

Voorzitter

Ik stel voor, dit gedeelte van het stenogram door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Verburg.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Mevrouw de voorzitter. Deze week is bekend geworden dat de artikel 24-procedure in het kader van de ESF-subsidies is afgerond en dat door de Europese Commissie een bedrag is vastgesteld dat door Nederland moet worden terugbetaald. Ik wil de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid vragen ons een brief te sturen met een reactie van het kabinet op dit besluit en waarin ook wordt gerapporteerd hoe de onderhandelingen zijn verlopen. Verder wil ik graag dat daarbij gevoegd wordt het nieuwe rapport van de departementale accountantsdienst, dat de Kamer eerder is onthouden, alsmede het rapport van Robson Rhodes. Dat accountantskantoor is blijkbaar voor deze kwestie ingeschakeld. Verder wil ik het rapport van de heer Bethlehem ontvangen. De brief van de minister krijg ik graag voor dinsdag.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit gedeelte van het stenogram door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

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

(Zie vergadering van 13 maart 2002.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter. Ik begin met mijn dank uit te spreken aan het adres van de woordvoerders die steun hebben verleend aan de hoofdbenadering van dit wetsvoorstel. Er is een aantal amendementen ingediend en

uiteraard zal ik daarop uitvoerig reageren. Ik ben dus blij met de algemene benadering van de Kamer van dit wetsvoorstel.

Daarin wordt gesproken over tolwegen en expresbanen. Voor de duidelijkheid wil ik uitleggen wat hiermee wordt bedoeld, want gisteren werden deze wegen met elkaar verward. Expresbanen zijn de banen die worden aangelegd op een bestaand wegennet, dus op aangelegde wegen, en we spreken over tol bij nieuwe infrastructuur. Dan gaat het dus om een tolweg, een toltunnel of een tolbrug. Het is evenwel ook mogelijk dat een expresbaan wordt aangelegd waarop tol wordt geheven. Dit lijkt onoverzichtelijk, maar men kan zich in zo'n geval voorstellen dat met PPS-geld een strook aan een weg wordt gebouwd en dat op die strook tol wordt geheven om de aanleg ervan te bekostigen. Tol gebruik je ook voor de bekostiging van nieuwe infrastructuur. Bij expresbanen doe je dat niet. Die gebruik je voor de regulering van het verkeer. Deze wegen kunnen dus een beetje op elkaar lijken, maar de benaming heeft vooral te maken met de grondslag van introductie.

De heer Stellingwerf is nu niet in de zaal. Ik meen dat hij zei: dit is maar een noodwetje; wat stelt dit nou eigenlijk voor? Men moet zich evenwel realiseren dat sinds de jaren dertig van de vorige eeuw de Wegenwet een verbod op tol bevat. Als men dat in aanmerking neemt, dan is dit een zeer ingrijpend wetsvoorstel. Dat verbod op tol wordt hiermee namelijk geëlimineerd. Daardoor kun je gemakkelijker PPS-voorstellen realiseren. Bij wet regel je namelijk waar PPS aan de orde kan zijn. Nu is het namelijk zo – en de leden weten dat vanwege de aanleg van de Westerschelde – dat je bij iedere aanleg van een toltunnel een wetsvoorstel moet indienen. Dat is een uitermate complexe manier van opereren. Gisteren zei de heer Stellingwerf in het debat dat op het gebruik van de Beneluxtunnel, die bijna klaar is, ook wel tol kan worden geheven, maar dat kan niet, want zo iets vraagt specifieke wetgeving. Het grote voordeel van deze wet is dan ook dat zij het mogelijk maakt om tol te heffen en om expresbanen te introduceren.

Zoals bekend gaan wij met die expresbanen eerst een proef houden. Ik kom nog uitvoerig te spreken over

de wijze waarop wij dat zullen doen. De proeven zullen moeten aantonen of zij voor Nederland interessant genoeg zijn. In het buitenland heeft men er al veel ervaring mee opgedaan, maar in ons land niet en dat maakt het verstandig eerst na te gaan of de Nederlander daar wel aan wil. Hoe wij dat zullen doen, zal ik straks nog uitvoerig bespreken.

Onder anderen de heer Van der Steenhoven heeft gevraagd: waarom is de integraliteit van dit wetsvoorstel losgelaten, want oorspronkelijk zouden naast tolwegen en expresbanen ook spitstarieven worden geïntroduceerd? Die tarieven komen niet meer in het wetsvoorstel voor en daarom zou er niet meer sprake zijn van integrale wetgeving. Daar ben ik het echter niet mee eens. Aan de ene kant kun je zeggen dat het over tarieven gaat en het daarom praktisch zou zijn de verschillende vormen daarvan in één wet te behandelen. Daar staat tegenover dat er overal in de wereld tolwegen zijn; slechts weinig landen hebben ze niet. Het is een beproefd concept dat zich los van allerlei andere strategieën laat introduceren. Hetzelfde geldt voor expresbanen. Het spitstarief was toch net iets anders dan de kilometerheffing. De kilometerheffing is een budgettair neutrale operatie uit het oogpunt van het heffen van belastingen die te maken hebben met mobiliteit: variabel, maar ook gedifferentieerd als je wilt. Bij het spitstarief zijn voorzieningen op de infrastructuur noodzakelijk die nogal lijken op die van tolwegen en expresbanen, bijvoorbeeld topleinen, slagbomen of tolpoorten met automatische heffingssystemen. Dat heeft veel meer met elkaar te maken. De integrale visie op mobiliteit is niet aan de orde in het kader van dit wetsvoorstel, maar in het kader van het NVVP. Wij hebben er een- en andermaal over gesproken. Daar wordt de trits benutten, prijzen en bouwen herhaald en verder uitgewerkt.

Gisteren is er uitvoerig over gesproken dat ik niet opnieuw naar de Raad van State ben gegaan toen het spitstarief uit het wetsvoorstel was gehaald. Het systeem van het wetsvoorstel maakte het naar mijn indruk mogelijk om een onderdeel eruit te lichten. De opbouw van het wetsvoorstel is wat de overgebleven financieringsmethodieken betreft niet uitdrukkelijk aan wijzigingen onderhevig geweest. Het ligt dan ook

Netelenbos

niet voor de hand dat je het opnieuw laat beoordelen door de Raad van State, omdat je al weet wat men daarover zal zeggen. Men heeft behalve over de spitstarieven ook een beschouwing gegeven over de expresbanen, die toen nog betaald-stroken heetten en over tolpoorten, die te maken hebben met tolwegen. Ik merk wel vaker dat, wanneer er wat aarzelingen worden gevoeld of er steun is, de Raad van State snel van stal wordt gehaald. Ik ben van mening dat u als medewetgever nu moet zeggen of de wijze waarop de wet is gecomponeerd uw goedkeuring kan dragen.

Er is gisteren heel vaak gevraagd of het haast heeft. Ja, het heeft haast, omdat een aantal voor de proef uitverkoren wegen of tunnels zo goed als klaar is. Wachten ligt dan ook niet voor de hand. Politiek gezien vind ik dat wij al te lang wachten met allerlei vormen van beprijzing. Er is gisteren een uitvoerige beschouwing aan gewijd door een aantal sprekers, onder wie mevrouw Giskes en de heer Van Heemst. Wij voeren die discussie al heel lang. Sinds 1987 spreken wij over allerlei vormen van beprijzing, maar tot nu toe is er niets tot wet verheven. Het lijkt mij van groot belang dat wij laten zien dat het ons menens is. Op korte termijn kan er een wet zijn tot het invoeren van tolwegen en expresbanen. Wij zijn ook actief bezig met een wetsvoorstel inzake de kilometerheffing, maar dat vraagt nog enige tijd.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Als je al zo lang bezig bent en het wetsvoorstel inmiddels is teruggekomen van de Raad van State, is het misschien toch verstandig om dat te integreren, niet alleen vanwege de inhoudelijke samenhang en de duidelijkheid, maar misschien ook vanwege de politieke haalbaarheid van de kilometerheffing.

Minister Netelenbos: Ik heb gisteren goed geluisterd. De heer Van Heemst zei uitdrukkelijk dat dit niet erg verstandig was. Ik ben die mening ook toegedaan. Ik heb in dit kader al heel vaak gezegd dat het betere de vijand kan zijn van het goede. Dat komt iedere keer terug bij dergelijke onderwerpen. Het wetsvoorstel inzake de kilometerheffing – ik heb het alleen nog maar over de structuurwet – is terug van de Raad

van State en heeft nogal wat kritiek gekregen. Wij moeten heel goed bekijken hoe wij die kunnen beantwoorden. De kritiek richt zich met name op het fiscale vlak en niet zozeer op het vlak van de mobiliteit. De heer Zalm en ik zullen aan het kabinet moeten vertellen wat wij daarvan vinden. Dat zullen wij niet overnight doen; het advies is net terug. In dat licht is de datum 15 mei problematisch. De kans dat dit net niet wordt gehaald is aanwezig. Het betreft overigens alleen nog maar de structuurwet. Onlangs hebben wij bij de discussie over de voortgangsrapportage besproken dat er daarna nog een invoeringswet moet komen. De verwachting is dat eind van dit jaar daarvoor een wetsvoorstel gereed is, dat daarna naar de Raad van State gaat.

Er is gekozen voor deze procedure, omdat het belastingwetgeving betreft. Dit soort wetgeving is ingewikkeld en kent, zoals mevrouw Giskes weet, haar eigen dynamiek. In dat licht hebben wij de structuur en de invoering uit elkaar gehaald. De tarieven, die met de belasting te maken hebben, zullen daarom in de uitvoeringwet moeten worden uitgewerkt. Daarop is kritiek, waarnaar wij dus nog goed moeten kijken. Ik kan niet voorspellen of wij de datum van 15 mei, vermeld in het amendement, halen. Het betreft vooral een fiscaal debat en de Raad van State heeft ook in dat licht naar het wetsvoorstel gekeken. Wij hebben het geknipt, waarop commentaar is gekomen. Als wij besluiten om dit toch niet te doen, dan is er nog een heel traject af te leggen. Indien wij toch besluiten om de structuurwet en de invoeringswet te scheiden, ontstaat er een groot en ingewikkeld juridisch vraagstuk om dat te argumenteren. Het is echter niet verstandig om te wachten. Volgende week is de bijeenkomst waarop de marktpartijen de eerste presentatie krijgen van het programma van eisen, wat wij verwachten van de marktpartijen. Er zijn 60 marktpartijen geïnteresseerd met betrekking tot deze technologie voor kilometerheffen. Vervolgens gaan wij de tenderprocedure in en zullen er proeven worden gehouden. Volgens plan wordt er dan in 2004 begonnen met de invoering. Er hoeft echter maar iets mis te gaan en het wordt later. Ik heb een ontzettende hekel aan het alles met alles verkopen. Er

zijn heel veel landen met tolwegen. Het interfereert niet.

De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Bij een aantal partijen, de PvdA, D66 en GroenLinks, bestaan er grote bezwaren tegen het alleen maar invoeren van tol en expresbanen. Bij een ander deel van de Kamer bestaan er grote bezwaren tegen de kilometerheffing. Is het in dat licht niet verstandiger om het toch in één pakket, met politiek draagvlak, door het parlement te krijgen? Er zal nog een flinke discussie komen over de kilometerheffing, waardoor het belangrijkste, ook in de ogen van de minister, misschien niet tot uitvoering komt.

Minister Netelenbos: Een tolweg is een instrument met betrekking tot publiek-private samenwerking en het sneller realiseren van gewenste infrastructuur. Het betreft een financieringsinstrument dat wij misschien heel hard nodig hebben in het licht van de grote knelpunten die er zo hier en daar zijn. Wij weten nog niet of die expresbaan bevalt. Daarom wordt er ook een proef mee gehouden.

Er is een groot draagvlak voor de kilometerheffing. Zelfs de heer Hofstra heeft gezegd dat deze in een land als Nederland onvermijdelijk is. Hij heeft tegen de heer Van Bommel gezegd dat het natuurlijk makkelijker zou zijn om de accijns te verhogen, maar wij weten allemaal dat dit in Europees verband nergens toe leidt. Over dit onderwerp kunnen wij elkaar nog wel tien jaar aan de praat houden, maar het leidt tot helemaal niets. De heer Hofstra vindt dus dat wij wel zullen moeten. Dat klonk erg vertrouwenwekkend. Wij kunnen ons dus allemaal vinden in de noodzaak van deze heffing. De enige die wij nog moeten overtuigen is de heer Eurlings. Ook hij weet natuurlijk dat hij uiteindelijk deze wissel moet nemen. Wij staan toch ook na 15 mei nog voor de dingen die wij nu zeggen! Waarvoor is de heer Eurlings zo bang?

De heer Eurlings (CDA): Het kenmerk van een wissel is dat die minstens twee kanten op kan. Het leuke van dit wetsvoorstel is dat in de memorie van toelichting staat dat de accijnzen op zich het makkelijkste en beste instrument zijn. In dat licht verbaast het mij dat de minister door wil gaan met de kilometerheffing,

Netelenbos

zonder dat er een serieuze poging is gedaan om in overleg met omliggende landen te komen tot een gelijkgeschakeling. Er moet overigens nog gestemd worden over een motie op dit punt. Wil de minister, voordat zij die wissel in beton één kant op giet, niet eerst proberen het makkelijkere en betere alternatief uit te werken?

Minister **Netelenbos**: Mijnheer Eurlings, u gaat hier inmiddels al een tijdje mee, al is dat nog niet zo lang als ik. Landen concurreren elkaar op het gebied van accijnzen. In twintig jaar is niet gelukt om in Benelux-verband de accijnzen te harmoniseren. Groot-Brittannië is door de aanleg van de Kanaaltunnel ook niet meer zo ver weg. De Britten willen de accijnzen juist verlagen en tol heffen op bestaande wegen. In alle landen worden dezelfde debatten gevoerd. Natuurlijk wordt er op Europees niveau overlegd, want het zou het mooiste zijn als er in Europa één systeem wordt ingevoerd, maar wij mogen ons daar geen gijzelaar van maken. Dat zou betekenen dat er nu niets gebeurt. Nederland is een klein land met veel inwoners en veel mobiliteit; Nederland distributieland. Wij zullen dus inventief moeten zijn en dat zult u ook moeten toegeven als u eerlijk bent. Ik heb begrip voor het politieke thema, maar behalve het CDA is elke partij ervoor, zelfs de SP!

De heer **Eurlings** (CDA): Het kan zijn dat u veel langer in de politiek zit dan ik, maar dat is niet relevant. U hoeft van mij geen gijzelaar te zijn. Het gaat erom dat er ten minste uit twee alternatieven gekozen kan worden. U kiest al voordat er überhaupt met de buurlanden is gesproken. Er spelen overigens veel discussies. Een volgende regering moet zich ook buigen over het kwartje van Kok. Hoe je er ook over denkt, het lijkt mij logisch dat, wanneer duidelijk is dat variabilisatie het gemakkelijkst kan via de accijnzen, eerst een poging wordt gedaan om te bezien of het enige probleem daarmee, namelijk het buurlandeffect, opgelost kan worden.

Minister **Netelenbos**: Ik word een beetje moe van deze discussie. Ik doe niet anders dan de wens van de meerderheid van de Kamer volop te steunen. U bent het daar niet mee eens en dat mag natuurlijk.

Tegen de heer Van der Steenhoven zeg ik dat hij niet zo onzeker moet zijn. De Kamer is erbij wanneer dit in een volgende periode gerealiseerd wordt. Het is niet goed om overhaast een wetsvoorstel te behandelen, want daar is de materie te complex voor. De nieuwe Tweede Kamer zal over de kilometerheffing spreken. Er is geen sprake van interferentie. De kilometerheffing is een fiscaal instrument; niet het bezit van de auto, maar het gebruik ervan wordt belast. Die heffing geldt natuurlijk ook voor tolwegen of expresbanen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik waardeer het optimisme van de minister inzake de kilometerheffing. Ik vind haar echter naïef of pragmatisch. Zij verwijst naar de heer Hofstra, maar die is het slechtste voorbeeld. Hij heeft een regeerakkoord getekend waarin het rekeningrijden was opgenomen en hij heeft ook het gewijzigde regeerakkoord getekend. Vervolgens was hij de motor achter het om zeep helpen van het rekeningrijden. Ik vind het niet sterk om op dit punt veel vertrouwen in de VVD-fractie te stellen.

Minister **Netelenbos**: Ik ben degene geweest die uiteindelijk tot de conclusie is gekomen dat het niet verantwoord was om ermee door te gaan. Ik herinner aan de grote maatschappelijk weerstand tegen dit instrument en enorme de agressie die het opriep – die georkestreerd was, maar daar is vaak over gesproken – binnen de Kamer maar vooral ook daarbuiten. Op een gegeven moment moet je verstandig zijn. Je hebt er niets aan als naast iedere tolpoort een marechaussee moet staan.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik was heel blij met die omslag, maar de heer Hofstra had zich tot vertolker gemaakt van de gevoelens van onvrede buiten het parlement. Ik heb hem gisteren niet horen beweren dat de VVD instemt met de kilometerheffing. Hij heeft dat opengelaten door op te merken dat na de verkiezingen over de kilometerheffing gesproken wordt.

Minister **Netelenbos**: Dat zeg ik dus ook. Ik weet niet hoeveel weken u nog voor dit debat denkt te hebben. Voor de verkiezingen moet nog heel wat afgehandeld worden. Ik weet van

uit mijn eigen agenda dat er nog veel wetgeving op stapel staat. Dit debat kan niet meer voor de verkiezingen worden gevoerd.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik bedoel het zo dat hij eigenlijk alle opties openhoudt.

Minister **Netelenbos**: Nee hoor, ik heb hem horen zeggen dat hij een voorstander is van prijsbeleid. Hij ziet ook wel in dat accijnsverhoging geen alternatief is, gezien de complexiteit in Europees verband. Wij moeten dus wel kiezen voor een systeem van kilometerheffing. Ik ga ervan uit dat er nog flinke debatten zullen volgen over de grondslag. Dat is ook het aardige van dit soort discussies. Ik heb de heer Hofstra echt horen zeggen dat hij dit steunt en dat onderstreept hij door nu niet meteen naar de interruptiemicrofoons te lopen.

De heer **Van den Berg** (SGP): De politieke emoties laaien natuurlijk hoog op bij dit onderwerp, maar ik wil in herinnering roepen dat wij het ook hebben over wetgeving. Het gaat mij erom dat de wetgeving zorgvuldig is. Hoofdstuk 2 van de wet over de mobiliteitstarieven slaat niet alleen op de expresbanen en de tolwegen, maar ook op de kilometerheffing. Zo heb ik het althans begrepen. Ik hoor nu dat de minister zegt dat de Raad van State behoorlijk wat kritiek heeft op de structuur van de kilometerheffing en op de fiscale aspecten. Wat betekent dat voor het hoofdstuk 2 van dit wetsvoorstel?

Minister **Netelenbos**: Niets. De mobiliteitstarieven voor tolwegen en expresbanen zijn zelfstandig te beoordelen entiteiten. Dat gebeurt bijna in ieder land van Europa. Wij zijn wat dat betreft ontzettende laatbloeiers. De kritiek op de fiscaliteit heeft meer te maken met de procedure. Wij hebben niet gekozen voor een simpel systeem als de tolpoorten, maar voor iets ingewikkelds. Wij willen op een andere manier belastingen heffen, namelijk via een tarief per kilometer. Als gevolg van het feit dat het vooral een fiscaal instrument is, is het ingewikkelder geworden.

Het amendement dat is ingediend, heeft in hoge mate het karakter van een motie. In artikel 3 moet een tariefbegrip opgenomen worden, maar voor de verdere uitwerking

Netelenbos

moet er een aparte wet komen. De datum van 15 mei vind ik echt problematisch. Daar zou nog eens goed naar gekeken moeten worden. Vervolgens worden de wetsvoorstellen die er nu liggen, de structuurwet en de invoeringswet, een onderdeel van deze wet. Dat is niet mijn keuze. Ik vind het in wetstechnisch opzicht beter om voor de invoering van de kilometerheffing een zelfstandige wet te maken, tezamen met de minister van Financiën en de minister van VROM. Er is besloten om die zaken uit elkaar te halen via separate wetgeving. Dat kan ook, want het interfereert niet. Die twee systemen kunnen naast elkaar bestaan. Het is een alternatief, een substituut, voor de huidige manier van belastingheffing.

De heer **Van den Berg** (SGP): U hebt mijn opmerking helaas verkeerd begrepen. Het ging mij niet om de instrumenten, maar om de systematiek van de wetten. Wij zijn hier ook nog met zorgvuldige wetgeving bezig. Slaat hoofdstuk 2 van de wet, getiteld mobiliteitstarieven, alleen op het toltarief en het tarief voor expresbanen of ook op de kilometerheffing?

Minister **Netelenbos**: Het slaat niet op kilometerheffing.

De heer **Van den Berg** (SGP): Er komt dus een apart wetsvoorstel voor en ook een aparte systematiek. Dat betekent dat onze automobilisten tot in lengte van jaren geconfronteerd worden met gescheiden systemen. Vindt u dat niet kwalijk?

Minister **Netelenbos**: Nee. U bent tegen publiek-private samenwerking. U hebt dus een heel ontspannen positie.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik maak hier bezwaar tegen. Ik wil op een zinvolle manier praten over een wetsvoorstel, waar wij gezamenlijk verantwoordelijkheid voor dragen. Wij zijn immers medewetgever. Ik praat helemaal niet over de keuze voor de instrumenten. Ik vind dat er een goed wetgevingsproduct moet liggen. Daar gaat het u toch ook om?

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk gaat het mij daarom. Dat neemt niet weg dat tolheffing, bijvoorbeeld voor de Westerscheldetunnel, op een andere manier kan geschieden dan

kilometerheffing. Anders worden wij de gevangene van een bepaald systeem. In de tweede Coentunnel komt ook een tolgeweg. Het is heel wel denkbaar dat de systemen worden toegespitst op de situatie daar. Ik noem maar een voorbeeld, want ik weet nog niet hoe het gaat, maar soms kun je te maken krijgen met een slagboom, soms met een net waarin je geld gooit, en soms heb je te maken met een tag waarmee je automatisch betaalt. Als je tags introduceert, moeten die natuurlijk wel compatibel zijn om te voorkomen dat je voor ieder nieuw systeem een tag in je auto moet hebben. Als je niet voor een tag kiest, kan er een ander systeem worden gekozen, maar dit staat naast een GPS-gestuurd systeem voor kilometerheffing. Dit zijn andere systemen en dit kan ook niet anders. Je ziet dit zo in Frankrijk, Oostenrijk en Italië en straks ook in het Verenigd Koninkrijk. In het Verenigd Koninkrijk wordt een begin met tolwegen gemaakt, overigens op bestaande infrastructuur en niet op nieuwe.

Zoals verschillende leden hebben gezegd, gaat het bij tol om nieuwe infrastructuur en dus niet om bestaande. Dit staat niet in het wetsvoorstel, omdat Europese regelgeving uitsluit dat een tolgeweg wordt ingericht op bestaande infrastructuur. Een weg die eenmaal is opengesteld, is opengesteld. Dit geldt echter niet voor een expresbaan. Daarom wordt dit onderscheid gemaakt. Ik heb niets tegen het amendement, want dit maakt dit nog eens duidelijker, maar het is in principe overbodig, omdat Europese regelgeving die mogelijkheid uitsluit.

