Als het werkt, is het mooi en dan hebben wij er een middel tegen files bij.

De heer **Hofstra** (VVD): U hebt het

## Van Heemst

over proeven en u vraagt zich af of het allemaal wel zal lukken, maar u gaat wel zo akkoord met de tolwegen. Daarvoor is helemaal geen proef voorzien, maar die worden definitief ingevoerd. Hoe kunt u over het een zus denken en over het ander zo?

De heer **Van Heemst** (PvdA): De betaalstrook of de expresbaan moet ervoor zorgen dat het verkeer vlot kan doorstromen. Kijk naar de toelichting van het wetsvoorstel. U gaf indertijd een staande ovatie voor het pleidooi van de ANWB. U kunt vanuit uw luxe auto vanaf de expresbaan zwaaien naar die arme mensen die gratis in de file staan en dan kunt u roepen dat ze ook maar een beetje voorrang hadden moeten kopen op de expresbaan. Dat is de bedoeling van de expresbaan. Bij tolwegen gaat het om heel andere dingen. Dan gaat het om het mobiliseren van geld om extra infrastructuur aan te leggen of om infrastructuur versneld aan te leggen en daarvoor wordt een prijs in de vorm van een tolheffing in rekening gebracht. Volgens mij gaat het om twee verschillende instrumenten waar je ook twee verschillende dingen mee wilt bereiken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik maak ernstig bezwaar tegen deze voorstelling van zaken. U snapt er helemaal niets van, want het zijn dezelfde systemen. Ik vind het aan de andere kant heel fijn, want als u voor de tolwegen bent, bent u ook voor de epxresbanen. Hulde.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nu vergist u zich ieljk. De betaalstrook of de expresbaan was en is bedoeld om ervoor te zorgen dat mensen die wat betalen zonder opstoppingen op de plaats van bestemming komen. De automobilist kan een keuze maken tussen betalen en opschieten of wachten en gratis in de file staan. Dat is de crux van de betaalstroken. Dat is iets heel anders dan tolheffing. Tolheffing is bedoeld om een investering in infrastructuur terug te verdienen.

De heer **Hofstra** (VVD): De techniek is hetzelfde. U denkt toch ook niet dat mensen nog vrolijk zullen betalen als er files ontstaan op de tolwegen. In beide gevallen worden automobilisten gelokt die haast hebben en die er geld voor over hebben om op te

schieten. Het gebeurt in beide gevallen op dezelfde manier.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is wel zo in uw redenering, maar dan moet er altijd een alternatief zijn voor de infrastructuur waarop je een tolheffing gaat leggen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik vind uw vertrouwen in de VVD-fractie bewonderenswaardig, vooral na wat er in de afgelopen jaren is gebeurd met rekeningrijden en na de bijdrage van de heer Hofstra van zojuist. Hij wil wel de heffingen incasseren die nu in de wet zitten, maar het blijft onduidelijk wat hij uiteindelijk wil doen met de kilometerheffing. Bent u niet bang dat u nu "ja" zegt tegen een wet en dat de andere wet straks niet meer ingevoerd wordt? Waarom hangt u niet het principe van gelijk oversteken aan?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ben daar niet bang voor. Wij hebben daar al over gediscussieerd tijdens het laatste debat over de kilometerheffing. Met dit wetsvoorstel en het wetsvoorstel voor de kilometerheffing, dat wij misschien nog voor 15 mei krijgen, heeft deze minister met deze coalitie een redelijk resultaat bereikt. Het had allemaal meer kunnen zijn en mooier, maar dit is het.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voor een deel ben ik het met u eens. Wij zijn nu dicht bij de climax van de discussie; wij kunnen nu bijna een besluit nemen over dit wetsvoorstel. Het andere wetsvoorstel wordt spoedig ingediend. Is het dan niet veel verstandiger om die twee zaken aan elkaar te koppelen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als zij dat had gewild, had de Kamercommissie dit wetsvoorstel niet moeten aanmelden voor plenaire afronding. Dan had de commissie de minister moeten vragen het ene wetsvoorstel te integreren in het andere. Dat heeft zij niet gedaan en nu moeten wij niet gaan proberen om dat met kunst- en vliegwerk te gaan repareren.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat is geen kunst- en vliegwerk. De heer Hofstra heeft absoluut geen helderheid gegeven over de kilometerheffing. Het is toch heel reëel om dit wetsvoorstel op