Wij zoeken vooral naar alternatieven voor financiering. De kosten van PPS-gefinancierde wegen of van de uitbreiding van wegen kunnen via tol worden terugverdiend. Dit is interessant, want daardoor kan er meer. De overheid zou dit in principe ook zelf kunnen doen om het proces te versnellen. De heer Van Heemst noemde gisteren het voorbeeld van de A2. Dit project zou op die manier kunnen worden versneld. De terugbetaling moet zodanig zijn dat de overheid daarvan rendement heeft. Ik bestrijd de opmerking dat de overheid geen rendement hoeft te behalen. Natuurlijk wel. Ook bij de aanleg van de tweede Maasvlakte vragen wij 4% netto rendement. Wij moeten immers voorkomen dat wij onze opvolgers en op-opvolgers

grote problemen berokkenen. Het rendement telt altijd mee, maar de overheid is op dit punt natuurlijk minder gespannen dan het private bedrijfsleven, gelet op de hoogte van het rendement. Die afwegingen kun je van geval tot geval maken.

De heer **Eurlings** (CDA): Erkent de minister dat zij voor de expresbanen een fundamentele wijziging heeft doorgevoerd ten opzichte van het oorspronkelijke wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit? Daarin werd ervan uitgegaan dat een experiment met betaalstroken weliswaar op een bestaande weg kon worden uitgevoerd, maar dat die betaalstroken na een eventueel succes zouden worden aangebracht op extra aan te leggen PPS-weggedeelten.

Minister **Netelenbos**: Dit is mogelijk, maar in de juridische systematiek heet dit tol. Ik wijs als voorbeeld op de A4 doorstroomroute. Voor de tweede Coentunnel wordt een tunnel ontworpen met drie stroken die algemeen toegankelijk zijn, en extra stroken waarvoor moet worden betaald. Dit is het tolgedeelte, maar dit heeft natuurlijk dezelfde verschijningsvorm als een expresbaan.

De heer **Eurlings** (CDA): In het eerste voorstel stond duidelijk dat betaalstroken als zij een succes blijken te zijn, alleen over nieuwe wegen worden aangelegd. De minister zegt nu heel stellig dat een expresbaan over een bestaande weg kan lopen waarvoor een tol/expressstarief moet worden betaald. Dit is toch een principiële verschil. De minister laat de mensen betalen voor het gebruik van een weg die al met overheidsgeld is aangelegd.

Minister **Netelenbos**: Het onderscheid tussen een expresbaan en een tolgeweg of een tolgedeelte van een weg die natuurlijk de verschijningsvorm heeft van een expresbaan, is dat de eerste een bekostigingsinstrument is en de ander een verkeersreguleringsinstrument. Daarom moet er in juridische zin onderscheid worden gemaakt.

De heer **Eurlings** (CDA): Als ik het wetsvoorstel goed lees, was het in het oorspronkelijke voorstel de bedoeling dat het zou leiden tot PPS-constructies met gebruikmaking

Netelenbos

van het toltarief. Los van de experimenten die worden aangekondigd was het dus de bedoeling dat zo'n betaalstrook of expresbaan gewoon een tolweg zou worden. Houdt de minister vast aan dat standpunt of zegt zij nu dat op veel plekken in Nederland bestaande wegstroken als expresbaan kunnen worden ingericht? Daar wil ik echt duidelijkheid over hebben.

Minister **Netelenbos**: Wij houden eerst een experiment. Ik geef het volgende voorbeeld. De A4 is op sommige trajecten ongelooflijk breed met twaalf rijstroken. Het kan dus verstandig zijn om met PPS-constructies extra rijstroken aan te leggen en daar tol te heffen. Stukken weg waarop geen asfalt meer kan worden gelegd, kunnen ook in het systeem worden ondergebracht, om vervolgens elders met publiek-privaat geld investeringen te doen. De mogelijkheid om dat soort keuzes te maken moet openblijven. Het is deels een juridisch debat: wat noem je tol en wat noem je een tarief? Dat onderscheid moet worden gemaakt, maar voor de mensen ziet dit er hetzelfde uit. Je kunt natuurlijk niet in grote delen van Nederland bestaande wegen ombouwen tot expresbanen, maar het kan soms handig zijn om die mogelijkheid te hebben.

De heer **Hofstra** (VVD): Het onderscheid dat de minister tussen beide technieken maakt, vind ik wat kunstmatig. Gelukkig gaat de minister niet zo ver als de heer Van Heemst gisteren, die er echt een potje van maakte. Daar hebben wij het straks nog wel over. De minister zei zo-even heel duidelijk dat het voor de automobilist eigenlijk hetzelfde is. Daar ben ik het mee eens. Is het dan niet belangrijk dat wij met elkaar durven af te spreken dat het ook in de aanduiding hetzelfde is? Het principe is hetzelfde: men koopt een kortere reistijd. Laten wij het gelijkschakelen, want burgers snappen het niet als dit zo verschillend wordt benaderd, hoewel het juridisch misschien terecht is.

Minister **Netelenbos**: Wat de verschijningsvorm betreft, is het natuurlijk ook gelijk. Er worden bijvoorbeeld dezelfde teksten gebruikt, om maar eens iets te noemen. Wetgeving en juridische

grondslag vormen één kant van het verhaal, maar hoe het er straks in het open veld uitziet is de andere kant. Dan maakt het niet meer zo veel verschil. Tussen tarief en tol moet in juridische zin wel degelijk een onderscheid worden gemaakt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij spreken over de bekostigingskant en over de reguleringskant. Ik vraag mij af of het logisch is om de differentiatie in te bouwen als het over bekostiging gaat. Is het niet logischer om, als wij het over tol hebben, per passage een bepaald bedrag te heffen? Dat is helderder voor de mensen.

Minister **Netelenbos**: Dat weet ik niet. Het hangt ervan af of het mogelijk is. Je moet altijd een "business case" maken als het gaat om dit soort investeringen. In Nederland hebben wij last van files. Op sommige delen van de dag zijn die aanzienlijk, maar er zijn grote delen van de dag waarop dat niet het geval is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dan heeft de minister het terecht over reguleren.

Minister **Netelenbos**: Nee, dan heb ik het niet over reguleren. Bij het rondkrijgen van een "business case" kan het verstandig zijn om tijdens de spits een hoger tarief te heffen dan daarbuiten. Als buiten de spits te hoge tarieven worden geheven, maakt niemand gebruik van dat weggedeelte. Waarom zou men ook? Er zijn dan immers geen files. Het is ook niet de bedoeling dat wij ergens asfalt neerleggen zonder dat het goed wordt gebruikt. Wij zoeken dus naar een verstandige manier om mensen ervan gebruik te laten maken. Er bestaat natuurlijk altijd een spanning; als het tarief te hoog wordt dan doet men het niet, als het tarief te laag wordt dan duurt het langer voordat de tol van de tunnel of de weg kan worden afgehaald. Het is namelijk een bekostigings-systeem en het is van belang dat duidelijk is binnen welke periode de weg of tunnel is afbetaald. Dan wordt het een openbare, "gratis" weg.

De heer **Van Bommel** (SP): De minister noemde het voorbeeld van de A4, een weg die ik erg goed ken. Sommige gedeelten van de A4 zijn inderdaad erg breed. Maar in het voorbeeld van de A4 gaat de

automobilist betalen om te rijden over een weg die er al lag, maar waarop de overheid de witte strepen anders heeft getrokken. Volgens mij moet aan uw woorden die uitleg worden gegeven.

Minister **Netelenbos**: Het hangt ervan af of het in het licht van zo'n doorstroomroute een verstandige keuze is, of de economische schade die dagelijks als gevolg van files wordt opgelopen zo kan worden bestreden. Zoiets moet van geval tot geval worden bekeken. Je moet jezelf echter de wettelijke mogelijkheid niet ontzeggen. Het gebeurt echter niet automatisch, zo'n besluit moet wettelijk worden geregeld. Maar ik ken mijn pappenheimers. Ik zie de grote kapitalen in De Telegraaf al voor me: "A4 wordt betaalstrook". No way, heren van De Telegraaf! En als het verstandig is, dan laat ik dat separaat beoordelen, ook door de Kamer; de regering doet dit natuurlijk niet zonder de Kamer erbij te betrekken.

De heer **Van Bommel** (SP): De A4 is als voorbeeld genoemd. Die is breed op sommige punten en daar ligt ruimte om strepen nu al anders te trekken. Waarom gebeurt dat dan nu al niet om het verkeer beter te reguleren? De ruimte is er toch?

Minister **Netelenbos**: Dat doe ik niet, omdat ik daar geen wet voor heb. Zonder wet mag het niet.

De heer **Van Bommel** (SP): Volgens mij hebben we geen wet nodig om strepen op de A4 anders te trekken. Wel hebben we een wet nodig als we die strepen anders willen trekken en vervolgens een tarief willen vragen. Dat is uw probleem.

Minister **Netelenbos**: Waarom zal ik strepen anders trekken, alleen omwille van de kleur?

De heer **Van Bommel** (SP): Als die weg op bepaalde punten zo breed is en er meer auto's in de spits kunnen doorstromen, dan nodig ik u uit om die strepen nu anders te trekken. Het probleem is dan op korte termijn opgelost.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Volgens mij begrijpt de heer Van Bommel het niet helemaal. Mensen die sneller willen rijden dan het gemiddelde, zullen daarvoor moeten

Netelenbos

betalen; anders lukt zoiets niet. Was het maar zo eenvoudig dat ik even met de verfkast kon zwaaien; dan had ik dat al lang gedaan.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Volgens mij begrijpt de minister mij niet. Wanneer wij dat driebaansgedeelte van de A4 vierbaans maken, dan kunnen daar in de ochtend- en avondspits veel meer auto's doorstromen.

Minister **Netelenbos**: U hebt het over een spitsstrook, maar die hebben wij daar al.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter. Volgens mij is er geen fractie in het parlement die luistert naar de naam "heren van De Telegraaf". Ik hoop wel dat de minister met ons in discussie is.

Wij zijn bezig met wetgeving. De verwarring over wat een tolweg en wat een expresbaan is, maakt het voor mij nuttig dat je in het wetsvoorstel kunt lezen wat de minister onder die zaken verstaat. Ik vind het een ommissie dat in de wet zo'n definitie ontbreekt. Wij zijn bezig met wetgeving, dus waarom ontbreekt zo'n definitie in het wetsvoorstel? Is het niet raadzaam om die alsnog op te nemen?

Minister **Netelenbos**: Ik wijs u op paragraaf 2.2, waar "Expresbaantarief" boven staat. In artikel 10 staat een definitie. Overigens staat daar "van rijkswege"; het is dus niet de bedoeling dat andere overheden een expresbaan exploiteren. Dat is wel weer mogelijk voor tolwegen, zoals in 2.3 is te lezen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik geef toe dat er een definitie is van wat de tarieven inhouden. Het expresbaantarief is inderdaad gedefinieerd in artikel 10 en het toltarief in artikel 22. Maar mijn vraag was anders: waarom ontbreekt een definitie van "tolweg" en van "expresbaan". Veel van de discussie van daarnet wordt namelijk veroorzaakt door het ontbreken van die definities. Het gaat om toetsbare definities, waarvan de Kamer kan zeggen dat ze bruikbaar of niet bruikbaar zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik zal er nog eens naar laten kijken, maar zelf ben ik van oordeel dat het vrij duidelijk is. Overigens is er een amendement van de heren Eurlings en Van

Heemst waarin wordt aangegeven dat toltarieven uitsluitend kunnen worden geheven op nieuwe infrastructuur. Dat is juist en het overnemen van dit amendement kan mijns inziens verhelderend werken. Het betreft hier het begrip tol. Gisteren heb ook ik gemerkt dat de definities wat door elkaar heen liepen. Ik zou er daarom voor zijn, dit amendement in het wetsvoorstel te verwerken. Ik meen dat daarmee wordt voldaan aan datgene wat de heer Van Heemst vraagt.

De heer **Eurlings** (CDA): Het gaat om een principiële keuze. Met die optiek heb ik dit amendement ingediend; wellicht kijkt de heer Van Heemst er wat anders tegenaan. De principiële keuze is de volgende. Als er in structurele zin zo'n strook komt – hoe men die ook noemt – kan dat zijn op een al bestaande weg. Of gaan we – of het nu expresbaantarief of toltarief is – alleen tol heffen over PPS- of extra wegen? Vandaag is mij gebleken dat u de expresbaan anders interpreteert dan de betaalstrook zoals wij die eerder kenden. Dat kan altijd op een bestaande weg. Daarom heb ik amendement nr. 28 ingediend waarmee een principiële keuze wordt gemaakt. Vindt u dat niet veel duidelijker?

Minister **Netelenbos**: Neen. Ik constateer dat de begrippen door elkaar lopen. Tol heeft te maken met nieuwe infrastructuur en expresbaan kan bij bestaande infrastructuur.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb u zojuist de definitie van het betaaltarief voorgehouden. Daarbij gaat het erom dat men een en ander in experimentele zin even op een bestaande weg kan realiseren om te kijken hoe het werkt en dat, als er sprake is van een structurele opzet, er een nieuw stuk weg moet worden aangelegd dat tolweg wordt genoemd. Ik constateer dat u nu ook structurele expresbanen wil.

Minister **Netelenbos**: Dat weet ik niet. Wat je juridisch mogelijk maakt en wat je in de praktijk doet, zijn twee verschillende dingen. Het kan heel goed zijn dat de expresbaan-experimenten mislukken. Dat sluit ik niet uit als ik zie hoe de deskundigen ertegenaan kijken. Hierover wordt zeer verschillend gedacht. Vandaar dat wij een proef doen. Als wij het allemaal al zouden weten, zouden wij

geen proef doen. Die proef wordt gedaan op bestaande infrastructuur. Wij gaan niet speciaal voor een dergelijke proef asfalt uitrollen. Blijkt dat het werkt, dan kan het interessant zijn, ook voor de markt, om extra betaalstroken aan te leggen waarop tol wordt geheven. Dan hebben wij te maken met een bekostigings- én een reguleringssystematiek. Het is heel goed mogelijk dat wij het systeem van expresbanen op bestaande wegen nooit toepassen. Wat wij nu doen, is dit niet uitsluiten. Het heeft ook mijn voorkeur dat het heffen plaatsvindt voor een voorziening die specifiek daarvoor is aangelegd, maar het is mogelijk dat men er niet uitkomt. Immers, ruimte is in Nederland een groot vraagstuk. Daarom moeten wij onszelf deze mogelijkheid geven. Ik zie dat men het hoofd schudt, voorzitter, maar het hier bedoelde onderscheid is veel meer juridisch van aard dan feitelijk.

Voorzitter. Als voorbeeld noem ik de Beneluxtunnel die voorkomt op het lijstje van tunnels waarmee in het kader van het expresbaantarief zal worden geëxperimenteerd. Deze tunnel is in mei gereed, maar kan dan nog niet als experimentetunnel worden aangewezen. Immers, dan zal de wet nog niet in het Staatsblad staan. Bovendien vergt het aanbrenge van de hiervoor noodzakelijke voorzieningen ook nogal wat tijd. De nieuwe tunnelbuis wordt dan ook opengesteld en zal later eventueel worden gebruikt voor experimenten met de expresbaantarieven. Als wat dit betreft niet het juiste onderscheid wordt gemaakt, kan dat al niet meer. Het gaat om een juridisch onderscheid. Expresbanen kan men ook met PPS-geld aanleggen, maar dan wordt daar tol geheven. Dát zegt de wet.

De heer Van Heemst vindt het woord "tolpoort" nogal onaangenaam. Ik heb een hele waslijst van andere termen die zouden kunnen worden gebruikt. Het begrip "exprespoort" is ook weleens gesuggereerd. Dat zou ook in de wet kunnen worden opgenomen als het begrip "tolpoort" onaangenaam wordt gevonden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het wordt wel wat fijnslijperij, maar de minister was heel enthousiast over het amendement van de heren Van Heemst en Eurlings, om te preciseren dat het om nieuwe infrastructuur

Netelenbos

gaat. De wet zowel als het amendement heeft echter eigenlijk alleen betrekking op de plaats waar de betaalpoort staat. Nu heb ik niet zo voor ogen waar alles moet komen, maar het is denkbaar dat dit bij een oprit naar een weg komt. Het is dan mogelijk dat de poort op een bestaande weg staat, maar is bedoeld voor een heffing op een nieuwe weg. Het gaat erom dat het tarief wordt geheven voor het gebruik van een nieuwe weg. Moet dat niet anders worden omschreven?

Minister **Netelenbos**: Ik zal de amendementen nog apart behandelen. Ik zal die tekst dan even bekijken.

Er moet met een aantal expresbanen ervaring worden opgedaan. Er is een "kan"-bepaling in het wetsvoorstel opgenomen. Het gaat om locaties waar het kán gebeuren. De A1 betreft de befaamde carpoolwisselstrook. Over de A4, de tweede Beneluxtunnel, heb ik zojuist al gezegd dat er een probleem in de tijd ontstaat. Op zichzelf is dat een ingewikkeld vraagstuk. De tunnel moet eerst worden opengesteld, om later voor een experiment te kunnen worden gebruikt. Dat is psychologisch ontzettend lastig. Bij de A16 gaat het om de toe- en afrit 20 bij de randweg Dordrecht en het knooppunt Klaverpolder. Over de A5 ben ik zelf van mening dat die niet onder de experiment-expresbanen moet worden geschaard, omdat de A5 in het complex van de toltunnel Coen eigenlijk meteen een tolarrangement moet krijgen. Die moet niet worden gezien als een traject waar wordt geëxperimenteerd. Het is niet mogelijk om de tweede Coentunnel te gebruiken met behulp van PPS-middelen en er tol te heffen zonder dat de Westrandweg en de Verlengde Westrandweg een tolarrangement krijgen. Voor de N211 geldt hetzelfde. Het hele complex moet mede de bekostiging van de tweede Coentunnel dragen. Het leent zich daarom minder voor een experiment. Het is een "kan"-bepaling, dus het is op zichzelf niet erg dat het er staat, maar ik zou het zelf liever anders zien.

Mevrouw Giskes vroeg of er wel een alternatief is. Het is niet het voornemen bij de berekeningen om de business case voor de Coentunnel rond te krijgen om alle rijstroken met betaalsystemen te belasten. Een deel wordt vrij gehouden en een deel

niet. De waarde daarvan is nog onderwerp van onderzoek. Wanneer de voorstellen rijper zijn wil ik nog eens over het hele complex praten met de Kamer.

Er is een verzoek van het BRU en de kamer van koophandel om met een expresbaan op de A12 te experimenteren. Wellicht is het verstandig om deze locatie toe te voegen aan het lijstje. Ik ben wel ontvankelijk voor het amendement dat is ingediend door de heer Van Heemst en anderen om met twee experimenten te beginnen. Het is immers al lastig genoeg en dan kun je ervaring opdoen. De A12 is een van de drukste wegen, dus dat is een interessant alternatief, maar dan zou ik deze weg nog bij de "kan"-bepaling in artikel 41 moeten opnemen. Bij de A5 zou ik liever van tol dan van experiment willen spreken en in Zuid-Holland, waar men zo'n voorstander was van betaalstroken of expresbanen, zouden wij een alternatief voor de Beneluxtunnel moeten zoeken.

De heer **Hofstra** (VVD): Dit lijkt mij allemaal heel redelijk, maar de A12 is lang en Utrecht is groot; welk stuk bedoelt u nu? Het stuk "onder de Jaarbeurs", waar al vier banen zijn? Ik neem aan dat het dan met name om de middelste twee banen gaat.

Minister **Netelenbos**: Mijn medewerkers zullen dit even nagaan, u krijgt het zo dadelijk te horen.

Voorzitter. De heer Hofstra heeft nog gevraagd naar de btw bij mobiliteitstarieven. Het heffen van btw is geregeld in de zesde Europese btw-richtlijn, dus wij zijn daar niet vrij in. Daarom is zijn amendement op dit punt ook onuitvoerbaar. Als de overheid in formele zin het tarief heft, hoeft er natuurlijk geen btw te worden betaald. Dit geldt voor de expresbaan die er al is, die is typisch van de overheid. Maar als er private partijen bij betrokken zijn, moet er btw worden geheven. Er wordt bijvoorbeeld ook btw bij de Scheldetunnel geheven; dit is bij de behandeling van de wet daarover ook uitvoerig besproken. Het amendement is dus onuitvoerbaar.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan staat het toch wel heel onduidelijk in de wet, want ik heb nog de toelichting geciteerd die op pagina 27 staat. Ik vond het een wat cryptische zin, vandaar mijn amendement, maar er

staat dat er geen btw hoeft te worden betaald. U zegt nu dat er bij tolheffing met private partijen wél btw betaald moet worden.

Minister **Netelenbos**: Ja, want het hangt ervan af wie de tol heft. Doet de overheid het, dan hoeft het niet en anders wel.

De heer **Hofstra** (VVD): Volgens mij wordt er in Frankrijk ook geen btw over de inkomsten uit de tolwegen afgedragen.

Minister **Netelenbos**: Dat weet ik niet, maar het hoeft in ieder geval niet in deze wet geregeld te worden, omdat de EG-richtlijn duidelijk is. Wij hebben hierbij gewoon geen vrijheid van handelen; dat is natuurlijk ook logisch.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Bij mijn weten maakt de wet het alleen mogelijk dat overheden tol heffen. Zij kunnen weliswaar geld doorsluizen naar private financiers, maar dit probleem hebben wij dus nooit.

Minister **Netelenbos**: De belastingdienst heft de tol, dat is juist, maar in relatie met de private sector is er natuurlijk wél sprake van btw. De wet is in ieder geval afdoende en het amendement is dus niet mogelijk.

Voorzitter. De heer Hofstra heeft gevraagd of de bezwaarprocedure bij tolheffing dezelfde is als die bij flitspalen. Voor bezwaar en beroep geldt niet dezelfde procedure als bij flitspalen. Op basis van artikel 5 van het wetsvoorstel is de Algemene wet inzake rijksbelastingen van overeenkomstige toepassing op de heffing op het gebruik van expresbanen en op het toltarief. Op basis daarvan kan men tegen de aangifte bezwaar maken en tegen de uitspraak ook beroep instellen bij de belastingrechter. De procedure is dus helder. Dit geldt ook bij mandatering aan andere uitvoerders; de belastingdienst kan de hele uitvoering natuurlijk mandateren aan een private organisatie, maar wel onder zijn auspiciën.

De heer **Hofstra** (VVD): Misschien komt de minister er nog op, voorzitter, maar bij mij rijst dan wel de vraag waarom de belastingdienst dit überhaupt zou moeten doen, want het is geen belasting. Maar verder hechten wij eraan dat hierbij,

Netelenbos

aangezien veel burgers geconfronteerd worden met de gevolgen van de flitspalen, waarvoor een standaardprocedure geldt – iedereen kent het wel, “ik ben er niet geweest” enz. – dezelfde procedure geldt, omdat het om hetzelfde probleem gaat. Ik heb begrepen dat dit nog niet zo is.

Minister Netelenbos: Het echte probleem is mijns inziens niet dat hier niet sprake is van Justitie, maar van de belastingdienst. Iedere burger heeft ook een relatie met de belastingdienst. Op het moment dat een discussie ontstaat, moet je ervoor zorgen dat mensen de informatie gemakkelijk kunnen krijgen. Dat spreekt voor zichzelf. Verder is het goed geregeld. Er is voor de belastingdienst gekozen, omdat die in het voortraject van de invoering van het spitstarief veel expertise heeft opgedaan. 40% van de kosten, waarvoor iedereen zich druk maakt, heeft namelijk te maken met de positionering van de belastingdienst in dit kader. Het is goed om die expertise te benutten, omdat daarvoor ook veel kosten zijn gemaakt. De belastingdienst is er ook klaar voor. Het hoeft dus allemaal niet zolang te duren. Het komt ook vaker voor. Bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven heeft de belastingdienst de verkeersbegeleidingsheffing geïnd. Het is dus niet uitzonderlijk. Het is een geoliede machine. Er kan echter ook gemandateerd worden, als een private partij investeert en dat op haar eigen manier wil uitvoeren. De verantwoordelijkheden moeten dan wel goed geregeld worden. Er hoeft dus niet per se een belastinginspecteur achter het loket te zitten.