onderdelen voorwaardelijk aan te nemen? Die onderdelen zouden dan pas in werking moeten treden op het moment dat er helderheid bestaat over het andere wetsvoorstel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dit is echt te laat. De Kamer heeft indertijd niet gezegd dat de samenhang zo essentieel is dat zij dit wetsvoorstel pas wilde behandelen als het andere wetsvoorstel bekend was. Wij moeten nu niet via een U-bochtconstructie het ene weer aan het andere knopen. Daar doe ik niet aan mee.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Waarom stelt de heer Van Heemst dat dan wel voor in de stukken? In een eerder stadium hebben wij dat al eens aan de minister voorgehouden, maar toen was zij er niet voor. Het kan toch heel netjes zijn om met elkaar af te spreken dat deze wet pas in werking kan treden als het wetsvoorstel met betrekking tot de kilometerheffing in de Kamer is behandeld? Dat gebeurt toch wel vaker?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan had u in een procedurevergadering van de commissie een voorstel in die geest moeten doen. Dat hebt u niet gedaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dit is een politiek voorstel. Daar spreek je niet over in een procedurevergadering, maar in een openbaar debat.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Heel vaak maken Kamerleden een persbericht van politieke voorstellen die zij in een procedurevergadering hebben gedaan. Ik heb tevergeefs op zo'n voorstel van u zitten wachten. Ik heb de minister gevraagd of zij het niet raadzaam acht om dit wat anders ingekleurde wetsvoorstel aan de Raad van State voor te leggen. Het antwoord van de minister vond ik afdoende. Daarmee was voor mij de kous af. Het was overigens geen standpunt van mij, maar een vraag. Ik vind het een beetje flauw – maar ook te laat – om nu met kunst- en vliegwerk het ene aan het andere te knopen. Dat hadden wij met z'n allen echt eerder moeten doen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het is absoluut geen kunst- en vliegwerk. U bent er zelf

## Van Heemst

ook voorstander van om beide wetsvoorstellen aan elkaar te relateren. Er is niets op tegen om deze wet aan te houden tot het moment dat ook de wet op de kilometerheffing van kracht wordt. Daar is niets gekunstelds aan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb net uitgelegd dat ik dat wel vind en dat u een voorstel had kunnen doen in een procedurevergadering. Het is eigenlijk zonde van de tijd om in dit debat zo lang stil te staan bij dergelijke procedurele verwickelingen.

In het wetsvoorstel wordt op onderdelen niet aangegeven welke inhoudelijke winst wij moeten zien te bereiken met de introductie van de betaalstrook of de expresbaan. Er worden allerlei criteria genoemd en ook wordt terecht iets gezegd over evaluatiemomenten, maar in het ongewisse blijft wat er inhoudelijk minimaal bereikt moet of kan worden met de betaalstrook of expresbaan. Ik heb met steun van collega Giskes een amendement ingediend om in die lacune te voorzien. Wij hechten eraan dat bijvoorbeeld in de wet wordt opgenomen dat de congestie dankzij de betaalstrook met een substantieel percentage wordt verminderd. Wij willen graag dat de reistijd door de betaalstroken met minstens 10% wordt versneld en dat er wat betreft verkeersveiligheid en geluidsoverlast in ieder geval geen sprake van een verslechtering zal zijn. Het gaat om dit soort inhoudelijke dingen. Ik vraag de minister waarom dit niet in de wet is vastgelegd en wat haar inhoudelijke ambities zijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik ben het er mee eens dat die koppeling niet nodig is, maar had het overtuigender gevonden als de heer Van Heemst het amendement op stuk nr. 24 niet had ingediend; dat betekent namelijk weer plak- en pleisterwerk. Maar het formuleren van extra randvoorwaarden staat gelijk met op de rem trappen, terwijl we juist moeten stimuleren. Bent u het er mee eens dat we zowel bij tolwegen als expresbanen het uitgangspunt moeten aanhouden dat het om PPS-infrastructuur gaat?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik zal eerst ingaan op de koppeling. Als wij zouden uitgaan van een koppeling in de betekenis van een integraal nieuw

wetsvoorstel, dan hadden we zo iets eerder moeten regelen. Dat hebben we niet gedaan, maar dat neemt niet weg dat ik er wel aan hecht om met zo'n signaalament in deze wet duidelijk te maken dat die samenhang er was en voor ons ook moet blijven bestaan.