De heer Hofstra vraagt waarom bij de tarieven geen onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende soorten auto's. In de proefperiode met de expresbanen willen wij gewoon één tarief. Wij willen het daarbij namelijk niet al te ingewikkeld maken; het is een beperkte proef om te bekijken hoe een en ander in Nederland kan werken. Bij de tolheffing kan een exploitant echter wel differentiëren. Ik kan mij heel goed voorstellen dat men voor vrachtauto's een ander tarief hanteert dan voor motorfietsen. Uiteindelijk kan echter per geval worden besloten. In die hele systematiek zijn keuzes te maken; dus dat hoeft je hier niet te regelen.

Wij hebben net al even een korte discussie gehad over de mobimeter en de tags en de vraag hoe je verder nog kunt heffen. In het wetsvoorstel is gekozen voor de dominante systematiek van automatisch kunnen betalen. Je moet overal zo'n tag kunnen gebruiken. Het is soms ook wel wenselijk om een simpeler systeem te hanteren, bijvoorbeeld voor buitenlanders die hier niet zo vaak rondrijden, of voor Nederlanders die uit andere delen van het land komen en niet zo vaak in gebieden rijden waar de tolheffing aan de orde is. Het wetsvoorstel maakt dat wel mogelijk, maar het is toch wel vrij lastig te lezen, vind ik zelf bij nader inzien. Na goed geluisterd te hebben naar de discussie van gisteren, lijkt het mij daarom beter om een en ander te verhelderen in artikel 6. Met goedvinden van de Kamer ben ik voornemens om een nota van wijziging in te dienen. Die zou kunnen luiden dat het mobiliteits-tarief op aangifte wordt voldaan. Dat betekent dat wij geen brieven gaan sturen, zoals nog steeds in het voorstel staat. De Kamer kan zich voorstellen dat dit een enorme bureaucratie vergt. Bovendien zal het in de praktijk lastig zijn, bijvoorbeeld als je naar iemand die in Frankrijk woont, een brief stuurt, omdat hij één keer door de Tweede Coentunnel heeft gereden. Je moet op aangifte hebben voldaan. Dat betekent dat het passeren van een betaalpoort wordt aangemerkt als het doen van aangifte. Vervolgens kan dit op elektronische of andere wijze gebeuren. Je kunt bijvoorbeeld stickers gebruiken, of automaten waar je kaartjes uit haalt of netjes zoals wij gisteren hebben besproken. Dat sluit je op die manier niet uit. Artikel 6, zoals het nu luidt, is toch te eenduidig. Bij nader inzien vind ik dat wij onszelf iets meer mogelijkheid tot keuzes moeten toestaan. Dat is ook makkelijker voor het opvangen van de complexiteit rond de passage van buitenlandse kentekenhouders. U moet zich voorstellen dat het in de praktijk een beetje op een vergelijkbare manier gaat als bijvoorbeeld in Oostenrijk. Daar moet je een sticker kopen of je moet een kaartje uit een automaat kopen en achter je ruit stoppen: op beide zaken wordt gecontroleerd. Het zou derhalve op die manieren kunnen. Het Eurovignet gaat overigens op dezelfde manier werken: in Duitsland werkt men ook

met twee systemen, automatisch en met een kaartje.

De heer **Hofstra** (VVD): Vervalt dan de mogelijkheid die er nu nog is, dat er achteraf een aanslag naar het huisadres wordt gestuurd?

Minister **Netelenbos:** Ja, dat vervalt dan. Dat zou mijn voorstel zijn, want ik vind het bij nader inzien toch wel aardig ingewikkeld. Wanneer je maar één keer door een tunnel rijdt, in uw voorbeeld, en je 15 eurocent zou moeten betalen, dan is het al helemaal niets; maar het geldt ook als er bijvoorbeeld € 1,20 moet worden betaald en als daar een hele blauwe enveloppe voor moet worden verstuurd. Ik geloof dat dit, alles afwegende, niet zo verstandig is.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar ben ik heel blij mee, want wij vonden het ook al een ontzettende bureaucratistische rompslomp. Er is dan één situatie die wel even onder ogen moet worden gezien, namelijk dat wij daar géén opstopping krijgen, doordat Jan en alleman op die manier gaat betalen. Er moet goed op gelet worden dat de doorstroming erin blijft.

Minister **Netelenbos:** Dat spreekt voor zich, want anders heb je niets aan zo'n extra arrangement. Ik zou willen voorstellen, voorzitter, dat ik de tekst rondstuur. Dan kunnen de woordvoerders ernaar kijken en daar eventueel in tweede termijn op terugkomen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat zal ik uiteraard doen. Maar is dit niet een bewijs dat het allemaal niet zo erg goed doordacht is, als wij nu, staande de vergadering ...

Minister **Netelenbos:** Ik luister naar u! Wat is er nu op tegen dat ik naar de Kamer luister? Wij hebben gisteren uitvoerig over dat Oslose netje met die munten gesproken.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Jawel, maar als wij nu opeens bedenken dat die hele papieren rompslomp een enorme bureaucratie is, dan vind ik dat toch wel tekenend.

Minister **Netelenbos:** Ik vind dat alleen maar voortschrijdend inzicht en ook een zaak van goed luisteren naar elkaar. Waar zijn dit soort van

Netelenbos

discussies voor, als hier een minister zou staan die niet luistert?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het lijkt mij heel mooi: hoe minder administratieve rompslomp hoe beter. Ik vraag mij wel af wat dit fysiek gaat betekenen, want als er niet iets met slagboompjes is, dan wordt de verleiding wel heel groot om door te rijden en af te wachten of je gecontroleerd bent en alsnog een envelop krijgt of niet. Is dat niet een risico dat wij weer inbouwen?

Minister **Netelenbos**: Dat hangt van het controlesysteem af. Neem bijvoorbeeld het Duitse systeem met betrekking tot het Eurovignet en de kaartjes. Die kaartjes moeten zichtbaar zijn opgehangen en daar is videocontrole op. Dat is hierbij natuurlijk ook het geval, want dat was ook het systeem bij het toezenden van de enveloppen: dat was op kenteken. Het moeten kunnen controleren blijft en je kunt dit ook staande houden, ver nadat iemand gepasseerd is. De hele handhavingskant moet dan ook zo zijn dat je niet alleen betrapt wordt op het moment dat je door de tunnel rijdt, maar dat het ook als bewijs geldt wanneer je al 100 km verder bent en dan wordt staande gehouden. Veel landen hebben dat soort van systemen. Deze zijn natuurlijk nooit 100% waterdicht, maar anders moet je met slagbomen gaan werken en dat is in een land als Nederland enorm ruimtevretend. Daar zouden wij niet voor moeten zijn, althans niet in het overgrote deel van de gevallen. Ik sluit niet uit dat wij dat misschien zo hier en daar ook doen, maar niet als voorkeursvariant.

Voorzitter. Er zijn opmerkingen gemaakt over de regionale mobiliteitsfondsen, ook door de heer Hofstra die daar zelfs een amendement over heeft ingediend. Hier is echter, denk ik, sprake van een misverstand. Met betrekking tot het doel waar wij hier over spreken, kunnen die regionale mobiliteitsfondsen worden opgericht, maar iedere provincie en iedere grotestadsregio heeft een regionaal mobiliteitsfonds in het kader van het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Dat zijn er twaalf plus zeven, dus in totaal negentien. Dat is naar mijn mening het aantal dat je zou moeten willen hanteren; méér is niet nodig. Je moet het van tevoren niet uitsluiten op het moment dat je een

arrangement zou maken met betrekking tot stortingen, maar je zegt tegelijkertijd ook niet dat je dat altijd doet. Het is een kanbepaling en ik ben daarom ook van mening wat, naar ik meen, de heer Eurlings gisteren zei, waar het betrof het amendement dat zegt dat het er nooit méér mogen zijn die in zo'n soort van arrangement komen. Daarmee sluit je immers iedere creativiteit naar de toekomst toe uit; dat zouden wij niet moeten willen doen, maar daarmee zeg je niet dat je het nog een keer doet. Stel dat je in andere delen van Nederland een groot vraagstuk hebt en dat je dat gecoördineerd wilt aanpakken. Waarom zou je dan op voorhand je mogelijkheden beperken?

De heer Hofstra zegt vervolgens: er moet bij een expresbaan een fysieke afscheiding zijn. Daarmee heb ik problemen. Bij een fysieke afscheiding gaat het namelijk om een vangrail, een rij paaltjes of iets anders waardoor je fysiek niet van de baan kunt. De poort staat echter helemaal aan het begin van de baan en die poort geldt als de passage in de zin van de wet. Nu kan iemand wel bij het naderen van die passage even op een andere rijstrook schieten om op die manier te voorkomen dat hij moet betalen, maar dat helpt niet. Er moet namelijk altijd videocontrole zijn en daarmee kun je verkeerd gedrag verbaliseren. Bovendien is Nederland niet zo gebouwd dat je zomaar ergens paaltjes kunt neerzetten. Een doorgetrokken witte streep, die aangeeft dat je niet van je weggedeelte mag, kan ook een afscheiding zijn, maar dat is dan niet een fysieke afscheiding. In ieder geval kun je niet zomaar overal een vangrail of paaltjes neerzetten. Dat zou veel te gevaarlijk zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): We kunnen ook niet iedere automobilist een politieagent meegeven. Waarschijnlijk rijdt de minister minder vaak zelf dan ik, maar ik weet dat als men gaat opereren zoals de minister aangeeft, de expresbanen beter helemaal uit de wet kunnen. Dan doen we het alleen maar met tolwegen. Op deze manier wordt het namelijk een janboel.

Minister **Netelenbos**: In principe ben ik het wel met u eens, maar als je zoiets in de wet opneemt, wordt het maken van zo'n fysieke afschei-

ding dwingend. Het is echter de vraag of je zoiets dwingend moet opleggen en of je, vanwege de omstandigheden, niet creatief moet zijn en juist die creatieve oplossingen sluit je op deze manier uit. Natuurlijk, het gemakkelijkst is te zeggen: gewoon palen of een vangrail. Dan kun je niet meer van de baan. In de meeste gevallen zal men wel voor een dergelijke afscheiding kiezen, maar niet altijd kan dat. Daarom moet je andere mogelijkheden niet uitsluiten. Natuurlijk moeten wij beleid voeren dat zo min mogelijk controle behoeft. Daarmee ben ik het in het algemeen reuze eens, maar zo'n beleid is niet altijd mogelijk en dan moet je niet met beide handen gebonden zijn. Dat is wat ik probeer te zeggen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar we kunnen wel een rekensommetje maken. De stroken voor bussen en het vrachtverkeer op de Brienoordbrug kennen niet een fysieke grens. Er staan daar dubbele strepen. Met camera's wordt het juiste gebruik van de stroken gecontroleerd. Het is uit te rekenen wat zo'n systeem kost en wat het systeem kost dat de heer Hofstra bepleit. Hij bepleit een fysieke ingreep die vaste kosten en onderhoudskosten met zich brengt. Ik zou dus de uitkomst van het rekensommetje willen weten. In ieder geval snijdt hij een serieus punt aan.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat je je soms de mogelijkheid moet verschaffen om in het ene geval te werken met camerabewaking en verpotten en in het andere geval met een fysieke afscheiding. De heer Hofstra zegt echter: er moet altijd een fysieke afscheiding zijn. Dat is het verschil. Als een fysieke afscheiding kan, is die ook het meest simpel. Natuurlijk, maar een dergelijke afscheiding is niet altijd mogelijk.

Voorzitter. Ik heb al iets gezegd over het aantal fondsen. In Nederland zijn er negentien fondsen, maar die worden niet allemaal met deze wet geregeld. Alleen de fondsen in het kader van deze heffing worden genoemd. De algemene werking van de mobiliteitsfondsen wordt geregeld met het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Van die fondsen hebben we er dus negentien.

Mevrouw Giskes zei dat die mobiliteitsfondsen voor tweederde moeten worden besteed aan



De heer Stellingwerf (ChristenUnie)

© M. Sablerolle – Gouda

openbaar vervoer. De heer Stellingwerf zegt met zijn amendement: dat moet altijd. Daar ben ik reuze op tegen en ik zal zeggen waarom. In het kader van het Bereikbaarheidsoplossend Randstad zijn zeer specifieke afspraken gemaakt. Zij hebben te maken met het Randstadbeleid in een bepaald kader. Er is een verdeelsleutel afgesproken en de naleving van die afspraak wordt gemonitord. De regio wordt op haar beleid in dezen aangesproken. De regionale mobiliteitsfondsen worden echter op verschillende manieren gevoed. Zij worden bijvoorbeeld gevoed met de opbrengsten van tolwegen en tolexpresbanen. Vervolgens gaan de GDU-middelen erin. Ook de provinciale opcenten kunnen erin, net als de exploitatie-middelen openbaar vervoer en de duurzaam-veiligheidsmiddelen. Dan kun je niet meer zeggen dat tweederde van de gelden uit de regionale mobiliteitsfondsen moet worden besteed aan openbaar vervoer. Er zitten verschillende doelgelden in waarvan het de bedoeling is dat ze in een fonds komen. Daarmee moet men verstandig beleid voeren. Dat beleid wordt gemonitord en het resultaat van die monitor wordt iedere twee geëvalueerd en hier besproken. Dan kunnen wij bekijken of de algemene zorgplicht, die ook in het NVVP wordt genoemd, wordt nagekomen. Als op voorhand

tweederde moet worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer, stort men nooit zelf. Waarom zou je dat doen? Je bindt je handen. Je kunt het geld beter op je eigen begroting houden in plaats van het in een regionaal mobiliteitsfonds te stoppen. Duurzaam-veiligheidsmiddelen en dergelijke vallen dan ineens ook onder die noemer. Het is een onuitvoerbaar amendement, dat voorkomt dat men meer gaat investeren via dat fonds. Het fonds is veel breder dan uitsluitend dit kader.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie): Als ik het goed begrijp, is die tweederdeafpraak toegesneden op de verdeling van de gelden die het Rijk heeft gevoteerd?

Minister **Netelenbos**: Ja, de BOR-gelden.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie): Dat kan ik accepteren. Maar is het effect dan niet dat, als je helemaal niks meer zegt, alles helemaal vrij is en er weleens 100% aan de wegen zou kunnen worden besteed?

Minister **Netelenbos**: Nee, ik heb afspraken gemaakt over de BOR-gelden. Die afspraken zijn ondertekend door de partners. Ik moet mij eraan houden en zij natuurlijk ook. In het PKB-deel staat precies wat men

tot zijn zorgplicht dient te rekenen. Daarvoor wordt een monitor opgetuigd waarvan het resultaat hier tweejaarlijks wordt besproken. Als men niet doet wat de bedoeling is, kan er een aanwijzing worden gegeven. Dat is natuurlijk veel beter dan een soort automatische piloot, want daarmee voorkom je alleen maar dat men geld in het fonds stort. Ik zeg al steeds tegen de provincies: stort je provinciale opcenten in dat fonds, gebruik je kapitaaldiensten in plaats van à fonds perdu te werken. Dat doet men dan natuurlijk ook niet meer. Er zit dan een rare sleutel in, waardoor men de vrijheid tot beslissen verliest en dat op een andere manier wil doen. Dat zet de regionale benadering onder druk.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie): Maar die dreiging zal er ook van uitgaan als u na twee jaar een aanwijzing geeft. Dan zal men misschien op dezelfde manier reageren.

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk, maar ik zie nu bijvoorbeeld dat men met de BOR-middelen prioritair bezig is met fietspaden, fietsenstallingen en openbaar vervoer. Wij moeten een beetje vertrouwen hebben in onze regionale bestuurders. Die worden ook allemaal op de huid gezeten door hun volksvertegenwoordigers. Maar het is best mogelijk dat je over 25 jaar moet zeggen: wij hebben al zoveel geïnvesteerd in het openbaar vervoer; het is nu dominant exploitatie of iets anders. Die sleutel belemmert creatief en innovatief beleid en voorkomt dat men zelf stort in fondsen. Ik wil graag dat men zelf blijft storten in die fondsen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ook de exploitatie van het openbaar vervoer kan wel degelijk via de regionale fondsen worden geregeld, zo is mijn indruk altijd geweest. Ik heb de minister gisteren in een overleg horen zeggen dat dit niet het geval zou zijn. Dat is toch wel het geval?

Minister **Netelenbos**: Ik heb gisteren gezegd dat u binnenkort de IBO-brief exploitatie openbaar vervoer krijgt die nu bij de ministerraad ligt. Het is de bedoeling dat de te decentraliseren middelen voor exploitatie worden gestort in datzelfde regionale mobiliteitsfonds, zoals de GDU per 1 januari 2004. Dan mag men ook

Netelenbos

investeringsmiddelen gebruiken voor exploitatie. Het omgekeerde mag ook, maar dat ligt natuurlijk niet zo voor de hand. In het BOR-convenant is afgesproken dat men de 250 mln gulden die men van de rijksoverheid heeft gekregen voor BOR-investeringen niet mag gebruiken voor exploitatie, omdat het FES-middelen zijn. Dat mag wel met de eigen 250 mln. In de nieuwe situatie vanaf 1 januari 2004 – het gaat om 19 regionale mobiliteitsfondsen – wordt dat schot eruit gehaald.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat komt er dan nog in de nadere regels te staan die worden gekoppeld aan deze regionale mobiliteitsfondsen, zoals omschreven in de wet?

Minister **Netelenbos**: Het betreft een "kan"-bepaling. Je moet jezelf dan de mogelijkheid verschaffen om dat te kunnen doen. Het NVVP regelt natuurlijk ook al het een en ander met betrekking tot zorgplicht en verslaglegging; men moet tweejaarlijks verslag uitbrengen. Het zou echter kunnen dat dit separaat wordt geregeld of dat er een wens is om andere zaken te regelen. Het is een "kan"- en geen "moet"-bepaling.

De heer **Hofstra** (VVD): Worden de mobiliteitsfondsen nu wel of niet in dit wetsvoorstel gedefinieerd? Ik heb daarnaar gisteren gevraagd. Het begrip duikt opeens in het wetsvoorstel op. Volgens mij staat er in dit wetsvoorstel echter geen definitie. Waar ligt deze dan wel vast? Dit is mede van belang met het oog op AMvB's of andere besluiten.

Minister **Netelenbos**: In dit wetsvoorstel wordt de functie van de fondsen gedefinieerd in relatie tot tolwegen en expresbanen. In het NVVP staan de regionale mobiliteitsfondsen vermeld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hebben al eens eerder een discussie gehad over de besteding van GDU-gelden. Het ging erom of er wel voldoende werd gedaan aan fietsbeleid. Naar aanleiding daarvan heeft de minister een evaluatie toegezegd, die wij echter nog niet hebben ontvangen. Als wij niets afspreken over de mobiliteitsfondsen en de verdeling over de verschillende vervoerswijzen, wordt er wellicht te weinig besteed aan de fiets en het openbaar vervoer.

Kan de minister ons een overzicht geven van de manier waarop de steden die hebben gewerkt met de mobiliteitsfondsen, de gelden in het eerste jaar hebben besteed?

Minister **Netelenbos**: In het BOR-overleg van gisterochtend heb ik gezegd dat men op schema ligt en dat de afspraken worden nagekomen. Ik ben bereid om een tussenstand op te stellen over hoever men nu is en welke prioriteiten men heeft opgepakt. Ook de heer Van den Berg vroeg iets over het fietsgebruik. Dit maakt dus onderdeel uit van het fonds. De grootstedelijke regio's en de provincies bepalen wat er gebeurt, maar daarbij heeft men wel een zorgplicht. Men moet de gestelde eisen serieus nemen; wij kunnen dat volgen.

Met betrekking tot de expresbanen kan het tarief variabel zijn. Het is niet de bedoeling dat het bedrag de gehele dag constant is. Het bedrag van € 7 is gekozen in verband met het beoogde effect. Er moet worden onderbouwd wat een reëel tarief is om een gewenst effect te ressorteren.

Mevrouw **Giskes** (D66): Waarom moet er eigenlijk een maximumtarief in de wet worden opgenomen? Wij gaan toch geen tarieven instellen die niet werken? Een maximumtarief beperkt de vrijheid om tarieven vast te stellen die werken.

Minister **Netelenbos**: Wij stellen geen maximumtarief vast bij de tolwegen, omdat het tarief daar te maken heeft met de investeringsbehoefte, het aantal passages per jaar en de reële termijn waarop zo'n investering moet zijn terugverdiend. Dat moet van geval tot geval worden bekeken. In dat licht ben ik niet blij met het amendement van de heer Hofstra waarin wordt gesproken over een maximum van 15 eurocent per kilometer. Mijn medewerkers hebben uitgerekend wat dit zou betekenen voor de Tweede Coentunnel en de betrokken weginfrastructuur, de Westrandweg en de verlengde Westrandweg. Wij weten dat de Westerscheldetunnel, die 6,5 km lang is, € 6,50 kost per passage. Het duurt dan 30 jaar om de kosten terug te verdienen. Dit komt door de hoogte van de investering, maar ook door het geringe aantal inwoners van het gebied en het daardoor relatief lage aantal passages. Dat is voor de

Coentunnel een onoverkomelijk lange termijn. Bij de berekening is men uitgegaan van 8 jaar. Als wij de methode van de heer Hofstra volgen, duurt het vier keer langer; in plaats van 8 jaar ga je dan uit van 32 jaar. Op die manier werkt het niet. Elke situatie moet apart bekeken worden. Er wordt geen toelweg opgezet zonder dat duidelijk is wat de consequenties zijn voor alle betrokkenen en wat de kosten, baten en risico's zijn. Als het gehele verhaal op tafel ligt, kan je er een beslissing over nemen. Met het opnemen van de bijdrage van 15 eurocent in de wet worden veel ontwikkelingen geblokkeerd.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik kan deze redenering wel volgen, want ik weet hoe kort de Coentunnel is. Kennelijk is er bij de berekening van uitgegaan dat er alleen op dat korte stukje moet worden betaald. Ik wijs er echter op dat ook op de Westrandweg tol betaald moet worden. Desalniettemin ben ik gevoelig voor het argument dat het werkbaar moet zijn. Daarop gelet, is het beter om alle tarieven uit de wet te verwijderen, ook die voor expresbanen. Dan kan ik mijn amendement over de indexering ook intrekken, want als er geen tarief is, is indexering ook niet nodig.

Minister **Netelenbos**: Ik moet nagaan of dit juridisch mogelijk is. Een heffing op een publieke weg heeft juridisch een andere basis dan die op een publiek-private weg. Ik denk dat dit dan krachtens wet geregeld moet worden, want er zal wel iets vastgelegd moeten worden. Bij het aanwijzen van een proef met een expresbaan zal tevens het tarief aangegeven moeten worden. Ik zal dit nog laten uitzoeken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Speelt de lengte van de expresbaan ook een rol?

Minister **Netelenbos**: Natuurlijk.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als de expresbaan volloopt, staat men betaald in de file en dat is niet de bedoeling. Is er in voorzien dat men in dat geval zijn € 7 terugkrijgt? Het opnemen van het maximum van € 7 in de wet betekent dat de prijs niet gevarieerd kan worden. Als de expresbaan volloopt zou het tarief moeten stijgen totdat een vlotte doorstroming is bereikt. Die

Netelenbos

doorstroming is juist de kracht van de expresbaan.

Minister **Netelenbos**: Het tarief van € 7 is gekozen vanwege de verkeerskundige effecten. Als er files op de expresbaan ontstaan, krijgt men niet zijn geld terug, maar zal het tarief dalen. In Californië kent men verspreid over de dag niet minder dan 120 tarieven. Soms varieert het per halve minuut, afhankelijk van het verkeersaanbod. Een flexibele benadering is nodig om de gewenste verkeerskundige effecten te bereiken. Ik ben gevoelig voor het argument om ons niet te veel vast te leggen. Ik weet alleen niet of dit juridisch mogelijk is. Juist bij experimenten moet je jezelf niet te veel beperken. Als het mogelijk is om de uitkomsten van de experimenten krachtens wet, dus bij AMvB of bij ministeriële regeling, te verwerken, neem je het risico weg dat je op voorhand in een onmogelijke positie terechtkomt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mijn fractie is niet enthousiast over de expresbaan, maar wil dit instrument wel een kans geven. Als het werkt, hebben wij er een middel bij om het verkeer vlot af te wikkelen. In mijn ogen kan er bij de proef een hoger tarief dan € 7 nodig zijn om waar te maken wat de automobilist wordt beloofd, namelijk tegen betaling vlot door kunnen rijden. Er moet dus ook ruimte zijn om de prijs naar boven bij te stellen.