Als u spreekt van op de rem trappen, dan moet u niet bij mij zijn, maar zich melden bij de heer Hofstra. En als er iemand op allerlei punten, zowel bij de tolwegen als de expresbaan – die ik overigens eerder als hommage aan de heer Hofstra had willen aanduiden als "Pieters pay lane" – obstakels heeft opgeworpen, dan is dat wel de heer Hofstra met al zijn amenderingen. Je houdt je hart vast. Hij stond te applaudiseren toen de ANWB sprak over gratis in de file staan versus betaald snel naar je werk en naar huis. Ik was toen al sceptisch en ben dat nog steeds, maar ik heb de stap durven zetten om één of twee proeven toe te staan en te kijken of het werkt. Dat is geen obstructie of op de rem trappen, maar gas geven. Ik wil weten op welke inhoudelijke verbeteringen we moeten kunnen rekenen om te spreken van een succes. Het zou u en de heer Hofstra sieren als u voor hetzelfde inhoudelijke punt de nek zouden durven uitspreken. Wat verwacht u aan winst van Pieters pay lanes en de betaalstroken? Allebei bent u daar in dit debat met een grote boog omheen gelopen.

De heer **Eurlings** (CDA): Als je iets niet aan het privé-initiatief overlaat, dan is dat op de rem trappen. Maar nu een concrete vraag: de heer Hofstra wilde de expresbanen op bestaande wegen invoeren. Dat verbaasde mij, maar daar zijn wij het mee eens.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daar ben ik het helemaal mee eens. Van mij mag zeker een proef worden genomen met expresbanen op bestaande wegen. Uit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit en milieuhygiëne vind ik dat een veel betere benadering dan het stapelen van wegen. Rond de steden is dat namelijk vaak het stapelen van ellende.

De heer **Eurlings** (CDA): Op dat punt kunnen jullie elkaar dan weer vinden.

De heer **Hofstra** (VVD): Hoewel de

heer Van Heemst enige humor niet kan worden ontzegd, kan ik hem eigenlijk niet meer volgen. Zo-even was het kennelijk heel verkeerd dat yppen – dat zijn kennelijk mensen met veel geld en grote auto's –...

De heer **Van Heemst** (PvdA): En een grote mond!

De heer **Hofstra** (VVD): ...al die zielige mensen voorbijrijden. Dat vindt u verwerpelijk, maar u vraagt de minister wel om minstens 10% reistijdverkorting voor de yppen. Zoals u weet, heb ik ervaring met percentages: u moet 30% eisen. Hoe kunt u die zaken verbinden? Legt u nu eens uit hoe u het kwalijk kunt vinden en tegelijk een percentage kunt eisen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Laat ik eerst een kleine concessie doen. U zegt dat de reistijd met minstens 30% versneld moet worden. Ik stel voor aan collega Giskes dat wij het amendement in die richting aanpassen. Ik constateer daarbij dat u uw nek uitsteekt voor een substantiële verbetering en wellicht voor het aannemen van het amendement. Op het andere punt heb ik aangegeven waarin mijn scepsis schuilt: de betaalstrook lijkt bestemd te zijn voor mensen met een goedgevulde portemonnee die voorrang kopen. Degenen die dat niet kunnen of willen betalen, staan stil in de file. Dat was niet mijn beeld, maar het beeld dat de ANWB schetste. Bij dat beeld stond u te applaudiseren. Ik wil over alle bezwaren en twijfels heen stappen en u volgen in uw moed om steun te verlenen aan de kilometerheffing. Ik ben zo moedig om mijn nek uit te steken voor de betaalstrook. Als er substantiële verbeteringen worden bereikt ten aanzien van het terugdringen van de congestie en het verbeteren van de reistijden, en er op andere punten geen verslechtering optreedt, dan ben ik uw man. Wees blij dat u mij op dat punt aan uw zijde vindt! Bedenk u zich nog eens over alle punten waarbij u op de rem trapt, het stapeltje van tien amendementen dat de zaken bemoeilijkt.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat beeld is volstrekt onjuist, want het zijn allemaal verduidelijkende, geen ingrijpende amendementen, in tegenstelling tot de amendementen



## Van Heemst

die u heeft ingediend. De hamvraag blijft echter of het uitgangspunt bij zowel tol als betaalstroken is, dat mensen die extra betalen daarvoor een snelle verbinding krijgen. U bent daarvan geen voorstander. Bent u er ook voor dat iedereen evenveel verdient in deze samenleving?

De heer **Van Heemst** (PvdA): De hamvraag is: waarom is de PvdA bereid om ook dit middel in de strijd tegen files te beproeven, terwijl de VVD, die het plan een jaar geleden fantastisch vond, vanavond voorstel na voorstel doet, waardoor het lastiger wordt om zowel de tol als de betaalstrook tot een succes te brengen? Ik begrijp daar helemaal niets van.

Het volgende punt dat ten aanzien van de betaalstrook opvalt, is dat de wet een maximumtarief van 7 euro vaststelt. Kan de minister toelichten waarop dat bedrag is gebaseerd? Wat gebeurt er als op een betaalstrook files ontstaan? Het ontstaan van files door een ongeval is een hoofdstuk apart. Er kunnen echter ook files ontstaan omdat de betaalstrook een doorslaand succes is. In dat geval staan mensen evenwel betaald in de file. De ANWB kan dat in zijn stoutste dromen nooit hebben bedoeld twee jaar geleden. Ik vraag de minister, en ook de heer Hofstra, wat de gang van zaken zal zijn bij files. Krijgt de automobilist dan zijn geld terug? Op welke wijze is dat in het wetsvoorstel geregeld? Wie betaalt dat geld terug? Staat de automobilist in dat geval gratis in de file? Dat was juist niet de bedoeling. De minister heeft in een toelichting aangegeven dat het verkeer op de betaalstrook altijd vlot moet worden afgewikkeld. Als wij het onwenselijk achten dat het bedrag van 7 euro wordt verhoogd totdat de mensen die het meeste kunnen betalen weer vlot naar hun werk kunnen rijden, staan mensen gratis in de file.

Een ander punt betreft de proefneming: kan de minister een indicatie geven van de kosten van de proef met betaalstroken/expresbanen? Welke extra kosten zijn gemoeid met het amendement van de heer Hofstra waarmee wordt beoogd een stevige fysieke scheiding aan te brengen?

De PvdA-fractie heeft geen bezwaar tegen de invoering van het toltarief bij nieuwe infraprojecten. Ik ben ervan uitgegaan en ik ga er nog steeds van uit dat het toltarief vooral

is bedoeld om investeringen terug te verdienen, zodat projecten eerder kunnen worden aangelegd dan gepland ofwel dat extra projecten worden aangelegd. Gezien de toelichting van het wetsvoorstel is dat de crux van het verhaal. Daarbij wordt steeds nadrukkelijk gekeken naar de vraag of een en ander mogelijk is in een coproductie tussen de overheid en private financiers.

Ik ben zeer benieuwd naar de reactie van de minister op het voorstel van de VVD-fractie om in de wet een maximumtarief van 15 cent per kilometer aan de tol te stellen. Dat is een merkwaardig voorstel, want het schept volgens mij het levensgrote risico dat cofinanciers best een brug, tunnel of weg willen aanleggen, maar dat niet rendabel kunnen maken met 15 cent per kilometer. Over op de rem trappen gesproken! Dit is een uitgelezen manier om de kansen die tolheffing kan bieden te beperken. Dat is echt slecht nieuws voor mensen die denken: de minister komt in 2012 over de brug met publiek geld voor de A2-corridor, maar er is een bank die de corridor in 2007 wil aanleggen op eigen kosten. Als die bank van de heer Hofstra evenwel slechts 15 cent per kilometer mag berekenen en daardoor het financiële verhaal niet rond krijgt, wordt de A2-corridor in Maastricht niet voorgefinancierd. Dat geldt volgens mij voor alle projecten waar door voorfinanciering een versnelling zou kunnen worden gerealiseerd. Dat is het levensgrote risico van het maximumtarief dat de VVD-fractie bij amendement wil stellen. Ik kijk nu naar de minister, zij moet mij maar vertellen als ik het mis heb. Ik denk het niet.