Minister **Netelenbos**: Als het technisch allemaal kan, dan ben ik daar wel voor in. Er wordt op dit moment aan gewerkt, maar in tweede termijn zal ik daar zeker op terugkomen. Ik hoop dat ik dadelijk de nota van wijziging voor de heffingssystematiek kan uitdelen.

De heer Van den Berg heeft een vraag gesteld over fraude. De Nederlandse kentekens zijn ongeveer anderhalf jaar geleden gewijzigd, waardoor ze minder aan fraude onderhevig zijn. De cijfers en de letters zijn op een andere wijze gepositioneerd. Dat vormde al een opmaat voor het spitstarief. Ze zijn beter te controleren met behulp van videoscreening. Het is dus heel moeilijk geworden om fraude te plegen, maar het blijft mogelijk. Op dit moment zijn wij ook bezig met chiptechnologie, maar die zal nog wel enige jaren op zich laten wachten.

De heer Van Heemst en de heer Stellingwerf hebben vragen gesteld over sluipverkeer. Ik denk dat tolwegen geen aanleiding geven tot sluipverkeer omdat er sprake is van meer infrastructuur. Voordat er tolwegen waren, was er minder infrastructuur. Dat had sluipverkeer tot gevolg, waar niet overigens niet altijd even adequaat op werd gereageerd. De uitbreiding met de tolwegen zal tot gevolg hebben dat er minder sluipverkeer is dan daarvoor. Ik verwacht ook niet dat de expresbaan aanleiding zal geven tot extra sluipverkeer. Dat was indertijd wel de verwachting bij het kordon om de steden. Dit is een andere systematiek. Daar hoeven wij nu dus niet al te veel aandacht aan te besteden.

De kosten voor het rekeningrijden bedragen 260 mln gulden. Er is 100 mln naar de belastingdienst gegaan voor onder andere de organisatie van de heffing en de beperking van de fraudegevoeligheid. Vervolgens is 160 mln besteed aan de systeemtest A12, de consultants die erbij betrokken zijn geweest, contract-onderzoeken, vergoedingen aan consortia en communicatie. Qwest heeft uiteindelijk de tender gewonnen met betrekking tot het spitstarief. Dat systeem is ook te gebruiken voor de tolheffingen en de expresbaanheffingen. Ik ben voornemens om daarmee verder te gaan, want de ervaringen die daarbij zijn opgedaan kunnen wij natuurlijk ook gebruiken voor dit systeem. Daar komt bij dat het afkopen van een tender ook nog een hele onderneming is. Ik ben dus voornemens om verder te gaan met Qwest. Ik wil Qwest ook betrekken bij de proeven die er aankomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Is het systeem van de tolpoorten ook het uitgangspunt voor de tolwegen?

Minister **Netelenbos**: Ja, het is hetzelfde systeem.

Voorzitter. De heer Van Heemst heeft gevraagd wie de kosten betaalt als de proefnemingen bij de expresbanen mislukken. Het zal duidelijk zijn dat de rijksoverheid die kosten moet betalen. Het zijn onze wegen en onze experimenten.

Verder is gevraagd of een ontheffing mogelijk is voor bepaalde doelgroepen. Krachtens artikel 7 kan bij algemene maatregel van bestuur een ontheffing worden verleend. Wij

moeten nog heel precies bekijken welke doelgroepen hiervoor in aanmerking komen. Brandweer, politie en ambulances vallen sowieso onder die regeling, maar ik weet nog niet of dit ook voor gehandicapten zou moeten gelden. Het lijkt mij niet de bedoeling dat een miljoen WAO'ers gratis gebruik kunnen maken van de tolweg. Dit is geen automatisme. Voor utiliteitsdiensten geldt dit uiteraard wel.

Mevrouw **Giskes** (D66): Kan dit in de wetgeving voor de kilometerheffing nog anders worden voor bijzondere groepen, bijvoorbeeld voor motorrijders?

Minister **Netelenbos**: Ik denk niet meteen aan de motorrijders. De regering huldigt tot nu toe het standpunt dat alle bestaande ontheffingen worden gehandhaafd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de BPM en motorrijtuigenbelasting. Wij zijn immers niet bezig met een verandering van het fiscaal regiem.

Mevrouw Giskes heeft gevraagd waarom het woord spitstarief nog in de gewijzigde memorie van toelichting staat. Dit is een geactualiseerde toelichting zonder formele status. Wij hebben in die memorie toegelicht waarom het wetsvoorstel is gewijzigd. Kennelijk is verzuimd het woord spitstarief te schrappen. Het woord is waarschijnlijk gebruikt om iets uit te leggen, maar het spitstarief bestaat niet meer. Dit zal duidelijk zijn. Dit staat nu ook in de Handelingen die onderdeel uitmaken van het wetgevingsproces.

Mevrouw **Giskes** (D66): In de memorie van toelichting staat: "Vanaf 2002 wordt begonnen met proeven voor het spitstarief." Dit is iets wat de minister waarschijnlijk niet in deze toelichting wil zien staan?

Minister **Netelenbos**: Nee, dit staat er niet namens mij.

De heer Van den Berg heeft gevraagd of de plannen die nu worden voorgesteld, wel in de pas lopen met de Europese regelgeving. Hij heeft verder gevraagd naar het Europese Witboek. De voorliggende voorstellen lopen geheel in de pas met ontwikkelingen in andere Europese landen. De belastingen voor het Eurovignet en de eventuele omzetting daarvan en de discussie over het Witboek en de marginale

Netelenbos

costentoerekening sporen met de Nederlandse activiteiten. Notificatie van systemen die worden gebruikt bijvoorbeeld voor het Eurovignet in Duitsland, is bij de Europese Commissie niet aan de orde. De Commissie geeft de lidstaten vergaande vrijheden in dezen. Dit is wel begrijpelijk, want de Commissie vindt het belangrijk dat landen dit soort mechanismen invoeren om het verkeer te reguleren en ervoor te zorgen dat zij toegankelijk blijven.

De heer Van Bommel heeft gezegd dat de verdeling van de kosten en de milieuwinst op Europees niveau moet plaatsvinden. Ik heb al op die vraag gereageerd.

De heer Van den Berg heeft gesproken over de Verenwet en gevraagd waarom die niet opnieuw wordt overwogen. Naar mijn mening is dit niet nodig, maar er moet wel aandacht worden geschonken aan de schakels die veerverhinderingen vormen in wegennetten. Daarbij zijn vaak andere overheden in het geding. Ik voer een discussie met de IJmondgemeenten over de veren in het Noordzeekanaal. Daaruit zou kunnen voortvloeien dat de verantwoordelijkheid voor die veren overgaat naar de betrokken gemeentebesturen. De discussie over de taak en verantwoordelijkheid van provincies met betrekking tot de goede staat van de pontveren is nog gaande. Ik blijf van mening dat zij hun zorgplicht dienen te realiseren. Het lijkt mij goed als ik de Kamer wat actuele informatie over dit onderdeel toestuur.

Mevrouw Giskes stelde een vraag naar aanleiding van artikel 3 van het wetsvoorstel: waarom kan een betaalpoort maar voor één tarief dienen? Dat is een strikt juridische formulering, waarmee is bedoeld dat per beslissing één tarief geldt, dat overigens wel variabel kan zijn. Maar ik heb nog eens goed gekeken naar dit derde lid van artikel 3 en heb bemerkt dat het verwarring kan oproepen. Stel dat je op een expresbaan tol wilt heffen, of bij een systeem van kilometerheffing voorzieningen op betaalpoorten moet aanbrengen. Het is mogelijk dat je dan via de rechter niet bereikt wat je wilt, namelijk dat de infrastructuur van de poorten kan worden gebruikt. Daarom wil ik voorstellen om dit derde lid te schrappen; het heeft geen functie en kan slechts verwarring scheppen. Daarbij is het overbodig, omdat in andere artikelen

hetzelfde staat. Er zal een nota van wijziging komen om het artikel te schrappen.

De heer Hofstra vond dat de Algemene Rekenkamer controle moet uitoefenen op de regionale mobiliteitsfondsen. Dat kan in ieder geval op basis van artikel 57 van de Comptabiliteitswet, dat spreekt over een doelmatigheidsonderzoek naar beheer, organisatie en het gevoerde beleid van het Rijk. De rekenkamers van gemeenten in een kaderwet-gebied of een grootstedelijke regio-nieuwe stijl kunnen dan hun bevoegdheid uitoefenen.

De heer **Hofstra** (VVD): Uiteraard ken ik de ontwikkelingen bij de andere overheden, maar mag de Algemene Rekenkamer controle uitoefenen op de niet-rijksinkomsten en -uitgaven in de mobiliteitsfondsen?

Minister **Netelenbos**: Wel bij onderzoek naar de effectiviteit van de regionale mobiliteitsfondsen, waaraan het Rijk in aanzienlijke mate bijdraagt.

Ik ben aangeland bij de amendementen. Ik hoop dat ik uitputtend heb aangegeven waarom ik het amendement op stuk nr. 9 van de heer Stellingwerf niet verstandig vind. Ik hoop dat ik ook de heer Stellingwerf daarvan heb kunnen overtuigen.

Het amendement op stuk nr. 10 van de heer Hofstra gaat over de kosten van de uitvoering. Hij is bang voor te veel overhead; hij gaat uit van een ratio van eenderde-tweederde. Ik heb geen bezwaar tegen dit amendement. Ik vind eenderde eigenlijk best hoog.

De heer **Hofstra** (VVD): Als de minister het amendement met een lager getal kan overnemen dan vind ik dat prima.

Minister **Netelenbos**: Er gaat natuurlijk ook een signaalwerking van uit. Vroeger werd bij de overhead gesteld dat de overhead niet meer dan 17% mocht bedragen. Dat was een soort gouden regel binnen de overhead. Ik weet niet of dat in dit kader verstandig is, dat is niet te overzien. Ik weet wel dat iemand die zo snel mogelijk wil verdienen aan een investering, ervoor zorg moet dragen dat de overhead niet te hoog is. Dat leidt alleen maar af van het hoofddoel.

De heer **Van Bommel** (SP): Een paar jaar geleden is, ik meen in het kader van Verkeer en Waterstaat, ook naar de overhead gekeken en die was toen gemiddeld 22%. Eenderde is dan wel erg hoog. Als de minister dat zo ruimhartig overneemt, is dat weinig ambitieus. Kunnen wij niet van een maximum van 25% uitgaan?

Minister **Netelenbos**: Dit lijkt mij wat te veel op een koemarkt. Het signaal is goed: het gaat om publiek-private samenwerking. Wanneer private partijen willen verdienen aan investeren, moeten zij er vooral voor zorgen dat zij eraan verdienen en niet de overhead in stand houden.

De heer **Van Bommel** (SP): Als er een amendement komt waarin om 25% wordt gevraagd, neemt de minister dan dezelfde positieve grondhouding aan die zij nu heeft ten opzichte van het amendement-Hofstra?

Minister **Netelenbos**: Laat toch de eer aan de heer Hofstra! Hij heeft een verstandig thema aan de orde gesteld en ik vind het een verstandig amendement.

Het amendement van de heer Hofstra op stuk nr. 11 gaat over het alternatief. De heer Van Heemst had in dit kader een interessante redenering met als casus de A2 bij Maastricht. De heer Hofstra zei toen dat daar wel degelijk een alternatief bestond, namelijk de sluiproutes door Maastricht. Dat is in juridische zin natuurlijk geen alternatief en daarom ben ik van mening dat het niet verstandig is. In principe moeten mensen iets te kiezen hebben, maar er zijn situaties waar geen alternatief bestaat en Maastricht is daarvan een voorbeeld. Nederland is daar gewoon te smal. Als er een alternatief was geweest dan was dat er allang gekomen, maar het probleem is dat die weg niet kan worden verplaatst. Wij zijn het erover eens dat mensen moeten kunnen kiezen en daarom wordt bij de Coentunnel gekozen voor rijstroken met tolheffing en rijstroken zonder tolheffing. De wet moet niet zo uitpakken dat Maastricht er niet mee kan worden geholpen.

De heer **Eurlings** (CDA): Door dit wetsvoorstel en het amendement kan Maastricht juist heel goed worden geholpen. Als het gaat om

Netelenbos

een cruciaal stuk weg en er is geen alternatief, hoeft er geen tol te worden betaald. De minister weet heel goed dat dit de wens is van de regio en de stad. Daar zet men op in.

Minister **Netelenbos**: Ik heb met de provincie en de gemeente Maastricht afgesproken dat publiek-privaat wordt samengewerkt. Anders moet men wachten en dat wil men niet. De heer Van Heemst had het dus bij het rechte eind: als je wilt versnellen, moet je alternatieven bieden. Bij de heer Eurlings groeit het geld kennelijk aan de bomen, maar bij mij niet.

De heer **Eurlings** (CDA): Het geld groeit bij mij niet aan de bomen en in Limburg al helemaal niet. Wij zullen afwachten of de gouden pot er na de verkiezingen daadwerkelijk komt. Wij krijgen van de minister geen duidelijkheid en dat valt mij bar tegen. Publiek-private samenwerking kan toch op verschillende manieren worden vormgegeven? De minister weet toch ook dat de regio inzet op vastgoedontwikkeling op de plek waar nu de weg ligt? Zij weet toch dat de regio zelf flink wil bijdragen? Dat is toch ook een vorm van samenwerking?

Minister **Netelenbos**: Ik heb spijt dat ik het voorbeeld van de A2 heb genoemd. De heer Eurlings sluit daar onmiddellijk op aan, terwijl het gaat om de vraag of in juridische zin altijd een alternatief kan worden gevonden zonder dat men door de woonwijken rijdt. Dat laatste werd door de heer Hofstra voorgesteld, maar dat is geen alternatief.

De heer **Eurlings** (CDA): Als er geen goed alternatief is, dan hoeft er geen tol te worden betaald. Dat is toch een goed uitgangspunt? In het geval van de ondertunneling van de A2 wordt dan een constructie bedacht waarin geen tol wordt geheven. Dat lijkt mij een duidelijke uitspraak.

Minister **Netelenbos**: Dat kan in de praktijk betekenen dat er niets gebeurt. Dat is het alternatief.

De heer **Hofstra** (VVD): Wat de A2 betreft ben ik het met de heer Eurlings eens. Het is een principiële zaak. Als je tol gaat heffen, moet de mensen een keuze worden gelaten. Dat is een basisvoorwaarde. Gisteren is de A73 als voorbeeld genoemd.

Minister **Netelenbos**: Dat is een slecht voorbeeld omdat die weg in financiële zin is geregeld.

De heer **Hofstra** (VVD): In een dergelijke situatie kan ik mij geen tol voorstellen. Een ander voorbeeld is de A31. U heeft mij schriftelijk geantwoord dat er geen tol zal worden geheven tussen Drachten en Leeuwarden. Je kunt wel Drachten-Heerenveen-Leeuwarden rijden, maar dat vind ik te ver om. Ik houd vast aan de stelling dat er een redelijk alternatief moet zijn. In het ergste geval wordt er in Maastricht geen tol geheven. Daarnaast is er de oplossing-Van Heemst: aan beide zijden van Maastricht een snelweg, maar daar ben ik zelfs niet voor.

Minister **Netelenbos**: In principe vind ook ik dat mensen een alternatief moeten hebben, maar het lastige is dat u hier altijd de boel zo dichtregelt door dergelijke amendementen aan te nemen. Daardoor geven wij onszelf geen ruimte meer. Als hier gesteld wordt dat in een bepaalde situatie de mensen in een fuik rijden omdat er geen alternatief is en dat men daarom tegen tolheffing is, dan gebeurt het eenvoudig niet. De vraag is toch of men al bij voorbaat de flexibiliteit uit een systeem moet houden. Of wil men niet liever eerst zien waar het over zou kunnen gaan? Wachten tot de periode na 2010, dat is ook niet altijd prettig voor de regio. Je moet soms op de hand wegen wat erger is. In de grond ben ik het wel met u eens, maar ik wil toch liever tot een oordeel komen op basis van een concreet voorstel. Misschien zou men een zekere nuancering kunnen aanbrengen met een bepaald begrip, bijvoorbeeld "in principe". Op die manier ontstaat er meer flexibiliteit.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben het over amendement nr. 11 en daarin wordt gesproken over "een redelijke afstand". Dat is een en al nuance, mevrouw de minister.

Minister **Netelenbos**: Uw voorbeeld over Sneek, Drachten en Heerenveen...

De heer **Hofstra** (VVD): Sneek heb ik niet genoemd. Het ging om Drachten-Leeuwarden of Drachten-Heerenveen-Leeuwarden.

Minister **Netelenbos**: Nogmaals,

kijkt u nog eens naar het begrip "in principe".

Voorzitter. Met het amendement nr. 12 van de heer Hofstra wordt beoogd om in artikel 4, eerste lid, "motorrijtuig" te vervangen door: motorrijtuig met binnenlands of buitenlands kenteken. Dat lijkt mij een verbetering. Immers, op deze manier hoeft niemand te vrezen dat het alleen om Nederlanders gaat die tol moeten betalen. Ik ken de gevoeligheden op dit terrein en hiermee wordt het helderder aangegeven.

Amendement nr. 13 geeft aan dat er geen btw zou worden geheven over de mobiliteitstarieven. Dat nu, voorzitter, is in strijd met het Europees recht zodat ik de aanvaarding van dit amendement moet ontraden.

Amendement nr. 14 handelt over de netto-opbrengst die naar het Infrastructuurfonds gaat. Dit wordt al vermeld in artikel 28, maar de indiener wil dit liever opgenomen zien in artikel 8 en daartegen heb ik geen bezwaar. De bedoeling van de indiener is kennelijk dat duidelijk wordt gemaakt dat het om beide tarieven gaat.

In amendement nr. 15 geeft de heer Hofstra aan dat eenvormige regels worden gesteld in verband met de apparatuur voor het op elektronische wijze doen van aangiften en voor het op elektronische wijze betalen van mobiliteitstarieven. Dat is op zichzelf juist. Deze systemen moeten compatibel zijn. Ik wijs er echter op dat het hier gaat om de heffingen die in dit wetsvoorstel staan. Er ligt nog een amendement dat in verband met dit artikel complicerend kan uitwerken. Amendement nr. 15 kan worden overgenomen mits het uitsluitend gaat over expresbaan- en toltarieven. Als het amendement betrekking heeft op kilometerheffingen kan het niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik dank de minister ervoor dat zij het amendement wil overnemen. Gisteren heb ik gezegd dat wij snel moeten beginnen met het probleem dat wij nu bespreken. Het duurt nog jaren voordat de kilometerheffing er is. Dan zien wij wel weer. Ik zal dan ongetwijfeld weer zeggen dat wij één systeem moeten hebben, al zal dat misschien een ingewikkeld systeem zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat het

Netelenbos

niet kan, maar dat zien wij dan wel weer.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Een van de grote doelen van de kilometerheffing was en is nu juist dat wij met een systeem gaan werken. Nu bevestigt de minister eigenlijk dat wij straks twee systemen in stand houden.

Minister **Netelenbos**: Als er een tolgeweg is moet er worden betaald voor die tolgeweg. Als er een paar tolgewegen zijn, moet je zorgen dat je overal dezelfde techniek kunt gebruiken. Men zal zich de proeven met de transponder nog wel herinneren. Het spreekt voor zichzelf dat er niet overal een ander kastje moet komen. Het GSM-GPS-systeem dat gebruikt gaat worden voor de kilometerheffing is op een heel ander principe gebaseerd.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat maakt niet uit, maar je kunt op alle wegen verschillende tarieven innen en opleggen.

Minister **Netelenbos**: Dat zegt u nu wel maar dat is niet zo. Stel er is straks een systeem van kilometerheffing op een weg met drie rijstroken. Wil men op één rijstrook een exprestarief, dan is het GSM-GPS-systeem niet in staat om onderscheid te maken tussen die ene rijstrook en de twee andere. Dat systeem werkt satellietgestuurd, met GSM-golven. Het kan geen onderscheid maken tussen een aantal rijstroken. Wil men specifiek heffen, dan moet dat met een ander systeem.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat zou voor mij een argument te meer zijn om de systemen op elkaar te betrekken voordat er besluiten over worden genomen. Ik vind dit een slechte ontwikkeling.

Minister **Netelenbos**: Er komt straks een Eurovignet voor het nieuwe kilometerheffingssysteem voor zware vrachtwagens. Wie daarmee op een tolgeweg in Oostenrijk rijdt heeft betaald via dat kilometerheffingssysteem. Dit is een heel theoretische discussie. Er zijn veel landen met tolgewegen. Dat principe is volstrekt anders dan de inning via een kilometerheffing. Iedereen die dat op een grote hoop wil gooien maakt het

technisch zo ingewikkeld, dat er nooit iets gebeurt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dit is natuurlijk geen technische discussie, maar een discussie over gebruiksgemak. Waar krijgen de Nederlandse automobilisten mee te maken als alle heffingssystemen zijn ingevoerd. Ik zou het woord "technisch" nooit gebruiken. Ik vind dat de Kamer daar nog eens goed naar moet kijken.

Heb ik goed begrepen dat het systeem dat waarschijnlijk gehanteerd gaat worden om de kilometerheffing te zijner tijd te incasseren naar zijn aard niet geschikt is om de heffing van tol of de heffing voor de betaalstrook te incasseren? Dan zullen er altijd twee systemen naast elkaar bestaan. Ik neem daar nu kennis van. Bij de schriftelijke voorbereiding had ik steeds begrepen dat de minister zelf vindt dat de incassering van een aantal verschillende heffingen binnen één systeem kan verlopen. Wat heeft zij daar dan steeds mee bedoeld? Wij komen nu uit bij het gebruiksgemak dat ik graag vanaf 2006 of 2010 voor de Nederlandse automobilist zou willen.

Minister **Netelenbos**: Alles komt bij elkaar bij de belastingdienst. Die is betrokken bij de afwikkeling waarvoor wordt gekozen. Als men een systeem wil dat is gericht op één rijstrook kan dat nooit een GPS-systeem zijn. Dat kan technisch niet. Zonder GPS-systeem kan geen kilometerheffing worden ingevoerd.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik krijg toch het gevoel dat met deze exercitie de kilometerheffing straks helemaal van de baan is. De minister gaat tolgewegen aanleggen, met private betrokkenheid. Zij sluit daarover contracten en ook over de inkomsten die worden verworven. Automobilisten gaan daarover rijden. Daarvoor wordt tol betaald en tegelijkertijd moet men ook de kilometerheffing betalen. Men betaalt dus tol om ervoor te zorgen dat aan de contractuele verplichtingen tussen de overheid en de private partner wordt voldaan en in de toekomst ook nog een kilometerheffing. Men moet dus twee keer betalen om hetzelfde stuk weg te gebruiken.

Minister **Netelenbos**: Dat ziet u helemaal verkeerd. Men betaalt nu motorrijtuigenbelasting, ook al laat

men de auto het gehele jaar in de garage staan. Wij hebben steeds gezegd dat het veel eerlijker is dat de gebruiker betaalt. De kilometerheffing is een andere vorm van inning van de motorrijtuigenbelasting. Wij hopen daarbij dat mensen ook minder auto gaan rijden, omdat zij op de teller zien wat zij betalen. Iemand die gemiddeld 18.000 km per jaar of minder rijdt, betaalt niet meer dan hij nu betaalt. Een tolgeweg heeft een andere functie.