De heer **Hofstra** (VVD): De uitleg van de heer Van Heemst kan er alleen toe leiden dat de PvdA-fractie de minister volgende week volledig steunt bij het vervoercontract aan NS en de KLM voor de HSL-Zuid. Daar reken ik volgende week op.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik stelde de heer Hofstra een vraag over de 15 cent per kilometer die hij maximaal voor de tol wil invoeren en waartoe hij een amendement heeft ingediend. Ik leg hem uit dat dit het levensgrote risico in zich bergt dat particuliere financiers niet geïnteresseerd zijn in het eerder tot uitvoering brengen van heel belangrijke stukken infrastructuur. De heer Hofstra maakt

het dan nog een graadje erger door alleen tolheffing te willen toestaan als er een alternatief bestaat. Ik gaf het voorbeeld van de aanleg van de A73, die publiek wordt gefinancierd. Stel nu dat een belegger die weg drie tot vijf jaar eerder wil aanleggen en dat dit afketst omdat er geen redelijke alternatieve route bestaat. Op basis van de amendering van de heer Hofstra kan zo'n project dan niet worden versneld. De heer Hofstra werpt dus niet één, maar twee drempels op. Ik snap er niets meer van.

De heer **Eurlings** (CDA): Er wordt naar mijn smaak te veel over de A73 gesproken. Ik vind dat een beetje smakeloos, want dat is het laatste stuk autosnelweg dat nog niet is ingevuld. Zo'n cruciaal stuk weg, dat er zo snel mogelijk moet komen en waaraan hard wordt gewerkt kan toch niet in handen worden gelegd van PPS-constructen die er vervolgens tol op heffen? Is dat de manier waarop de heer Van Heemst het begrip "tol" ziet? Ik zie tol als een extraatje, als een alternatief. Hij vindt het blijkbaar goed dat over een belangrijk stuk weg, dat nu nog ontbreekt, tol wordt geheven. Is dat de visie van de PvdA-fractie?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat vind ik nu echt smakeloos. Het gaat om zeer vitale wegverbindingen die met belastinggeld worden aangelegd, maar misschien pas in 2008 of in 2014; die zou je met private financiering wat eerder tot stand kunnen brengen, maar dan willen die private financiers hun investering met tolheffing terugverdienen. Ik probeer dus uit te leggen dat wij, als er knelpunten zijn die heel snel moeten worden weggenomen maar waarvoor helaas geen geld beschikbaar is, met tolheffing misschien wat eerder in actie kunnen komen. Maar dan moet de heer Hofstra geen geweldig hoge drempels opwerpen om met banken en particuliere investeerders zaken te kunnen doen.

De heer **Eurlings** (CDA): Oké, maar de heer Hofstra doet nu even niet mee en ik vraag u nu hoe u de positie van tolwegen ziet. Bent u het met onder andere de CDA-fractie eens dat er een alternatief moet zijn? Er is een amendement op dit punt van de heer Hofstra, waarmee ik het roerend eens ben. Of vindt u dat bijvoorbeeld voor de aanleg van de

## Van Heemst

A73, een weg waarvoor geen alternatief bestaat, tol geheven kan worden? Is dat uw visie op de verantwoordelijkheid van de overheid? Dat is een keuze, ja of nee?

De heer **Van Heemst** (PvdA): U doet alsof ik nooit met ja of nee antwoord, uw toon is ineens zo dreigend. Ik heb al drie keer uitgelegd dat voor mij het belangrijkste criterium is dat wegen of andere infrastructurele projecten met tolheffing wat eerder kunnen gerealiseerd of dat er wat extra's mogelijk is. Ik vind het geen belangrijk criterium dat er een alternatief moet zijn. En als de minister zegt dat zij dit bewust niet in de wet heeft opgenomen, dan steun ik haar op dit punt, want ik ben er een voorstander van om knelpunten snel weg te nemen en geen drempels op te werpen of op de rem te trappen. Wat u nu samen met de heer Hofstra doet, is dat u het moeilijker maakt om files te bestrijden en knelpunten weg te nemen. En u kijkt er ook nog bij alsof u er trots op bent; ik snap er niets meer van.

Voorzitter. Wij willen wel dat er in de wet klip en klaar wordt vastgelegd dat het bij tolheffing om nieuwe wegen en dergelijke moet gaan. Bestaande infrastructuur is immers al door de automobilisten opgebracht. Mijn collega Eurlings, toch vaak een bondgenoot in benauwde tijden, heeft inmiddels mijn amendement over dit punt mede ondertekend.