Het is wel mogelijk om systemen compatibel te maken. Als een kastje nodig is voor het GSM/GPS-systeem, zou de tag-tik die voor het systeem nodig is, in hetzelfde kastje kunnen worden ondergebracht. Als de heer Hofstra in zijn amendement iets wil toevoegen op het punt van de regels, zou dat moeten zijn: eenvormige regels die maken dat de apparatuur compatibel is.

De heer **Van Bommel** (SP): Mijn vraag betrof absoluut niet de techniek. Laat de techniek bij deze vraag maar even helemaal buiten beschouwing. Het gaat mij om de vraag of het volgens de minister denkbaar is dat wij over een aantal jaren tolgewegen hebben, waarvoor je niet alleen tol betaalt, maar ook nog eens de tag-tik betaalt, de kilometerheffing. Je betaalt dan twee keer voor het gebruik van hetzelfde stuk weg.

Minister **Netelenbos**: Dat is een misverstand. Wij hebben met elkaar afgesproken dat het inzake motorrijtuigenbelasting en een deel van de accijns eerlijker is dat grote gebruikers meer betalen en kleine gebruikers minder. Dit is een vorm van belastingheffing: de gebruiker betaalt. Een tolgeweg is een weg waar je voor kiest of niet. Als je erop rijdt, moet je tol betalen, omdat die weg is aangelegd met publiek-privaat geld. Dat geld moet worden opgebracht. De kilometers die je daarop rijdt, zitten ook in het systeem van motorrijtuigenbelasting. Die belasting had je anders ook betaald.

De heer **Van Bommel** (SP): De conclusie luidt dus dat je naast de tol ook een kilometerheffing betaalt als je straks over zo'n tolgeweg rijdt. Je betaalt dus via beide instrumenten.

Minister **Netelenbos**: In uw redenering wilt u niet meenemen dat motorrijtuigenbelasting wordt

Netelenbos

betaald, ongeacht het gebruik. Wij gaan nu naar een systeem van betalen per kilometer. Dat heeft te maken met emissies, milieubelasting, geluidsbelasting en alles wat te maken heeft met automobilititeit. Het maakt daarbij niet uit over wat voor weg je rijdt.

De **voorzitter**: Ik heb nu het begrepen en stel voor dat de Kamer er in tweede termijn op terugkomt.

De heer **Van den Berg** (SGP): In de loop van haar betoog, al vele minuten geleden, gebruikte de minister het woord "overnemen". Wil zij het amendement nu overnemen? Haar betoog moet wel tot een conclusie leiden.

Minister **Netelenbos**: Ik heb geen bezwaar tegen aanvaarding van het amendement, maar misschien moeten wij er gewoon over stemmen. Dat is waarschijnlijk het gemakkelijkst; dan valt er nog wat te stemmen.

Voorzitter. Ik kom even terug op het amendement op stuk nr. 14. Daar zit een probleem in. Ik heb gezegd dat ik het op zichzelf eens ben met het amendement, omdat het amendement iets regelt dat in artikel 28 al geregeld is. Ik wijs de heer Hofstra echter op het volgende. Ik denk dat het amendement niet goed is geredigeerd. De andere wegbeheerders, te weten de provincies, de waterschappen en de gemeenten, zijn door dit wetsvoorstel ook in staat om een tolweg te starten, nadat de minister van Verkeer en Waterstaat haar goedkeuring eraan heeft verleend in formele zin. De opbrengsten daarvan moeten natuurlijk niet in het nationale infrafonds terecht komen, maar in hun eigen infrafonds. Dat onderscheid moet de heer Hofstra wel maken. Als hij dat niet doet, moet ik wel bezwaar maken tegen de wijziging, want in artikel 28 staat het al in algemene termen. Misschien heeft hij het over het hoofd gezien. Als het bedoeld is, kan ik het er niet mee eens zijn.

Voorzitter. Over het amendement op stuk nr. 16, de fysieke scheiding van de banen, heb ik gesproken. Ik zou het woord "fysiek" hierin willen schrappen, zodat er komt te staan: een scheiding tussen de expresbaan en de andere rijstroken. Dat geeft meer keuzemogelijkheid.

In het amendement op stuk nr. 17 gaat het om een jaarlijkse indexe-

ring. Nu hebben wij zo-even een discussie gehad over de vraag of wij een tarief moeten opnemen in de wet en daar zal ik nog een keer goed naar kijken. Als de uitkomst is dat wij het niet opnemen in de wet, dan is dit amendement ingehaald door de discussie. Als het echter onverhoopt blijft zoals het nu is voorgesteld in het voorstel, dan heb ik tegen dit amendement geen bezwaar.

In het amendement op stuk nr. 18 noemt de heer Hofstra het tarief van 15 eurocent per kilometer. Ik hoop dat het debat ertoe leidt dat hij ook van mening is dat dit wat te star is, en anders heb ik er bezwaar tegen.

In het amendement op stuk nr. 19 gaat het om het aantal regionale mobiliteitsfondsen. Ik ben van mening dat dit een zeer bezwaarlijk amendement is, omdat het niet erkent dat wij al negentien regionale mobiliteitsfondsen hebben. Je moet niet op voorhand blokkades leggen op wat je daarmee doet; er is het begrotingsrecht van de Kamer dat de gelegenheid biedt om uit te spreken of je het ermee eens kunt zijn of er gestort wordt of niet.

Het amendement op stuk nr. 20 gaat over het jaarlijks toezenden van een overzicht van de stand van zaken. Ik stel de vraag of "jaarlijks" kan worden gewijzigd in "tweejaarlijks" en wel omdat de monitor met betrekking tot het Nationaal verkeers- en vervoersplan een tweejaarlijkse verslaglegging betreft. Het zou het mooiste zijn, wanneer wij dit daarin mee laten lopen. Anders krijgen wij namelijk tal van partiële communicaties over de stand van zaken, terwijl dit net zo goed kan meelopen in de tweejaarlijkse verslaglegging NVVP. Ik zou de heer Hofstra willen vragen om het in die zin te wijzigen; op zich is het wel een goed idee om het in verslaglegging vast te leggen.

Tegen het amendement op stuk nr. 21, over de evaluatie, heb ik geen bezwaar. Er wordt in uitgesproken dat je niet alleen inzake de expresbanen, maar ook betreffende de tolheffingen een tussenstand zou moeten geven. Het komt een beetje in de buurt van het eerdere amendement op stuk nr. 20.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De minister zegt bij veel van dit soort amendementen dat zij er geen bezwaar tegen heeft. Dat vind ik prima, maar ik krijg wel de indruk dat als je optelt wat er aan verplich-

tingen voor verslaglegging en dat soort dingen inmiddels, ook via amendering door de heer Hofstra, in de wet terecht komt, er een geweldige bureaucratisering van de uitvoering van dit wetsvoorstel aan het ontstaan is. Ik begrijp de gulheid van de minister maar vraag mij af of dat wel verstandig is, als je de optelsom van al die dingen bij elkaar nog eens even de revue laat passeren.

Minister **Netelenbos**: Daarom vraag ik ook of het om de twee jaar kan, omdat wij toch al in algemene termen het Nationaal verkeers- en vervoersplan per twee jaar evalueren en daarbij aan de Kamer laten weten hoe het ermee staat. Daar zou dit dan in mee moeten lopen; dat zou mijn idee zijn.

De heer **Hofstra** (VVD): Misschien kan de heer Van Heemst mijn stelling delen dat, gegeven dat er al een heleboel bureaucratie in de wet zit, alle burgers in ons land door deze nuttige amendementen ook kennis kunnen nemen van de resultaten van het systeem; daar gaat het uiteindelijk om.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Er kan dus nog wel meer bij!

Minister **Netelenbos**: Ik zou de heer Hofstra wel willen vragen of het dan toch niet om de twee jaar kan. Immers, hij wil ongetwijfeld bij het regeerakkoord weer een hoop ambtenaren schrappen en die heb je wel nodig om dit soort werkstukjes te kunnen afscheiden.

Het amendement op stuk nr. 22, van de heer Van Heemst en de heer Eurlings, houdt in dat een betaaltoer voor toltarief slechts gelegen kan zijn op een nieuwe weg. Dat is feitelijk al niet anders aan de orde vanwege de Europese regelgeving. Het amendement is in principe overbodig, maar het kan ook geen kwaad. Ik laat het oordeel over aan de Kamer.

Over de twee experimenten in het amendement op stuk nr. 23 heb ik al een opmerking gemaakt. Mede gezien de ontwikkeling in de tijd, kan het bijna niet anders. Ik heb al gezegd, ook in eerdere instantie, dat ik heel graag de A12 in het rijtje van artikel 41 wil zien opgenomen. Er is hier sprake van maximaal twee experimenten; de A5 wordt dan

Netelenbos

tolheffing; dat wordt geen experiment.

Voorzitter. Tot slot wil ik iets zeggen over het amendement dat al heel veel aandacht heeft gekregen, het amendement dat over de kilometerheffing gaat. Het amendement op stuk nr. 24 stelt voor, in artikel 28 een nieuwe paragraaf op te nemen, de paragraaf 2.4, waarin een artikel 28a zou moeten worden opgenomen. Ik vind dat dit voorstel meer het karakter van een motie heeft dan van een amendement. Weliswaar wordt met het amendement de invoering van een titel geregeld, maar verder niets. Bij de symboliek kan ik mij wel iets voorstellen, maar de gedachte dat hiermee voor eeuwig en altijd de invoering van de kilometerheffing is geregeld, is niet juist. De invoering daarvan vergt namelijk een bepaling over de manier waarop en de voorwaarde waaronder dat zal gebeuren. Het nadeel van het amendement is, dat het punt van de kilometerheffing via wijziging een onderdeel van deze wet wordt, terwijl het voorstel was om dat bij aparte wet te doen. Ik noem in dit verband: de wet op de kilometerheffing, de structuurwet en de invoeringswet. Wetstechnisch is wat nu wordt voorgesteld dus lastig. Ik ken de gevoelens die op dit punt leven wel, maar wat hiermee wordt beoogd, is niet simpel en hiermee wordt ook niet het houvast geboden dat men zoekt. Mochten de indieners van het amendement dit willen handhaven, dan verzoek ik hen wel de datum van 15 mei 2002 daarin te schrappen, want ik weet niet of ik voor die datum het gevraagde wetsvoorstel naar de Kamer kan sturen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. De wet bereikbaarheid en mobiliteit zal gaan over alle mogelijke vormen van beprijzen. Het zou het meest logisch zijn één beprijzingswet te maken. Als de kilometerheffing al bij een aparte wet zou moeten worden geregeld, wil dat nog niet zeggen dat je niet bij deze wet kunt regelen dat er een nadere uitwerking komt van zoiets als een kilometerheffing, al is dat op termijn. Het maakt dan niet uit dat je ervoor kiest hiervoor een aparte wet op te stellen. Dit amendement verplicht dus niet iets over de kilometerheffing in deze wet op te nemen. Er wordt alleen maar in het amendement gezegd dat er ook

zoiets als een kilometerheffing moet kunnen zijn en dat die wettelijk mogelijk is.

Minister **Netelenbos**: Juridisch is dat niet zo. Als je in deze wet een paragraaf 2.4 opneemt en daarin het begrip kilometerheffing opneemt, zal iedere uitwerking tot stand moet komen via wijziging van deze wet. Wetstechnisch is dat altijd zo. Als je aan een bestaande titel iets gaat toevoegen of veranderen, moet dat door wijziging van de wet waarin die titel staat. Dat is standaard en vervat in de richtlijn voor wetgeving.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is ook denkbaar om, als daaraan behoefte zou zijn, op termijn te zeggen: we lichten dit onderdeel uit deze wet en we stellen een nieuwe wet op waarmee alles met betrekking tot de kilometerheffing wordt geregeld. Opnemng van deze paragraaf blokkeert dus niets. Het voegt alleen maar iets toe. Dat is datgene wat u ook wilt, namelijk dat alle soorten mobiliteitstarieven mogelijk worden.

Minister **Netelenbos**: Maar de structuurwet voor de kilometerheffing is zo goed als klaar. De invoeringswet moet nog worden opgesteld. Het voorstel daarvoor zal aan het eind van het jaar voor advies naar de Raad van State worden gestuurd. Als het zou gaan om een termijn van vele jaren, dan zou in het wijzigingsvoorstel een logica zitten. Ik vind nu dat die er niet in zit. De zekerheden die u zoekt, krijgt u niet met invoering van deze titel. Hiermee word je niet verplicht iets te doen. Het geeft dus niet die zekerheid die sommigen graag willen. De zekerheid ligt bij u zelf, bij de politieke fracties in dit huis.

De heer **Hofstra** (VVD): Stel nu dat dit amendement wordt aangenomen. In dit huis is namelijk niets uitgesloten. Wat zou dat dan betekenen? Het zou wel consequenties hebben voor de discussie van zo-even over één systeem voor betalen. Mijn oproep aan de collega's zou dan ook zijn dit voorstel bij motie te verwoorden. Als wij de paragraaf over kilometerheffing in deze wet opnemen, wordt het een zootje.

Minister **Netelenbos**: Daarom zeg ik ook: maak de systemen compatibel.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar het

amendement van de heer Hofstra daarover, wordt niet aangenomen. Dus dat probleem doet zich niet voor.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Met dit amendement wordt de indruk gewekt dat in deze wet wordt bepaald dat er een kilometerheffing komt en dat dus dwingend wordt voorgeschreven dat er een uitvoeringswet komt. Die suggestie is dan toch niet terecht. Er staat: "Onder de naam 'kilometerheffing' wordt een mobiliteitstarief geheven ter zake van het rijden met een motorrijtuig." Die tekst is toch alleen maar zo te interpreteren dat daarmee wordt bepaald dat er een kilometerheffing komt. Of zie ik dat verkeerd?

Minister **Netelenbos**: Ja, dat ziet u verkeerd. Er wordt het opnemen van een titel geregeld en een conditie aangegeven, maar er wordt niets geregeld over de invoering van de kilometerheffing. Daarvoor is een uitwerking nodig.

Mevrouw **Giskes** (D66): Heeft de minister er principieel behoefte aan dat wij ten eeuwig en dage met twee afzonderlijke wetten inzake mobiliteitstarieven werken? Wat is de meerwaarde daarvan?

Minister **Netelenbos**: Het lastige van de kilometerheffing is dat het een dominante fiscale wet is. De heer Van den Berg vroeg ernaar, want hij had gelezen dat ik had gezegd dat de heer Zalm maar eens wat meer in de benen zou moeten. Dat heeft te maken met de fiscale dominantie. De discussie die de Telegraaf had bereikt ging over het Eurovignet. In dat verband heb ik afspraken gemaakt over het rondpompen van geld. Het komt via Verkeer en Waterstaat binnen en het gaat naar Financiën. Dat is allemaal niet zo handig. Het is makkelijker dat de uitvoering bij Financiën ligt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Om het wat te compliceren wil ik toch nog een opmerking maken die de systematiek van de wet raakt alsmede de zorgvuldigheid waarvoor ik eerder heb gepleit. De minister heeft eerder in reactie op mijn expliciete vraag gezegd dat hoofdstuk 2 over de mobiliteitstarieven niet geldt voor de kilometerheffing. Als dit amendement wordt

Netelenbos

aanvaard, zal dat hoofdstuk behoudens een enkel uitgezonderd artikel ook voor de kilometerheffing gelden. Welke consequenties heeft dat voor de totale systematiek? In mijn ogen wordt het allemaal wat ondoorzichtig.

Minister **Netelenbos**: Ik vind het uitermate complex. De artikelen die niet van toepassing worden verklaard, worden weer geschrapt. Mijn medewerkers hebben er goed naar gekeken. Er is geen spanning met de andere artikelen. Het lastige is dat alles wat wij verder in dit kader doen via wijziging van dit wetsvoorstel moet worden geregeld. Ik heb liever een separate wet met de dominantie van fiscale wetgeving. Dat is aan de orde met de omzetting van motorrijtuigenbelasting, BPM en accijns. Wij zijn daarmee bezig.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik heb in aanvulling daarop een vraag aan de minister en de indienster. Waarom wordt artikel 2 uitgezonderd? Dat betekent dat wij een heffing kunnen instellen op wegen die geen openbare wegen zijn in de zin van de Wegenwet. Waar hebben wij het dan over? Waar zijn wij dan mee bezig? Dat is hoogst merkwaardig.

Minister **Netelenbos**: Ja, want zelfs tolwegen zijn openbare wegen in de zin van de Wegenwet.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het mooie van dit debat is dat de minister nu met een aantal amendementen meedenkt. Ik vraag haar om ook met dit amendement mee te denken. De bedoeling is duidelijk. De indieners zoeken weer naar het aanbrengen van samenhang. Het oorspronkelijke wetsvoorstel regelde drie tarieven, terwijl wij nu te maken hebben met een wetsvoorstel dat er nog maar twee regelt en in afwachting zijn van het wetsvoorstel dat de kilometerheffing zal regelen. Is er niet een juridische constructie te bedenken waarmee je in dit wetsvoorstel als het ware al verzekert of aangeeft dat het uiteindelijk bij elkaar moet worden gebracht?

Minister **Netelenbos**: Het lastige is ook nog dat er twee verschillende wetsvoorstellen komen in verband met de invoering van de kilometerheffing, te weten een structuurwet en

een invoeringswet. De zekerheden voor het implementeren van de kilometerheffing moeten wij toch vooral zoeken in het behandelen van de structuurwet. Je kunt een motie indienen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat snap ik. Ik heb dat ook genoteerd als een advies van de minister aan de Kamer. Je zou kunnen zoeken naar een formulering, bijvoorbeeld dat de wet mobiliteit en bereikbaarheid komt te vervallen indien de structuurwet waarin de kilometerheffing wordt geregeld in werking treedt. Dat zou de wetgever als het ware verplichten om alles wat nu in de wet mobiliteit en bereikbaarheid wordt geregeld ook in die andere wet op te nemen. Dan hebben wij weer die samenhang waarin het beprijzen is geregeld. Ik heb liever niks dan een rommelige voorziening, maar is er niets in die richting te bedenken of uit te werken?

Minister **Netelenbos**: Als de heer Van Heemst van mening is dat het in één wet moet worden geregeld, is het voor de hand liggend dat het voorliggende wetsvoorstel het vehikel wordt waaraan de andere wetsvoorstellen als hoofdstuk worden toegevoegd. Wetstechnisch kan dat. Er is geen juridisch probleem; het wordt alleen iets ingewikkelder.

Mijn medewerkers hebben mij nog extra informatie verschaft in verband met artikel 2. Kilometerheffing kan ook van toepassing zijn op niet-openbare wegen. Het gaat dan bijvoorbeeld om wegen op landgoederen. Die worden niet uitgezonderd.

In het amendement op stuk nr. 26 hebben de heer Van Heemst en mevrouw Giskes een effect vastgelegd van 30% minder congestie en een vermindering van de reistijden met 10% met betrekking tot de proef met de expresbaan. Deze percentages vloeien voort uit de proef die wij hadden kunnen houden met betrekking tot de tolpoorten. De genoemde percentages zijn echter een slag in de lucht. Er is geen zekerheid dat deze ook gelden voor de expresbaan.

In de wet staat wat er wordt onderzocht met de proef. Het gaat ten eerste om de verandering van congestie en reistijden op wegen en banen. Dit vereist dat er een nulmeting wordt gehouden, waarna je bekijkt welke veranderingen er

zijn. Indien de proef bijvoorbeeld zou leiden tot meer files, spreekt het voor zich dat wij dat niet willen. Ten tweede gaat het om de verandering in verkeersstromen en ritmotieven op alle in aanmerking komende wegen of banen, inclusief het onderliggende wegennet. Ten derde wordt beoordeeld of er een verandering plaatsvindt in de verkeerssituatie, de verkeersveiligheid, tijdens de heffingsperiode ten opzichte van de voorafgaande periode en in opvolgende periodes. Er kunnen soms nultarieven, soms lage tarieven en soms heel hoge tarieven, zoals de heer Van Heemst zelf zei, worden geheven, waarna kan worden bekeken wat de effecten zijn. Ten vierde wordt gekeken naar veranderingen in verkeersstromen die samenhangen met geluidsbelasting. Ten slotte gaat het om de vraag of de weggebruiker er gebruik van maakt. Elk percentage is in dit verband nattevingerwerk. Die waren gebaseerd op het effect van de tolpoorten. Dit is absoluut iets anders.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het is begrijpelijk dat je in de wet wilt vastleggen wat je wilt bekijken. De PvdA-fractie en de D66-fractie zeggen in dit amendement dat ook in de wet moet worden vastgelegd wat je wilt bereiken. Het is interessant om te bekijken hoe rijstijlen en congesties zich ontwikkelen, maar het gaat ook om de resultaten op dat punt. Wat is nu de ambitie van de minister ten aanzien van verbeteringen door de introductie van die expresbaan?

Minister **Netelenbos**: Er wordt een plan van aanpak gemaakt over hoe je dat gedetailleerd kunt bezien. Verkeerskunde is echter ook een beetje een wetenschap. Het zomaar ergens "30%" op plakken kan in dat licht niet. Het plan van aanpak zullen wij binnenkort met elkaar bespreken. Als de heer Van Heemst per se iets wil regelen, zou hij krachtens wet moeten bepalen op welke manier er met dit soort zaken wordt omgegaan. Dan kunnen wij tenminste een debat voeren op basis van kennis en wetenschap. Dit percentage ging over een heel andere techniek. De proef met de expresbaan is toch vooral bedoeld om de effecten te vergelijken met de nulmeting. Op basis daarvan kunnen conclusies worden getrokken over de effectiviteit van betaalstroken. Ik ken de

Netelenbos

scepsis van de heer Van Heemst, die hij overigens deelt met veel deskundigen. Het is inderdaad niet zeker dat het zal slagen. Het uiteindelijke oordeel of wij verder gaan met betaalstroken moet echter wel zijn gebaseerd op realiteitszin. Ik adviseer de heer Van Heemst dan ook om iets te doen met het desbetreffende artikel, zodat het plan van aanpak een bepaalde inhoud krijgt. Dit alles kan dan in de vorm van een AMvB worden gegoten. Daarover kunnen wij nog praten. Op die manier komt er een juridische verankering. Ik heb er begrip voor dat de heer Van Heemst niet wil dat men op de loop gaat met uitkomsten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil graag zelf bekijken of het amendement zodanig valt om te bouwen dat er voorafgaand aan een proef wordt aangegeven wat de minister met die proef inhoudelijk denkt te bereiken.

Minister **Netelenbos**: Dat is een mogelijkheid.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het gaat dan om minder congestie, sneller reizen en nog een aantal andere zaken. Ik kan mij ook voorstellen dat de minister het zelf een belangrijk punt vindt. Zij doet de proef natuurlijk niet zomaar, maar om iets te bereiken. Wellicht kan zij onderzoeken of zo iets kan worden meegenomen in een nota van wijziging. Dezelfde mensen die daarvoor verantwoordelijk zijn, zijn waarschijnlijk dat voorstel aan het schrijven. Ik kijk daarbij even naar de andere kant van de zaal.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik vraag mij af wat de sanctie zal zijn als dat amendement niet haalbaar blijkt te zijn.

Minister **Netelenbos**: Dat vind ik een dermate slag in de lucht dat je bijna van tevoren zo'n proef laat mislukken.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Mijns inziens zal dat amendement tot niets leiden, juist waar er geen sanctie is als het niet blijkt te werken. Dan leidt het toch nergens toe?