Ik heb nog drie aanvullende vragen. Als de tolheffing volgens de toelichting op de wet wordt gehanteerd voor extra of versnelde aanleg van wegen en dergelijke, zou die verduidelijking ook in de wetstekst kunnen zijn vastgelegd. Waarom is dat niet gebeurd? Dit geldt overigens voor heel veel punten die vandaag de revue zijn gepasseerd; in veel gevallen wordt er met de toelichting net wat meer of wat anders gesuggereerd dan met de wetstekst zelf. En in de tweede plaats zou ik graag van de minister vernemen of zij ervan uitgaat dat tolheffing in beginsel tijdelijk is, namelijk tot het moment waarop bij extra's de investering of bij versnelde aanleg de voorfinanciering is terugverdiend. En tot slot vraag ik in navolging van anderen aan de minister, waarom zij ervan uitgaat – dit brengt zij in de schriftelijke

gedachtewisseling heel stellig naar voren – dat de invoering van tolheffing geen sluipverkeer zal veroorzaken.

De PvdA-fractie heeft geargeld over de vraag of in de wet zou moeten worden vastgelegd dat 50 of 60% van de regionale mobiliteitsfondsen bestemd moet worden voor openbaar vervoer. Aan de ene kant is dit een bijzonder sympathieke gedachte, want daarmee geeft de wetgever aan, welk belang hij toekent aan een evenwichtige benadering van mobiliteit en openbaar vervoer. Aan de andere kant is het uiteindelijk een verantwoordelijkheid van de regionale politiek om zelf prioriteiten te stellen. Dit mag je ook niet wegpoetsen, wij kunnen niet alles hier bepalen en regelen. Daarom zijn wij extra nieuwsgierig naar de reactie van de minister op het amendement van de heer Stellingwerf, die ervoor heeft gekozen om een percentage in de wet te laten opnemen.

Voorzitter. Dit wetsvoorstel heeft een moeilijke jeugd gehad; ik gaf dit in het begin al aan. Volgens pedagogisch deskundigen is dat in het algemeen een voorbode van een lastige volwassenheid; de heer Hofstra en ik zijn er het levende bewijs van. De PvdA-fractie had en heeft twijfels of tol en betaalstroken een grote bijdrage zullen leveren aan het terugdringen van de files, maar wij hopen ongelijk te krijgen als dit wetsvoorstel op latere leeftijd toch nog goed terechtkomt.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. De heer Van Heemst noemde het amendement op stuk nr. 24 een signaal amendement. Ik ben het daar op zichzelf mee eens en sta er ook sympathiek tegenover, maar ik heb wel twee vragen over. In lid 4 staat dat de kilometerheffingwet voor 15 mei 2002 bij de Kamer moet zijn ingediend. Is de heer Van Heemst echt van mening dat dit dan moet zijn gebeurd?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik kijk even naar de co-auteur. Ja, dat zijn wij echt van mening. Is het zo gek dat wij iets opschrijven en dat wij het echt menen? Dat is een enorme onthulling.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Het staat zo dicht voor de deur en wij moeten die wet voor 15 mei krijgen. Ik kan er niet over uit dat u

nu zegt: wij nemen deze wet aan en direct daarop gaan wij met de volgende wet aan de slag. Dan is er geen samenhang aanwezig, terwijl die er wel kan zijn als je de dingen bij elkaar betreft.

De heer **Van Heemst** (PvdA): En ik kan er niet over uit dat wij over dat punt blijven doorzeuren. Dat hadden wij echt maanden geleden gezamenlijk kunnen regelen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): In lid 3 staat dat de kilometerheffing als maatstaf kent met een motorrijtuig afgelegde afstanden, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar milieu- en veiligheidskenmerken en onderscheid kan worden gemaakt naar de tijdsperiode waarin en de plaats waar wordt gereden. Dat is een gedifferentieerde kilometerheffing. Dat is een nogal vergaande uitspraak, omdat de discussie daarover moet worden gevoerd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het ene zegt "wordt" en het andere zegt "kan". Dat is precies de fasering, de opbouw die mij steeds voor ogen heeft gestaan: begin eenvoudig, verspil geen draagvlak en houd de ruimte om het later wat slimmer en intelligenter in elkaar te zetten.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De minister zal morgenmiddag antwoorden.

Sluiting 22.08 uur

□

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

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van wet Wijziging van de Sanctiewet 1977 met het oog op de implementatie van internationale verplichtingen gericht op de bestrijding van terrorisme en uitbreiding van het toezicht op de naleving van financiële sanctiemaatregelen (28251).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;