Minister **Netelenbos**: Dan kan de heer Van Heemst met de wet in hand zeggen: het is mislukt. Waar het gaat

om serieuze wetgeving kan je niet zomaar een percentage opnemen waarvan je geen begin van een wetenschappelijke onderbouwing hebt. Het plan van aanpak is bijna gereed. De heer Van Heemst kan natuurlijk ook bij motie verzoeken om bespreking van dat plan van aanpak voordat überhaupt verdergegaan wordt. Er moet in ieder geval wel sprake zijn van een serieuze proef. Er is geld bij aan de orde, evenals toezicht. Er zijn ook een heleboel mensen bij betrokken. Dat betekent dat de voorbereiding serieus moet zijn, want anders kunnen wij er beter niet aan beginnen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is allemaal waar, maar dat gold indertijd natuurlijk ook voor het rekeningrijden. Daarbij lieten wij ons wel vastpinnen op allerlei percentages.

Minister **Netelenbos**: Het rekeningrijden was wel wetenschappelijk onderbouwd door universiteiten en AVV.

Mevrouw **Giskes** (D66): Toen durfden wij er pas aan te beginnen en wat nu voorligt is niet wetenschappelijk onderbouwd en dat gaan wij gewoon doen. Dat is toch een raar beeld dat u zelf toch ook niet in de lucht zou willen laten hangen?

Minister **Netelenbos**: Neen, maar ik heb ook niet voorgesteld om percentages op te nemen in de wet, omdat ik andere onderwerpen wil beschouwen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij gaan nu dus iets doen, waar niet eens een onderbouwing onder zit en waar wij wel geld in steken. Dat zegt u dus eigenlijk.

Minister **Netelenbos**: Het plan van aanpak heeft te maken met de effecten die je wilt meten. Anders dan cordons om steden, behalve in Singapore, geldt dat er al heel veel ervaringen zijn opgedaan met betaalstroken. Maar de vraag hoe dat in Nederland werkt, is op zichzelf niet zomaar te beantwoorden. Wij weten wel van bepaalde tunnels hier dat zodra er geen tol op werd geheven ze volliepen en zodra er wel tol op werd geheven, niemand ze meer wilde gebruiken. Kortom, wij betalen niet graag met z'n allen.

Voorzitter. Het amendement op stuk nr. 27 van de heer Stellingwerf strekt ertoe de wet te laten wachten. Het moge duidelijk zijn dat ik daar absoluut geen voorstander van ben.

Vervolgens kom ik te spreken over het amendement van de heer Eurlings op stuk nr. 28 dat betrekking heeft op het expresbaantarief. Volgens mij is in dezen nog steeds sprake van een misverstand. De expresbanen die de heer Eurlings graag wil, zijn mogelijk op nieuwe wegen waarop dan tol kan worden geheven. Juridisch is dat een onderscheid maar fysiek voor de mensen is dat natuurlijk helemaal geen onderscheid. Als je een weg hebt met een strook ernaast waar tol wordt geheven, dan noemen wij dat een expresbaan. Dan spreken wij dus over een toltarief. Waar het gaat om bestaande wegen, ten aanzien waarvan ook die experimenten worden gehouden, is sprake van het expresbaantarief. Dat onderscheid moet gemaakt worden teneinde verwarring in juridische zin te voorkomen.

De heer **Eurlings** (CDA): Die verwarring heeft de minister echt zelf gecreëerd. In de nota naar aanleiding van het verslag stelt de minister namelijk: ik kan geen zekerheid geven over het niet toepassen van het expresbaantarief op al bestaande wegstroken. Daarmee sluit zij niet uit dat het niet kan worden toegepast op niet bestaande wegstroken. Als het expresbaantarief daadwerkelijk alleen op bestaande wegstroken zal gelden, zal ik het amendement qua dictum veranderen. De principiële uitspraak die dit amendement beoogt is dat, behoudens enkele experimenten, je niet voor al betaalde publieke wegen een extra tarief kunt gaan vragen.

Minister **Netelenbos**: Ik ontraad aanvaarding van dit amendement vanwege de inflexibiliteit die dit met zich brengt. In principe ben ik het met u eens dat tol wordt geheven op nieuwe infrastructuur. Er kan echter niet worden uitgesloten dat er stukjes bestaande weg tussen zitten, zoals op- en afritten.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij hebben zojuist een discussie gehad over het tarief voor de expresbaan van € 7 per passage. Dit geldt voor bestaande wegen die uit de publieke middelen zijn gefinancierd.

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Het gaat om experimenten. Zonder evaluatie gaan wij niet door met het aanleggen van expresbanen.

De heer **Van Bommel** (SP): Eerder heeft u opgemerkt dat in gevallen waarin het door de bestaande infrastructuur en de omgeving niet mogelijk is om een nieuwe strip aan te leggen, een rijstrook van de bestaande weg tot expresbaan wordt verheven. Daarbij gaat het niet om op- of afritten.

Minister **Netelenbos**: Ik noem het voorbeeld van de A4-doorstroomroute. Als je daar iets van wil maken, moet je nagaan op welke wijze een verstandige oplossing kan worden gerealiseerd. Bijna altijd gaat het daarbij om nieuwe wegen en dan noemen wij het tol. Soms wordt er gebruikgemaakt van bestaande wegen en dan noemen wij het tarief.

De vierde nota van wijziging over de A12 wordt nu ingediend. Daarin wordt ingegaan op de heffings-systematiek.

De **voorzitter**: Deze nota is nog niet rondgedeeld, want zij moet nog door u worden getekend. Ik neem aan dat wij nu moeten schorsen om de leden de gelegenheid te geven, de nota van wijziging te lezen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zijn alle aangekondigde wijzigingen in deze nota verwerkt?

Minister **Netelenbos**: Ja.

De vergadering wordt van 15.35 uur tot 15.50 uur geschorst.

Voorzitter: Weisglas

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. De expresbaantarieven en de toltarieven vormen de kern van het verhaal. Ik denk dat het nut van deze discussie inmiddels wel bewezen is, want er was nogal wat verwarring ontstaan. Gaandeweg is ook het wetsvoorstel wat verbeterd en opgeschoond. Van cruciaal belang is dat tolwegen er zijn om nieuwe infrastructuur gefinancierd te krijgen en dat expresbanen er zijn om het verkeer te reguleren. Dat wil zeggen dat je er zeker van kunt zijn dat je

kunt doorrijden, waar natuurlijk een prijs tegenover staat.

Er is een discussie ontstaan over de vraag of je alleen tol mag heffen als er een goed alternatief is. In wezen maak je de discussie over de aanleg van een nieuwe tolgeweg daar alleen maar moeilijker mee. Ik pleit er niet voor om die beperking in de wet op te nemen. Ik kan mij eigenlijk ook niet voorstellen dat de indiener van het amendement daar echt op uit is. Immers, wij proberen door het heffen van tol extra infrastructuur aan te leggen. Ik denk dan ook dat mijn fractie dit amendement niet zal kunnen steunen. De beperking tot nieuwe wegen wordt nu geregeld langs de weg van de plaats van de betaalpoorten. Ik vind dat niet logisch. Ik denk dat in de wet opgenomen moet worden dat het tarief alleen geheven mag worden ten behoeve van een nieuw aan te leggen weg waar financiering voor nodig is.

Wij zijn tevreden dat artikel 3, derde lid, is komen te vervallen, zoals nu in de nota van wijziging is omschreven. Dat wil zeggen dat er niet meer de beperking is van één tarief per poort. Je maakt het dus mogelijk om er creatief mee om te gaan en te kijken wat er op een bepaalde plek nodig is. De minister heeft gelijk dat een uitzondering voor bepaalde groepen bij toltarieven en expresbaantarieven niet zozeer aan de orde zal zijn, afgezien van de groepen die zij zelf heeft omschreven, zoals ambulances, waarvoor per definitie een uitzondering gemaakt zal worden. Bij de discussie over de kilometerheffing zal duidelijk zijn dat er wat ons betreft nogal wat groepen zijn waarvan wij ons afvragen of zij onder deze wetgeving moeten vallen. Wij zijn ook blij dat het maximumtarief voor zowel tolwegen als expresbanen van de baan is, omdat de overheid zich daarmee maximale vrijheid geeft om de doelen te bereiken die wij willen bereiken.

Wij vinden het verwarrend dat er in de periode waarin wij spraken over de spitstarieven heel veel discussie nodig was over de vraag hoe wij een bepaalde proef moesten evalueren. Wij gaan een ander experiment doen, maar nu wordt daar redelijk gemakkelijk overheen gestapt. Er wordt gezegd dat wij het gaan proberen en dat wij wel zullen zien wat het effect is. Vervolgens zullen wij bepalen of het voor herhaling vatbaar is. Dat vinden wij

wel een erg open einde. Wij hebben het amendement met die specifieke percentages medeondertekend. Het is mogelijk dat wij ter vervanging daarvan bepaalde eisen stellen, bijvoorbeeld dat per project dat onderhanden wordt genomen duidelijk wordt omschreven welk doel wordt beoogd, wat de gegevens zijn en wat het resultaat voor de doorstroming is in een bepaalde periode.

Er is nogal wat heen en weer gepraat over een samenloop met de kilometerheffing, zowel in technische als in beleidsmatige zin. Ik denk dat de minister gelijk heeft als zij zegt dat op een stuk weg zich twee verschillende tarieven kunnen voordoen. Ik denk dat wij steeds goed moeten onthouden dat tol en expresbanen passagetarieven opleveren en een kilometerheffing een afstandstarief is. Dit zijn twee totaal verschillende dingen. Ik denk dan ook dat de heer Van Bommel een beetje op het verkeerde been staat als hij zegt dat mensen tweemaal voor dezelfde weg moeten betalen. Je betaalt wellicht een keer voor de weg en je betaalt een keer voor het feit dat je gebruikmaakt van een auto, terwijl wij nu nog het bezit van een auto te veel belasten. Die uitruil maken wij met de kilometerheffing.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik wil mevrouw Giskes voorhouden dat wij de wegenbelasting gaan omzetten in een kilometerheffing. De tolheffing is toch ook een belasting voor die weg. Wij hebben dan een belasting voor die weg in de vorm van tol en in de vorm van een wegenbelasting die is omgezet in een kilometerheffing. Dan wordt er toch twee keer betaald voor het gebruik van de weg.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Van Bommel maakt er geen bezwaar tegen dat er tol wordt geheven, terwijl de automobilist ook motorrijtuigenbelasting betaalt.

De heer **Van Bommel** (SP): Je betaalt dan volgens mij één keer. Als wij de wegenbelasting omzetten in een kilometerheffing, betaal je één keer. Zo is de situatie nu.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voor de wegen die er zijn. Als er nieuwe infrastructuur nodig is die niet kan worden gefinancierd uit de pot waarin de motorrijtuigenbelasting

Giskes

wordt gestort, wordt er iets extra's gevraagd.

De heer **Van Bommel** (SP): De SP is geen voorstander is van het aanleggen van wegen via tolheffing. Wij vinden dat dit uit de algemene middelen moet worden betaald en dat iedereen daaraan moet meebetalen, het liefst via de belastingen en anders via de accijnzen. Dit is ons standpunt en daarover ben ik in eerste termijn toch duidelijk geweest.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik denk dat het over het algemeen ook zo zal gaan.

Naar aanleiding van het amendement van de heren Van Heemst en Eurlings heb ik al gezegd dat wij vinden dat die beperking tot nieuwe wegen niet handig is geformuleerd en dat je daarmee eerder het paard achter dan voor de wagen spant. Voor het overige kunnen wij ons wel vinden in de overgebleven amendementen.

Dan rest mij nog het amendement onder stuk nr. 24 van mijzelf en anderen over de kilometerheffing, waarin wij proberen de kilometerheffing als principe in te voegen in deze wet die immers gaat over alle mobiliteitstarieven. Alles gehoord hebbende, zijn de indieners en ik van mening dat het in dit stadium beter is, in deze wet in ieder geval te definiëren welke soorten tarieven er zo al mogelijk zijn en welke nu nog niet mogelijk zijn, maar vanaf het moment van de inwerkingtreding van de wet wel zijn toegestaan. De uitwerking daarvan kan nog allerlei vormen aannemen. Wij zien er geen principieel bezwaar in als dit in deze wet wordt vervlochten, ook al heeft dit belastingtechnische gevolgen. Het is echter ook denkbaar dat je op termijn tot de conclusie komt dat het beter is, dit element uit deze wet te lichten en daarvan een zelfstandig wetsvoorstel te maken. Dit zien wij dan wel weer.

Afgezien van het feit dat er op dit moment ook een datum wordt genoemd in de wet waarop vervolgwetgeving moet worden ingediend, zijn wij van zins dit amendement in tact te laten, met dien verstande dat ik op mij neem om na te gaan of dit allemaal precies strookt. Dit mede naar aanleiding van de opmerking van de heer Van den Berg. Tot op heden denk ik dat het wel losloopt. Het wordt belangrijk om een laatste toets te

verrichten of alles wat in deze wet in algemene zin wordt gezegd over mobiliteitstarieven, zich verhoudt tot onze plannen met de kilometerheffing. Ik heb daar niet zo'n hard hoofd in, maar wij zullen dit voor de laatste keer toetsen.

Ik stel nu voor in lid 4 van artikel 28a de opmerking "waarvoor voor 15 mei 2002 een voorstel van wet aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal wordt gezonden" eruit te halen. Ik zal een gewijzigd amendement indienen. Verder voeg ik daaraan nog een motie toe. Ik ga er vooralsnog van uit dat de anderen die motie ondersteunen. Zij luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt het kabinet, het wetsvoorstel kilometerheffing voor 15 mei 2002 in te dienen bij de Tweede Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 31 (27552).

Mevrouw **Giskes** (D66): In alle discussies rondom de maatregelen ter bevordering van de bereikbaarheid en mobiliteit heeft D66 steeds de bevordering en verbetering van het openbaar vervoer benadrukt, met name in de Randstad. Bij de aanpassing van het regeerakkoord zijn afspraken gemaakt over spitstarieven, kilometerheffing en wat dies meer zij. In het verlengde van het overleg van gisteren dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet wel voornemens lijkt op enigerlei wijze een serieuze impuls te geven aan het openbaar vervoer in de Randstad (aangeduid met de term "Rondje Randstad"), maar dat financiële

onderbouwing van dit voornemen nog ontbreekt;

overwegende dat het kabinet zich heeft verplicht nog in deze kabinetsperiode te besluiten over de noodzakelijke overheidsmiddelen voor een dergelijk "Rondje Randstad";

draagt het kabinet op, uit de NVVP-middelen ad 39 mld euro voor de periode 2010-2020 in elk geval 5 mld euro te reserveren ten behoeve van het openbaar vervoer in de Randstad en de Kamer dit schriftelijk te melden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (27552).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Mevrouw Giskes gaat kennelijk akkoord met dit wetsvoorstel, terwijl zij herhaaldelijk aangaf dat zij grote problemen had met expresbanen, tolstroken en PPS. D66 hecht ook aan de kilometerheffing. Is zij niet bang dat dit de enige maatregelen zullen zijn die de komende jaren overblijven en dat de eigenlijke noodzakelijke maatregelen voor het autoverkeer niet van de grond zullen komen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Die angst heb ik niet. Met deze wet regelen we in feite dat het slagen van publiek-private samenwerking niet onmogelijk wordt gemaakt. Ik ben daar inderdaad niet erg optimistisch over en de werkelijkheid geeft me ook weinig aanleiding tot optimisme, maar kennelijk voorziet dat in een behoefte. De toestemming voor de aanleg van een weg moet altijd liggen bij de Tweede Kamer en het kabinet; dat zal zo'n vaart dus niet lopen. Wij hebben altijd gezegd dat moet worden onderzocht of expresbanen een mogelijke oplossing zijn. Vandaar dat ik hecht aan een goede omschrijving van wat men daarmee beoogt. Er zullen twee experimenten worden gedaan, andere dan aanvankelijk beoogd. Ik ben benieuwd wat daar uitkomt. Ik verwacht er geen wonderen van, maar ben bereid om te kijken naar alles wat kan helpen.

Giskes

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als ik het goed begrijp, neemt u er genoegen mee dat na vier jaar discussie over de beprijzing van het autoverkeer – een noodzakelijke maatregel – dit het enige is wat in deze kabinetsperiode concreet wordt aangenomen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik neem er genoegen mee dat we een flink eind zijn gevorderd met de kilometerheffing, dat er binnen en buiten de Kamer een brede steun voor het idee bestaat en dat we op afzienbare termijn een regeling krijgen. Meer kan ik op dit moment niet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik heb kennis genomen van de motie. Als ik het goed heb gehoord, dan vraag ik mij af of zij het kabinet – dat overigens binnenkort bijna zeker zal verdwijnen – opdraagt om uit middelen voor de periode 2010-2020 een aantal miljarden te reserveren. Kan mevrouw Giskes mij uitleggen hoe ik dit begrotingstechnisch of financieel-technisch moet zien? Als dat mogelijk zou zijn, heb ik ook nog wel een aantal wensen voor die periode, bijvoorbeeld op het gebied van de vaarwegen en de waterbodemsanering. Wat moet ik met deze motie?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is te vergelijken met de Zuiderzeelijn. Ook daartoe hebben wij onszelf verplicht en wij hebben gezegd dat die afspraak moet worden geconcretiseerd. Daartoe beleggen wij geld waarvan wij zeker weten dat het er tegen die tijd is. Dat geld bestemmen wij voor de door ons gestelde prioriteiten.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wij beleggen dat geld, zegt mevrouw Giskes. Dat doet zij bij motie in 2002 voor een periode na 2010. Zij is financieel beter op de hoogte dan ik. Kan zij mij uitleggen in hoeverre het kabinet dat dan zitting heeft, daaraan gebonden is? Wij zijn dan drie kabinetten verder.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat gebeurt wel vaker. Ook als wij over het MIT praten, regeren wij behoorlijk over ons graf heen. Toch doen wij dat.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het MIT is een officieel stuk van de

regering, geaccordeerd door de Kamer. Dit is heel wat anders.

Mevrouw **Giskes** (D66): De Zuiderzeelijn is op een analoge manier geregeld. Het is kennelijk wel degelijk mogelijk dat het kabinet aangeeft van zins te zijn, een bepaald bedrag uit te trekken voor een goed systeem van openbaar vervoer in de Randstad. Het kabinet kan dan met recht en rede zeggen dat het probeert de bereikbaarheidsproblematiek van de Randstad aan te pakken en niet alleen door het indienen van een wetsvoorstel inzake expresbanen en tolheffingen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik wil hier niet te lang over discussiëren, maar het gaat dan om beleidsmatige uitspraken over een voorgenomen beleid. Dat is natuurlijk wat anders dan de suggestie dat wij op dit moment miljarden euro's in budgettaire zin kunnen vastleggen. Dat kan natuurlijk niet, daarover zal mevrouw Giskes het toch met mij eens zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben het niet helemaal eens met de heer Van den Berg, maar dat zal duidelijk zijn.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording, die op een aantal punten verheldering schonk. Helaas gaf zij ook verheldering op een punt dat ik betreurt, namelijk dat deze wet in ieder geval niet het integrale karakter zal dragen dat mijn fractie steeds heeft beoogd. De minister zegt duidelijk dat deze wet wat haar betreft alleen zal gelden voor tolheffing en expresbaantarief en niet voor het instrument dat mijn fractie cruciaal acht in de mobiliteitsproblematiek: de kilometerheffing. Mijn fractie betreurt dat zeer en ik zeg eerlijk dat ons animo om dit wetsvoorstel te steunen hierdoor bepaald niet toeneemt. Bovendien blijkt dat de automobilist, als het aan de minister ligt, tot in lengte van jaren met meerdere systemen kan worden geconfronteerd. In de SGP-fractie leefde ooit de gedachte dat alle mobiliteitsheffingen op een gegeven moment zouden worden geïntegreerd in de kilometerheffing, gedifferentieerd naar tijd en plaats. Dat is het instrument bij uitstek op dit terrein. Ik betreurt het dat dit

perspectief er nu niet is. Door middel van verschillende amendementen wordt nu gepoogd om dat perspectief linksom of rechtsom overeind te houden. Wij moeten nog maar afwachten of een en ander tot een logisch en juridisch acceptabel geheel leidt.

Daarmee kom ik terecht bij een volgende vrees die binnen mijn fractie leeft. Als ik zie wat de minister beoogt en als ik zie welke amendementen voorliggen, vraag ik mij zeer af of wij uiteindelijk over een juridisch consistent wetsvoorstel zullen beschikken. Ik moet natuurlijk nog afwachten wat het gewijzigde amendement van mevrouw Giskes betekent, maar ook daarbij heb ik, vanuit een juridische benadering, wat vragen. Wij dringen aan op de grootst mogelijke zorgvuldigheid. Wij kunnen het ons, na alle discussies van de afgelopen jaren, echt niet veroorloven dat er straks een wetsvoorstel voorligt dat op bepaalde punten niet goed blijkt te zijn. Beleidsmatig kent mijn fractie grote twijfels bij dit wetsvoorstel terwijl er in juridische zin nog veel vragen zijn.

Zo is voor mij nog steeds niet duidelijk wat nu precies de exacte omschrijvingen zijn van de expresbanen en de tolwegen. Ik heb de minister horen zeggen: het kan erg op elkaar lijken maar het is duidelijk: de tolweg is nieuw en de expresbaan is bestaand. Dat lijkt duidelijk, maar dan kan ik mij niet voorstellen dat wij op bestaande, al betaalde wegen alsnog het expresbaantarief zouden gaan introduceren. Dat was niet de bedoeling. Ik dacht dat wij wat dit betreft zouden zorgen voor nieuwe infrastructuur, eventueel naast een bestaande weg. Ook ik blijf wat dit betreft een fysieke scheiding bepleiten. Als ik de minister goed heb begrepen, is het mogelijk dat van een bestaande weg een strook wordt aangewezen als betaalstrook. Welnu, daarover ben ik zeer verbaasd. Het zal misschien aan mij liggen, maar ik meen toch dat wij er in het verleden nooit op deze manier over hebben gesproken. Graag hoor ik hierop nog een reactie. Ik neem aan dat de heer Eurlings hierop nog terugkomt, mede gelet op zijn amendement waarvan ik inmiddels een gewijzigde versie heb gezien. Volgens mij moet hierover, mede gelet op de noodzaak van een consistent wetsvoorstel, absolute helderheid worden geboden,

Van den Berg

eventueel door middel van aanvulling van artikel 1, de begripsbepalingen. Volstrekt duidelijk moet zijn wanneer er sprake is van een toelweg en wanneer er sprake is van een expresbaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vraag mij af of u de reactie van de minister goed heeft samengevat. Ik meen dat zij het als volgt heeft gezegd: in beginsel gaat het om nieuwe stroken, maar als je dat als dogma gaat hanteren, doe je wellicht afbreuk aan datgene wat je wil bereiken, namelijk stroken realiseren waarvan mensen snel, zonder opstoppen, gebruik kunnen maken. U geeft aan dat de minister gesteld zou hebben dat het automatisch over bestaande wegen zou mogen. Ik denk dat u niet goed heeft samengevat wat de minister heeft gezegd.

Voorzitter: Van Nieuwenhoven

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik vind het prachtig dat u de minister steun verleent, maar ik weet niet of ze dat echt nodig heeft. In het algemeen is ze goed in staat om zelf haar bedoelingen te verwoorden. Het kan aan mij liggen, maar ik meen toch dat ik haar bij het begin van haar betoog duidelijk heb horen zeggen – ik heb het opgeschreven –: die zaken kunnen dicht bij elkaar liggen, maar onthoudt u maar: als wij het hebben over nieuwe voorzieningen, gaat het om toelwegen; hebben wij het over bestaande wegen, dan gaat het over de expresbanen. Zo is het op een bepaald moment gezegd; misschien is de minister later wat opgeschoven. Overigens maak ik hier geen verwijten; ik wil helderheid. Ik vraag de minister strak nog eens precies aan te geven wat de situatie is. Als het zo onduidelijk blijkt te zijn, bepleit ik dat een en ander in de wet zelf goed wordt vastgelegd.

Voorzitter. Ik heb kennisgenomen van de vierde nota van wijziging. Verbaasd heb ik mij over het vervallen van het derde en vierde lid van artikel 12. Met de eerste onderdelen, a en b, kan ik instemmen. Onderdeel c gaat over het vervallen van het maximumtarief en daar verbaas ik mij over. Ik maak mij daar bezorgd over, opnieuw op grond van de noodzaak om wetgeving zorgvuldig tot stand te brengen. Op pagina 26 van de nota

naar aanleiding van het verslag lees ik dat de minister juist tot opname van een maximum tarief in de wet is gekomen omdat zij het advies van de Raad van State goed op zich heeft laten inwerken. Dat overtuigde haar er te meer van dat vastleggen van een maximum tarief nodig was. In de loop van het debat hoor ik ineens dat het er toch maar uit wordt gehaald. Wij spreken over fiscale aspecten. Daarmee moeten wij altijd uiterst zorgvuldig zijn. Ik verzoek de minister om dit nog eens toe te lichten, ook in het licht van wat de Raad van State er eerder over heeft gezegd, want dat gaf de minister aanleiding om het in de wet op te nemen. Hier wil ik graag volstrekte duidelijkheid over.

Ik zal niet alle amendementen bespreken. Wel merk ik op dat het amendement van collega Stellingwerf op stuk nr. 27 uit een oogpunt van beleidsmatige en juridische integratie mij erg aanspreekt. De minister nam er duidelijk afstand van. De instrumenten uit het wetsvoorstel zouden volgens het amendement pas worden toegepast als het andere wetsvoorstel ook is behandeld, zodat wij het integrale karakter dan goed kunnen bekijken. Dat garandeert dat wij de zorgvuldigheid en samenhang bewaken.

Voorzitter. Ik kan niet anders dan concluderen dat er nog wat onduidelijkheden zijn, die ik in tweede termijn heb aangeduid. Het wetsvoorstel heeft in onze ogen een te beperkte strekking. Het meest essentiële instrument wordt niet geregeld. Het ontbreken van het integrale karakter is voor mijn fractie bezwaarlijk. Wij zullen ons eindoordeel over de wet pas kunnen bepalen in het licht van de resultaten van de stemmingen over de verschillende amendementen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp de wens van de heer Van den Berg om tot een zo groot mogelijke integratie van alle mobiliteitstarieven te komen. Die wens heb ik zelf ook. Ik vond echter het antwoord van de minister, dat zij niet per strook straks de kilometerheffing kan regelen, overtuigend. Is de heer Van den Berg daar gevoelig voor? Hoe stelt hij zich dat eigenlijk voor? Als hij een oplossing heeft, houd ik mij aanbevolen.

De heer **Van den Berg** (SGP): In mijn ogen zouden de instrumenten

waarover wij vandaag praten in een ideale situatie uiteindelijk moeten verdwijnen. Ik meen al heel lang en heel consistent te hebben bepleit dat de kilometerheffing het instrument bij uitstek is, in het bij zonder als het kan worden gedifferentieerd naar tijd en plaats. Dat deden wij al voordat anderen overtuigd waren van het nut van de kilometerheffing. In mijn ogen zou de kilometerheffing het enige instrument moeten zijn waarop wij onze mobiliteitssturing baseren.

□

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

Voorzitter. Ik heb in eerste termijn gezegd dat mijn fractie het wetsvoorstel onvoldragen vindt. Het is niet af. De minister had het wat ons betreft beter kunnen terugnemen in plaats van het nu ter goedkeuring aan de Kamer voor te leggen. Ik denk dat ik ieder uur op dit punt meer gelijk heb gekregen. De nota's van wijzigingen bleven komen. Dat de minister amendementen overneemt geeft aan, dat zij zelf ook vindt dat het voorstel op belangrijke punten beter had kunnen zijn. De minister zal dit uitleggen als luisteren naar de Kamer, maar wanneer het goede punten zijn had zij er zelf mee moeten komen.

De toelwegen en expresbanen zullen er als tijdelijke maatregel wel komen. De regering heeft extra geld nodig voor de aanleg van infrastructuur. Het bedrijfsleven wil wel meebetalen, omdat het op die manier ook mee kan besturen. Het neemt een deel van de regie over de inrichting van ons land over via publiek-private samenwerking. Onze fractie vindt dat dit leidt tot een verlies van democratische aspecten in het politieke besluitvormingsproces. Wij maken daar principieel bezwaar tegen.

Als de toelwegen en expresbanen er straks zijn – de schaarste is nu eenmaal ver opgelopen en de schade door files is groot – zullen zij een hinderpaal vormen bij het verwezenlijken van andere instrumenten. In eerste termijn en door interrupties is duidelijk geworden welke situatie zal ontstaan. Brede wegen kunnen nu al opnieuw ingericht worden. Op lange delen van de A4 kunnen de strepen anders worden getrokken, waardoor een extra rijbaan kan worden aangelegd. Waarom doet de minister dat niet nu al meteen? Dit is bestaande infrastructuur, waar de



De heer Van der Steenhoven (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

breedte van de weg het toestaat dat meer auto's passeren.

Ik ben overigens benieuwd naar de situatie die ontstaat, wanneer de heer Van Heemst gelijk krijgt: er is een expresbaan aangelegd, er is betaald en je staat toch in de file. Volgens mij haalt dat het draagvlak voor de expresbanen direct onderuit. Ik stel voor om dergelijke expresbanen Van Heemstbanen te noemen: banen waarvoor is betaald en waarop je toch in de file staat. De heer Van Heemst is er niet; dus hij moet die eer maar via de Handelingen tot zich laten komen.

De kilometerheffing is volgens mij na aanneming van dit voorstel en de invoering van expresbanen en tolwegen van de baan. De minister heeft gezegd dat er maar iets fout hoeft te gaan en het wordt later. Wel, er zal veel fout gaan; misschien op 15 mei, maar zeker na 15 mei. De fraudegevoeligheid is nog steeds een groot probleem. Op het punt van de privacyaspecten zullen wij er ook niet uitkomen. Maar veel belangrijker is dat door de komst van de tolwegen en de expresbanen het draagvlak voor een kilometerheffing, dat er nu nog wel is, er niet meer zal zijn. Nederlandse automobilisten willen niet twee keer betalen voor gebruik van hetzelfde stuk weg. De minister kan het wel anders noemen, maar het is niet anders. Voor het rekeningrijden hebben wij 260 mln gulden

oftewel 116 mln euro uitgegeven. Wij hebben er niets voor teruggekregen; het is weggegooid geld. Nu dreigt hetzelfde te gebeuren. Dat komt de gemeenschap duur te staan.

In eerste termijn heb ik het doorberekenen van de autokosten via de brandstofaccijnzen het ideale instrument genoemd. Alle andere dingen, ook de kilometerheffing, heb ik toen second best genoemd. Wij moeten streven naar variabilisatie van de autolasten via de brandstofaccijnzen in Europees verband. Dat zal tijd kosten. Daarom vind ik dat de regering in Europees verband veel meer moet ondernemen en concrete voorstellen moet doen om te zorgen dat dit uiteindelijk werkelijkheid wordt. Vandaar dat ik de Kamer de volgende motie voorleg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat variabilisatie via een verschuiving van belastingheffing van autobezit naar autogebruik wenselijk is;

constaterende dat de kilometerheffing een gecompliceerd instrument is dat voorlopig niet kan worden ingevoerd;

constaterende dat de regering verhoging van de brandstofaccijnzen het meest voor de hand liggende instrument acht voor variabilisatie;

verzoekt de regering om met concrete voorstellen in Europees verband variabilisatie van de autolasten via brandstofaccijnzen na te streven,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (27552).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik begrijp het standpunt van de SP-fractie niet meer. Ik heb de afgelopen tijd gemerkt dat zij een warm pleitbezorger is van een kilometerheffing; weliswaar een platte heffing die onrechtvaardig uitpakt, maar toch. Nu komt zij op de valreep met een nieuw voorstel. Kan de heer Van Bommel misschien uitleggen wat de koers van de SP-fractie is?

De heer **Van Bommel** (SP): Een platte heffing is geen onrechtvaardige heffing. Daarover hebben wij in eerste termijn denk ik voldoende gediscussieerd. Uw fractie heeft daarover een ander standpunt dan de SP-fractie.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heffing is onrechtvaardig, omdat je op het platteland evenveel betaalt als in de Randstad, terwijl je daar wel een alternatief vindt in de vorm van het openbaar vervoer.

De heer **Van Bommel** (SP): Zo gaan wij de discussie opnieuw voeren, maar u begint zelf. Ik heb gezegd dat mensen op het platteland niet automatisch meer kilometers maken. Er zijn regio's waar men gemiddeld evenveel kilometers maakt als in de Randstad, namelijk die 18.000. Daarnaast is het openbaar vervoer op het platteland niet per definitie op elke verbinding slechter dan in de Randstad. Dat is een verkeerde, simplistische voorstelling van zaken. Die spreekt u kennelijk wel aan.

U vroeg naar ons standpunt over de kilometerheffing. Wij willen die heffing graag, maar ik zie dit wetsvoorstel als een hindernis. Als

Van Bommel

dit wordt aangenomen en er komen expresbanen en tolwegen, dan komt die kilometerheffing er helemaal niet meer. Nogmaals, Nederlanders zijn niet bereid om twee keer te betalen voor hetzelfde product. Ik geef iedereen daar groot gelijk in.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dan kunt u toch gewoon tegen het wetsvoorstel stemmen? U hoeft toch niet ineens een heel nieuwe koers in te slaan?

De heer **Van Bommel** (SP): Ik voorspel dat dit weer een heel lang circus wordt. De Kamer gaat weer heel lang met de regering discussiëren over de kilometerheffing, een structuurwet en een uitvoeringswet. Dat gaat weer jaren duren. Er gaan weer honderden miljoenen gulden, iets minder euro's, aan verspild worden. Uiteindelijk gaat de heffing ook weer van de baan, want dan hebben wij de tolwegen en de expresbanen, terwijl ...

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U legt zich daar kennelijk bij neer. Mijn conclusie is dan ook dat de SP-fractie nu ook de kilometerheffing ten grave heeft gedragen.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik constateer dat zij die dit wetsvoorstel steunen, zagen aan de poten van de stoel van de kilometerheffing.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U dient zelf een motie in om een andere koers in te slaan!

De heer **Van Bommel** (SP): Nee, ik dien een motie in omdat de SP-fractie van mening is dat het doorberekenen van de autokosten via de brandstofaccijnzen eigenlijk de beste oplossing is; tegelijkertijd realiseren wij ons dat dit wel binnen Europees verband moet gebeuren. Ik vind dan ook dat de regering in Europees verband met concrete voorstellen moet komen om dit te realiseren. De regering geeft immers zelf in de memorie van toelichting aan dat dit het meest voor de hand liggende instrument is; zij deelt derhalve de opvatting van de SP. Als het tegelijk gebeurt met het voorbereiden van de kilometerheffing – ik denk overigens dat die er niet meer komt en mijns inziens denkt de heer Van der Steenhoven dit ook – dan denk ik dat je nu al

moet beginnen met het doen van concrete voorstellen.

De heer **Eurlings** (CDA): De SP-fractie en de CDA-fractie zitten wellicht niet overal op één lijn, maar ik hoor één punt in het verhaal van de heer Van Bommel dat mij zeer aanspreekt. Hij zegt dat mensen het niet accepteren als zij dubbel moeten betalen en dat hij hen daarin gelijk geeft. Dat betekent dan echter dat wij, zo mag ik hopen, op de steun van de heer Van Bommel mogen rekenen voor een amendement dat voorkomt dat mensen straks via het exprestarief dubbel gaan betalen, namelijk eerst voor het aanleggen van de weg en dan voor het gebruik van de weg.

De heer **Van Bommel** (SP): Ja, zeker; dat lijkt mij voor de hand liggend. Het zou toch raar zijn dat voor bestaande infrastructuur die al betaald is, nog een keer betaald moet worden. Daarom heb ik ook de situatie geschetst op de A4, waar je nu al, door het op een andere manier trekken van de strepen, meer doorstroming van auto's kunt realiseren. Kennelijk wil deze minister daar niet aan en moet het nog gereserveerd blijven voor de expresbanen waar straks voor betaald moet worden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Dit soort onzin wil ik graag ingetrokken hebben. Ik heb zelf gezegd dat het maar een voorbeeld was en dat het niet zo is dat het zo zal gaan. Ik heb zelfs gezegd wat het risico is als je zo'n voorbeeld noemt ... En, ja hoor: de heer Van Bommel!

De heer **Van Bommel** (SP): De minister heeft het over "dit soort onzin", maar het is het voorbeeld van de minister! Het is dus de onzin van de minister en die kan ik niet intrekken. Zij kan wel haar eigen woorden intrekken.

Minister **Netelenbos**: Ik heb uitdrukkelijk gezegd dat het er een voorbeeld van was hoe je moet kijken naar complexe vraagstukken. Alles wordt hier nu versimplificeerd en het gevolg is dat de files per dag groeien...

De heer **Van Bommel** (SP): Nu is het mijn schuld dat de files per dag groeien!

De **voorzitter**: Dat heb ik de minister niet horen zeggen. Gaat u door met uw betoog.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik zag de minister jaknikken toen ik dit zei. Ik denk dus dat de minister het wel zo bedoelt. Ik zie het haar opnieuw bevestigen. Welnu, dan wordt de SP-fractie hier toch wel erg veel macht toegedicht. Maar ja, dit kabinet loopt al een tijdje op zijn laatste benen.

Voorzitter. Ik kom tot mijn politieke oordeel. Deze wet is niet alleen onvoldragen; aan deze wet heeft de SP-fractie ook helemaal geen behoefte. Immers, die expresbanen en tolwegen zullen voorkomen dat wij instrumenten kunnen invoeren die integraal zijn, die rechtvaardig zijn en waar een draagvlak voor is. Ik doel op instrumenten waar wij in het hele land oplossingen mee kunnen bereiken in de sfeer van het voorkómen dat er te veel auto-kilometers gemaakt worden, dat de files blijven en dat er geen vertrouwen meer is van de burger in de overheid dat de overheid de problemen in deze sfeer zal oplossen.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. De behandeling van de wet heeft in enkele opzichten wel helderheid gegeven, maar de verwarring is in bepaalde opzichten ook toegenomen, zodat de vraag is wat nu het verlies en wat de winst is. De helderheid werd in ieder geval niet altijd vergroot op een manier waar wij blij om zijn, met name op het punt van de samenhang tussen de kilometerheffing, waarvoor het wetsvoorstel nog moet worden ingediend, en de twee tarieven die in dit wetsvoorstel zijn neergelegd. Wij vinden dat de samenhang hier ver te zoeken is.

Kern van ons probleem is dat er in de toekomst twee systemen met twee apparaten naast elkaar kunnen ontstaan. Dat betreuren wij zeer, omdat de grote voordelen van een kilometerheffing, waar wij al sinds jaar en dag voor pleiten, op die manier niet optimaal worden ingeboekt. Een kilometerheffing kun je differentiëren – daar zijn wij een hartgrondig voorstander van – naar milieukeurmerken, naar tijd, naar plaats en naar wegvak. Naar onze overtuiging maakt dat het tol- en

Stellingwerf

expresstarief uiteindelijk overbodig en onnodig, maar dat zullen wij misschien pas kunnen uitdiscussiëren wanneer het wetsvoorstel er ligt. Het schort naar onze mening op dit moment in ieder geval aan een daadwerkelijk vastgesteld integraal mobiliteitsbeleid. De verbrokkeldheid neemt alleen maar toe. Ik zie een groot gevaar in het afzonderlijk besluiten over deze wet en over de over enige tijd nog in te dienen wet voor de kilometerheffing. Het resultaat dreigt te worden dat we het tol- en expresbaantarief nu accepteren, maar dat de kilometerheffing uit het zicht verdwijnt, zeker na 15 mei. Daarom heb ik het amendement op stuk nr. 27, het amendement waarvan de minister de aanneming zojuist heeft ontraden, ingediend. Met dat amendement wordt niet beoogd aanneming van de wet uit te stellen, maar om delen van de wet niet in werking te laten treden alvorens wij de kilometerheffingwet hebben aangenomen. Ik meen dus heel constructief bezig te zijn. Ik heb ook heel goed naar de minister geluisterd. Terecht zei zij in eerste termijn: daar is dit debat voor. Voor ons is dit amendement in ieder geval cruciaal bij het bepalen of wij de wet willen. Ik maak van de integratie van heffingen en systemen zo'n punt, omdat het erop lijkt dat wij de voordelen van het systeem van kilometerheffing niet optimaal benutten. Voor de zekerheid dien ik op dit punt een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- een systeem van kilometerheffing op afzienbare termijn de basis zal vormen van een innovatief mobiliteitsbeleid;
- de hoogte van zo'n heffing is gerelateerd aan de afgelegde afstand en kan worden gerelateerd aan onder andere de periode waarin en de plaats waar wordt gereden;
- moet worden gestreefd naar één integraal systeem van heffingen;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk na introductie van de kilometerheffing het toltarief en het expresbaantarief in de kilometerheffing te integreren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (27552).

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Uiteraard ben ik benieuwd naar de reactie van de minister op deze motie. Ik hoop in ieder geval dat zij integratie niet uitsluit. Misschien dat zij daarover nu nog niet een definitief oordeel kan geven, hetgeen ik bijna zou denken. Een oordeel zou echter wel het minste zijn wat deze motie kan bewerkstelligen.

Voorzitter. Dan wil ik nog wijzen op een passage in de nota naar aanleiding van het verslag op grond waarvan wij denken dat de motie door de minister kan worden onderschreven. Op blz. 7 van de nota naar aanleiding van het verslag wordt iets gezegd over de kilometerheffing en de minister zegt dan: "In die zin zou het systeem voor de kilometerheffing te zijner tijd mede kunnen worden gebruikt voor de inning van de gelden, verschuldigd voor het gebruik van een expresbaan of tolgeweg. De mate waarin de systemen in de toekomst zullen worden geïntegreerd, is op dit moment nog niet duidelijk." Mij dunkt dat dit helder is. De minister zegt dit in de nota naar aanleiding van het verslag, dus als reactie op de inbreng van de Kamer.

Ik ben ook beducht voor de scheiding waarop ik nu steeds doel, vanwege de voorgeschiedenis van het rekenrijden en ook vanwege de houding van zowel de VVD als het CDA. Het CDA is zeer consistent geweest; daarop valt weinig af te dingen. De VVD heeft gisteren echter alles opengelaten wat opengelaten kon worden als het gaat om de introductie van de kilometerheffing. In eerste termijn zegt de heer Hofstra: "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 daarover besloten moeten worden." Me dunkt!

Voorzitter. Ik vind het vertrouwen dat de minister in haar eerste termijn heeft uitgestraald op dit punt

aandoenlijk, maar niet erg reëel. Ik hoop dat de heer Hofstra in ieder geval meer duidelijkheid wil scheppen over de inzet van de VVD. Met de aanneming van deze wet krijgen we, lijkt mij, alleen maar meer asfalt.

Laat duidelijk zijn: wij zijn niet principiële tegenstanders van tolheffing. In bepaalde situaties kan tol worden geheven, maar feit is wel dat private exploitatie belang heeft bij files op de gewone weg, de weg naast de tolgeweg of expresbanen. Dat betekent een probleem voor het mobiliteitsbeleid.

Voorzitter. Dat voor tolheffing bij de Beneluxtunnel een wet nodig zou zijn, vonden wij een nogal gezocht argument. Als de minister tolheffing daar heel belangrijk had gevonden, had daarvoor, net als dat in het verleden in bepaalde situaties is gebeurd, een klein, een apart wetsvoorstelletje kunnen worden ingediend.

Ik kom bij ons amendement op stuk nr. 9. Ik heb goed naar de minister geluisterd. Zij heeft ons overtuigd op dit punt. Het ging vooral om de BOR-gelden. In de contracten is voldoende helderheid gegeven over de verdeling. Over de andere gelden kunnen wij met het oog op de toekomst nog vraagtekens houden. Wij zullen de vinger aan de pols moeten houden. Bij de tweejaarlijkse rapportages kunnen wij er voldoende zicht op houden.

De voorzitter: Het amendement-Stellingwerf (stuk nr. 9) is ingetrokken.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Ik heb begrepen dat het amendement op stuk nr. 24 van de collega's Giskes en Van Heemst wordt aangepast en dat de datum wordt geschrapt. Wij kunnen zo'n aangepast amendement waarschijnlijk steunen. Uiteraard houden wij een slag om de arm in afwachting van de definitieve vorm, maar die intentie is voor ons volstrekt helder. Wij denken dat het nodig is om ook in deze wet de relatie met de kilometerheffing in beeld te houden en in de tekst te verwoorden.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik was blij met de woorden van de heer Stellingwerf. Hij zegt terecht dat de CDA-fractie, overigens net als zijn

Eurlings

fractie, een consistente lijn heeft gevolgd in deze discussies. Voor ons is de uitdaging om de problemen op te lossen, waarbij hoort dat mensen alternatieven krijgen. Daarmee staat of valt het. Ik heb mijn eerste termijn helemaal rond die alternatieven opgebouwd. Als je gaat beprijzen en spitstarieven gaat heffen en als mensen geen alternatief hebben – ik hoor dat geluid steeds meer – dan wordt het duur betaald in de file staan. Ik constateer tot mijn vreugde dat steeds meer mensen dat probleem beginnen te zien.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mag ik daaruit afleiden dat de heer Eurlings onze motie over het Rondje Randstad in ieder geval zal steunen?

De heer **Eurlings** (CDA): Laten wij ons even bij de orde van deze dag houden. Ik ben benieuwd wat u hier gaat doen. Ik heb hier een paar heel serieuze voorstellen rond dit wetsvoorstel. Ik wil u eerst daarop aanspreken voordat wij de discussie hier vertoebelen met andere discussies.

De discussie hier was vandaag al troebel genoeg. Laat ik onze uitgangspunten helder neerzetten. De CDA-fractie heeft altijd gepleit voor betaalstroken in de vorm van PPS, gedeeltelijk particulier betaald, als extra infrastructuur. Mensen hebben dan keuzevrijheid en kunnen dat ook betalen, want zij krijgen er een filevrije weg voor terug die wijzelf niet of grotendeels niet betaald hebben. Dat vind ik realistisch, een toevoeging. De heer Reitsma heeft er jarenlang voor gepleit. Ik was dan ook blij dat deze wet in principe dit voordeel leek te bieden. Het moet een alternatief zijn, een extra weg, het moet via PPS gedeeltelijk particulier betaald worden en het moet een filevrije doorgang garanderen. Kijken wij nu naar dit voorstel, dat wij al maandenlang bediscussiëren. Ik las vanochtend in de krant dat een van de coalitiepartijen de wet "broddelwerk" noemde. Ik probeer altijd zo inhoudelijk mogelijk naar dergelijke wetten te kijken. Maar de discussie van vandaag volgend moet ik in de richting van de heer Hofstra – hij was het – zeggen dat het woord "broddelwerk" zo gek nog niet is gevonden.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik wil graag een correctie aanbrengen.

"Broddelwerk" was van toepassing op het amendement van mevrouw Giskes en de heer Van Heemst over dat gekke gedoe met de kilometerheffing. De wet heb ik niet geassocieerd met broddelwerk, het amendement wel.

De heer **Eurlings** (CDA): Nu verbaast de heer Hofstra mij weer een beetje. Laten wij ook op dit punt het eind van de discussie afwachten. Ik vond de discussie vandaag in elk geval mistig, omdat wij nu drie verschillende definities van de begrippen "expresbaan" en "expresstarief" hebben gehoord. In de nota naar aanleiding van het verslag staat naar aanleiding van vragen van de CDA-fractie dat de zekerheid niet kan worden gegeven dat een expresbaan niet ook op bestaande wegstroken kan. Schijnbaar kan het op bestaand en op nog niet bestaand. Vervolgens zegt de minister vandaag aan het begin van het debat: een expresbaan is op bestaande wegen en een tolweg is een nieuwe weg. Ik ben de minister dankbaar dat zij een handreiking in mijn richting deed. Tijdens de schorsing heeft zij verklaard dat het bij een expresbaan gaat om een weg die door de overheid is aangelegd en waarbij het expresstarief het sturende element is en dus niet, zoals bij een tolweg met PPS, het terugbetalen door de belastingbetaler van de niet door ons betaalde infrastructuur. Nu de mist is opgetrokken, kan ik dit eendoordeel op mij laten inwerken. Ik vraag mij dan wel af of die mist plotseling uit Noordzee is komen opzetten, of dat het het soort mist is dat willens en wetens tijdens een discoavond wordt gecreëerd. Ik heb er moeite mee en ik zal uitleggen waarom. Als de expresbaan op deze manier wordt gedefinieerd, gaat het dus niet om een weg die in het geheel of grotendeels met particulier geld is aangelegd maar om een publiek betaalde weg. Het prijsinstrument is dan bedoeld om te sturen. Het lijkt wel een repetitiegeweer. Elke keer, bij de kilometerheffing, bij het spitstarief en het rekeningrijden, komen wij weer terug op dezelfde discussie over het gebruik van tarieven om te sturen op overheidswegen. Ik vind dat inhoudelijk niet correct omdat mensen geen alternatief hebben. De gewone weg wordt daardoor nog smaller; er blijft misschien nog maar een rijstrook over. De bestaande file wordt alleen

nog maar langer. Mensen zullen nog meer in de file staan dan nu. Deze nieuwe manier van sturen is een nieuwe manier van rekeningrijden en loopt vooruit op een kilometerheffing met spitstarieven. Daarnaast vind ik het principieel onjuist dat, nadat belastingbetalers een weg hebben gefinancierd, gebruikers daarvoor opnieuw moeten betalen. Er is gesproken over een bedrag van € 7 per doorgang. De heer Van Heemst wil dit, als er een file blijft staan, zelfs nog verhogen. Ik vind het niet passend.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat oordeel vind ik heel merkwaardig in het licht van de drie uitgangspunten waaraan die expresbaan moet voldoen, die de heer Eurlings aan het begin van zijn verhaal heeft genoemd. Een van die uitgangspunten is dat je een snelle doorstroming moet kunnen garanderen. Welke conclusie trekt de heer Eurlings daaruit, nu hij pleit voor een maximumtarief? Hij zegt eigenlijk dat als de expresbaan volloopt, de mensen pech hebben gehad en maar betaald in de file moeten staan. Dat wilden wij juist niet! De bedoeling is dat mensen op de expresbaan tegen betaling snel kunnen doorrijden.

De heer **Eurlings** (CDA): Als de heer Van Heemst een compleet beeld wil geven, moet hij de andere twee voorwaarden ook noemen. Wij hebben gezegd dat er nieuwe banen kunnen komen die particulier worden betaald. Deze komen dan bovenop de bestaande infrastructuur. In dat geval is het heffen van tol realistisch, omdat de weg niet is betaald door de belastingbetaler.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nu verdraait de heer Eurlings zijn eerdere punt. Hij vond dat de wegen via PPS-constructies moeten worden aangelegd, wat inhoudt dat er zowel overheidsgeld als particulier geld in wordt geïnvesteerd. Daar gaat het echter niet om. De heer Eurlings wil dat er op die expresbanen snel kan worden gereden, zonder files en opstoppingen. Die files en opstoppingen zouden echter wel kunnen ontstaan. Wil de heer Eurlings dan wel of niet met een hoger tarief bereiken dat de doorstroming op gang komt?

De heer **Eurlings** (CDA): De heer Van Heemst is natuurlijk een knap

Eurlings

debater, maar hij moet wel realistisch blijven. De PvdA kan er natuurlijk anders over denken, maar wij vinden dat het op een weg die al betaald is, niet reëel is om mensen € 7 of meer te laten betalen. Tolheffing moet slechts plaatsvinden voor het terugverdienen van het deel van een weg dat particulier is gefinancierd. De heer Van Heemst wil bestaande wegen duur maken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het gaat erom of in het plan van de heer Eurlings de doorstroming wordt gewaarborgd.

De heer **Eurlings** (CDA): In het plan van de heer Van Heemst wordt de doorstroming absoluut niet gewaarborgd. Zijn expresbanen moeten komen op plekken waar nu al een lange file staat. Een voorbeeld daarvan is Schiphol, waar het iedere ochtend en avond een grote drukte is. De heer Van Heemst wil van de bestaande stroken er één peperduur maken. Hoe lang zal dan de file worden op de andere wegstroken? Zijn plan is dus geen oplossing. Daarnaast moeten mensen veel geld betalen voor een weg die zij zelf al hebben betaald. Dat is gewoon een heel principiële uitgangspunt. Vindt u het reëel dat de belastingbetaler moet betalen voor een weg die hij in feite al heeft betaald, teneinde op die manier te reguleren? Ik ben er niet voor omdat ik het principiële onjuist vind en omdat het het fileprobleem in ons land niet oplost.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat ben ik helemaal met u eens. We hebben het daar ook niet over. We hebben het over de wijze waarop uw plan werkt. We hebben het over de vraag of in het CDA-plan het tarief gebruikt mag worden om de doorstroming te waarborgen. Met andere woorden: als die doorstroming er in uw plan niet is, bent u er dan wel of niet voor om het tarief wat omhoog te schroeven waardoor alsnog die doorstroming wordt gegarandeerd aan de automobilist?

De heer **Eurlings** (CDA): Daar zijn wij niet voor. Waar de capaciteit nu al veel te klein is, moet je extra genereren. Door onze investeringen in ons verkiezingsprogramma kunnen wij meer dan u, maar allebei kunnen wij meer met PPS. Waar de capaciteit nu al te klein is, gaat u één strook minder druk maken voor

mensen die dik betalen voor een weg die wij met z'n allen al betaald hebben. Hierdoor worden de andere stroken nog veel drukker. Dat is dus geen oplossing want de doorstroming op al die stroken neemt niet toe, misschien eerder af. Men moet duur betalen voor een weg waarvoor men zelf al betaald heeft. Ik vind dat een principiële punt.

Minister **Netelenbos**: De discussie over files en expresbanen is heel vaak gevoerd, met name met de heer Reitsma. Het was uw fractie die mij heeft uitgenodigd om expresbanen toe te staan. Nu doe ik dat dus, en nou bent u de grootste bezwaarmaker.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister heeft zelf drie verschillende definities van de expresbaan gehanteerd. In de nota naar aanleiding van het verslag een keer; vanochtend bij het begin van het debat de tweede keer en in de schorsing na afloop van de eerste termijn de derde keer. Drie verschillende definities. Daar kijk ik de minister nu niet meer op aan, maar zij moet wel realistisch blijven. In het oorspronkelijke voorstel dat er lag, zeker in het voorstel van de heer Reitsma, was een betaalstrook een ander principe dan de expresbaan zoals die nu in de derde definitie is genoemd. Daarbij ging het wel degelijk om het genereren van extra middelen voor extra infrastructuur en het de mensen daarvoor laten betalen. Iedere partij kan hier haar eigen oordeel vellen, maar ik vind het geen goed principe dat mensen voor een door henzelf betaalde weg straks € 7 of, mijnheer van Heemst, misschien nog meer, zullen moeten gaan betalen. Dat is niet reëel, dat is niet juist en het is ook geen oplossing voor de fileproblemen. Wij moeten ons juist richten op extra capaciteit, ook bij het openbaar vervoer, zo zeg ik tegen mevrouw Giskes, door PPS aan te trekken en daarvoor te gaan, in plaats van met sturingsinstrumenten het gebruik van de propvolle wegen te proberen te reguleren.

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Eurlings is volgens mij wat bang voor spoken. Hoe vaak zal het nu voorkomen dat op een bestaande weg waar het al vreselijk druk is, wij nog eens in staat zijn een of twee stroken af te zonderen om er expresbanen van te maken? Echter,

waar dat wel kan, vraag ik mij af wat er op tegen is, als je uit bent op het principe waarover de heer Reitsma het altijd had, namelijk: het mag wel wat kosten als je maar door kunt rijden. Dat regel je met de expresbanen. Als je nieuwe infrastructuur wilt aanleggen, is het instrument van de tolheffing voorhanden. U krijgt dus alles waar u op uit bent. Dus waar maakt u zich druk over?

De heer **Eurlings** (CDA): Bij een expresbaan, waarbij er een strook simpelweg duurder wordt gemaakt, geldt dat mensen moeten betalen voor een weg die reeds door hen betaald is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voor de expresbaan geldt een regulerings-tarief. De opbrengsten daarvan zijn dus niet bedoeld om de aanleg van nieuwe wegen te financieren, maar om bij wijze van spreken doorstroming te kopen.

De heer **Eurlings** (CDA): Inderdaad, het is een regulerings-systeem voor de reeds bestaande wegen. Dan zijn we weer terug bij de tolpoortjes en het rekeningrijden en bij kilometerheffing en het spitstarief. U komt die eer toe; u bent er altijd voor geweest. Wij zijn er niet voor omdat wij denken dat het niet werkt en niet reëel is. Waar er geen alternatieven zijn vind ik het niet reëel om over te gaan tot het duurder maken van de bestaande wegen door middel van rekeningrijden, spitsheffing of kilometerheffing. In consistente lijn daarmee vinden wij het ook niet reëel om over te gaan tot expresbanen, waarbij het gewoon gaat om het een stuk duurder maken van een bestaand stuk weg. Dat is een consistente lijn. En wat dat betreft zijn wij beiden consistent.

Mevrouw **Giskes** (D66): Met dat verschil dat op dat duurder gemaakte stukje weg je kunt rijden. Het principe van de expresbaan is namelijk: je betaalt ervoor en dan kun je rijden.

De heer **Eurlings** (CDA): En wat denkt u dat er op die andere stukjes weg gebeurt?

Mevrouw **Giskes** (D66): Daar heeft u nooit van wakker gelegen. Uw theorie was altijd: de mensen laten stilstaan of ze laten betalen, maar dan moeten ze ook kunnen rijden.

Eurlings

Welnu, dat regel je met een expresbaan.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij zijn daar alleen maar mee bezig geweest. Daarom geloven wij ook niet in deze manier van regulering. Sluit nu eens aan bij de dagelijkse praktijk van een automobilist. Die heeft geen alternatief, die heeft alleen maar die weg. Kort en goed, op grond van onze uitgangspunten kunnen wij niet accepteren dat dit soort tarieven voor een bestaande weg ingevoerd worden. Voor onze fractie is uitslag van de stemming over het amendement op stuk nr. 30 cruciaal voor onze eventuele steun aan het wetsvoorstel. Dit geldt overigens ook voor een ander amendement, waar ik straks op terugkom.

Er moet een realistisch alternatief zijn voor een weg waar je extra voor moet betalen. Het amendement op stuk nr. 11 van de heer Hofstra is mij uit het hart gegrepen. Uit de discussie blijkt hoe nodig dit amendement is, zo zeg ik in de richting van de heer Van Heemst. De fractieleider van de PvdA heeft gezegd dat de ondertunnelde verbinding van de A2 er moet komen. Daarover zou nog deze kabinetsperiode een besluit genomen worden. Er is echter nog steeds geen besluit, hoewel de kabinetsperiode bijna ten einde is. Wat zegt mijnheer Van Heemst nu: wij moet daar tol heffen, ook als er geen alternatief is. Dat moet hij maar eens in de regio uitleggen. Als hij zich meer in de systematiek had verdiept, wist hij dat de provincie alleen zeer substantieel wil bijdragen aan dit project onder de voorwaarde dat er geen toltarief zal komen. De A2 is de enige doorvoerroute. Het was eigenlijk een dom voorbeeld van de heer Van Heemst. Je kunt wel tol heffen over particulier gefinancierde oplossingen, maar alleen als er een alternatief is. Ik hecht sterk aan dit principe. Ook de aanvaarding van het amendement op stuk nr. 11 is cruciaal voor onze afweging over het wetsvoorstel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij hebben dit voorbeeld een aantal keren gebruikt. Het gaat erom dat je op plekken waar de nood hoog is meer kunt doen dankzij de tolheffing. Naarmate er meer voorwaarden aan het heffen van tol verbonden worden, kan je minder doen aan de knelpunten in een regio. U denkt dat u met deze benadering heel veel

bereikt voor Maastricht en omgeving, maar de werkelijkheid is dat u de oplossing voor een groot knelpunt jaren ophoudt. Ik denk dat u zich danig vergist als u nu zo enthousiast daarop reageert.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik zou maar eens met de PvdA-gedeputeerde in Limburg gaan praten als ik u was, want dan weet u waar u het over heeft. De overheid houdt de basisverantwoordelijkheid voor de infrastructuur als er geen goede verbindingen tussen grote steden zijn. De PvdA-gedeputeerde en ook het college van Limburg zijn van mening dat het van de zotte is als voor die ene doorgang tol geheven wordt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U stelt nieuwe eisen aan een oplossing die in het wetsvoorstel wordt geboden. Daardoor maakt het moeilijker in plaats van gemakkelijker.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik concludeer dat de leider van de PvdA zijn belofte niet nakomt op dit punt. De PvdA houdt daarmee de basisverantwoordelijkheid van de overheid voor het aanleggen van netwerken van wegen tussen de grote steden niet overeind. Ik wens de heer Van Heemst succes met die keuze, maar ik heb een andere opvatting.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het wordt een merkwaardig debat. Zoals bekend, ben ik geen groot voorstander van deze wet. Ik zie meer in de structurele oplossing van het beprijzen van het totale autoverkeer. U bent echter een groot voorstander van expresbanen en van tolwegen. Door uw opmerkingen daarover maakt u de realisering van expresbanen en tolwegen onmogelijk. Ik neig ertoe, voor uw amendement en dat van de heer Hofstra te stemmen. Ik krijg dan mijn zin, maar u helpt u eigen voorstel om zeep.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat denk ik niet. Ons voorstel was nooit om een met publieke middelen betaalde weg zwaar te belasten met extra heffingen. Wij willen PPS-constructies meer kans geven, zowel voor weginfrastructuur als voor het openbaar vervoer. Dit betekent extra infrastructuur met privé-geld, terwijl de kosten gedeeltelijk kunnen

verhaald op de gebruikers. De gebruiker betaalt en dat moet ook u aanspreken, mijnheer Van der Steenhoven. Ik zou zeggen dat u de amendementen eens goed moet lezen. Als u consistent bent, steunt u ze.

De **voorzitter**: Wilt u afronden? U neemt wel erg lang de tijd voor een tweede termijn.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik maak nog één opmerking over de steun voor het amendement op stuk nr. 30 en het amendement op stuk nr. 11. Die zijn voor ons van cruciaal belang. Uit de inbreng van de fracties van SP en SGP maak ik op dat zij welwillend tegenover dat amendement staan. Met de steun van de VVD-fractie kan dit amendement het dus halen. Ik roep de heer Hofstra dan ook met klem op om de moed op te brengen om een eigen lijn te kiezen. Hij is normaal gesproken niet van moed gespeend. Ik vraag hem dan ook om dit amendement te steunen en om te voorkomen dat wij een dubbelbetaling gaan invoeren.

Ik rond af met een opmerking over de amendementen over de kilometerheffing. Er doen verschillende definities de ronde, waardoor de mist over dit onderwerp blijft hangen. Je zou de term "broddelwerk" breder kunnen hanteren dan de heer Hofstra vanochtend heeft gedaan in de pers. Hoe je ook denkt over kilometerheffing, wij moeten voorkomen dat het broddelgehalte verder toeneemt. Tegen de voorstanders van kilometerheffing zeg ik dat zij niet bevreesd moeten zijn voor 15 mei. Laten wij na 15 mei inhoudelijk discussiëren over de kilometerheffing.

Ik hoop dat wij voor dit wetsvoorstel kunnen stemmen, want er is ons veel aan gelegen om PPS-constructen te stimuleren. Mocht dat niet kunnen, dan zal de CDA-fractie er alles aan doen om zo snel mogelijk na 15 mei te komen met een wetsvoorstel dat wel werkt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Eerlijk gezegd weet ik niet precies wat broddelen is, maar het klinkt alsof het niet als een compliment is bedoeld. Ik wil graag weten wat er mis is met de inhoud van het amendement.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind dat het ontijdig is. Wij moeten er nog

Eurlings

een hele discussie over voeren. Ik zou ook graag zien dat een aantal moties wordt uitgevoerd, voordat wij inhoudelijk over de kilometerheffing gaan praten. Ik vind het ook een beetje een schijnvertoning om het in de wet op te nemen, terwijl het nog moet worden uitgewerkt in een wetsvoorstel. Als de coalitie in het najaar zegt dat het niet gebeurt, dan is het zo weer van de baan. Ik vind dat je dan een schijnzekerheid creëert. Ik zou liever zien dat wij een keer breedvoerig over kilometerheffing spreken als alles is uitgekristalliseerd. Dan kunnen wij gewoon doen wat de meerderheid van de Kamer wil. Dat lijkt mij een betere benadering.

Mevrouw **Giskes** (D66): U hebt dus geen commentaar op de inhoud van het amendement. U zegt alleen dat iedere wet veranderd kan worden, maar dat is een open deur.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb wel commentaar op de inhoud van het amendement. Het is namelijk niet inhoudelijk. Het doel ervan is dat er in de wet komt te staan dat kilometerheffing een instrument kan zijn. Het is een motie in de vorm van een amendement. Ik vind dat wij serieus met wetgeving moeten omgaan. Wij moeten te zijner tijd discussiëren over de wet met alles erop en eraan, zodat wij een goede afweging kunnen maken. Dat lijkt mij inhoudelijk een betere benadering.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik ben het met u eens dat wij serieus moeten omgaan met wetgeving. Ik denk dan ook dat u mijn amendement op stuk nr. 27 zou kunnen steunen. Daarin staat dat op een aantal onderdelen moet worden gewacht met inwerkingtreding totdat helderheid is ontstaan over het wetsvoorstel voor de kilometerheffing.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat vind ik niet. In eerste termijn heb ik duidelijk aangegeven dat ik PPS-constructen met extra wegen iets heel anders vind dan kilometerheffing. Ik vind het ook heel normaal dat dit gescheiden wordt behandeld. Ik ben niet voor die koppeling. Ik sta wat dat betreft lijnrecht tegenover u. Ik vind dit wel een consequentere benadering dan het amendement waar wij zojuist over spraken. Hier dwing je de

koppeling inderdaad mee af, maar ik zie die koppeling niet zitten.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoord. Zij zei in het algemene deel dat via deze wet het tolverbod in Nederland wordt opgeheven. Dit is natuurlijk de crux van het hele verhaal. Het is ook heel verstandig dat wij dit doen, maar dan wel onder bepaalde voorwaarden. Ik houd moeite met het in mijn ogen te kunstmatige verschil dat de minister maakt tussen de expresbanen en de tolwegen. Ik voorspel dat die voor automobilisten hetzelfde ogen. Ik ben er zelfs voor dat zij er hetzelfde zullen uitzien, want het verschil tussen beide is aan normale mensen echt niet uit te leggen. De crux van beide systemen is dat je door extra te betalen naast de normale belastingen, het recht verwerft op een kortere reistijd. De heer Van Heemst overdrijft helemaal, dat heb ik gisteren ook al gezegd, want hij spreekt over yuppen met grote auto's en grote monden tegenover al die zielige mensen die aan de andere kant van die al of niet fysieke afscheiding staan en langzamer vooruit komen. Dit is toch het principe van een prijsmechanisme: je hebt de vrije keus om extra te betalen en langs de file te rijden of niet en in de file aan te sluiten. Ik zou dit graag op deze manier definiëren.

Over de vervlechting met de kilometerheffing is al veel gezegd. Ik vind die ongewenst. Hiermee wordt tolheffing weer mogelijk gemaakt. Ik ben het ermee eens dat op de lange termijn iets als een kilometerheffing in welke vorm dan ook onvermijdelijk zal zijn. Ik ben niet tegen internationale regelingen via accijns, maar als België, Nederland en Duitsland alle autobelastingen in de benzineprijs stoppen, zal er altijd een verschil van een euro per liter brandstof blijven bestaan. In Nederland zijn wij te veel verslaafd aan autobelastingen om het alleen via de accijns te kunnen doen. Als het zou lukken om het in Europa beter te doen dan nu, ben ik daar zeker niet op tegen. Daarom zeg ik dat wij op langere termijn op een kilometerheffing zullen moeten overgaan, maar dit is echt op langere termijn. Het is technisch en juridisch ingewikkeld, maar ook financieel. De minister heeft er geen geld voor

geraamd in ICES en het is op korte termijn financieel niet te regelen. Wij moeten ons daarover bij deze wet nu geen zorgen maken. Daarom stel ik voor dat dit amendement wordt ingetrokken.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik constateer met tevredenheid dat de heer Hofstra zich nu iets positiever uitlaat over accijnzen. Ik zou hem nog positiever willen stemmen. Als je kijkt naar de cijfers en de analyse van bijvoorbeeld de BOVAG, dan komen daaruit heel andere verschillen in benzineprijzen naar voren. Hoe komt de heer Hofstra op een prijsverschil van een euro tussen Nederland en de omringende landen als die laatste hun belasting in de accijnzen vervlechten?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ga uit van de bestaande accijnzen waartussen de verschillen niet zo groot zijn en van de luxebelasting. Bij ons zijn auto's 30 à 40% duurder dan in Duitsland. Dit moet je natuurlijk ook meetellen. Vervolgens hebben wij nog de wegenbelasting. Als dit correct wordt verrekend aan beide zijden van de grenzen, houd ik dit bedrag over.

De heer **Eurlings** (CDA): Dit is toch een schijnredenatie. In het voorstel voor een kilometerheffing van uw eigen regering wordt die BPM toch ook niet helemaal versleuteld. Daarom is toch juist die afstemming nodig. Je moet nagaan hoeveel er gezamenlijk kan worden gevariabiliseerd om ervoor te zorgen dat dit werkt. Die analyse zou je toch op zijn minst moeten maken voordat je definitief instemt met een kilometerheffing. Dit is toch een realistische benadering.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik herhaal nog maar eens dat dit een hele goede eerste stap zou kunnen zijn. Er is inmiddels een witboek en daarover wordt gediscussieerd in Europa. Mijn stelling is dat wij via dit instrument nooit zover kunnen komen als met een kilometerheffing, hoewel ik van mening ben dat ook een kilometerheffing bij voorkeur Europees moet worden aangepakt.

De heer **Eurlings** (CDA): Dit is sowieso een zinnige randvoorwaarde. De heer Hofstra is het er dus mee eens dat er voordat wij definitief beslissen over een kilometerheffing,

Hofstra

een duidelijke visie en analyse moeten liggen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij praten nu steeds over een kilometerheffing, maar wij zouden dit eigenlijk niet moeten doen. Dit is dus ook mijn voorstel. Daarom ben ik van mening dat het betreffende amendement niet in de wet moet worden verwerkt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb al menigmaal gehoord dat de heer Hofstra het beleid van de minister steunt als het gaat om beprijzen, benutten en bouwen en dat de kilometerheffing daarbij hoort. Hij zegt dit nu eigenlijk weer. De enige vraag is nu nog op welke termijn zo'n heffing zou kunnen worden ingevoerd. Zegt u nu eigenlijk impliciet iets anders, of wilt u eindelijk eens zeggen wat u gelooft en waarvan u wilt dat het werkelijkheid wordt?

De heer **Hofstra** (VVD): Gisteren zei ik dat het prijsbeleid voor ons uit twee stappen bestaat. De eerste stap is de feitelijke opheffing van het tolverbod in Nederland, nieuwe wegenscapaciteit bouwen en daar tol op heffen. We helpen daarmee echt een deel van de problemen oplossen. De tweede fase is naar mijn mening een soort kilometerheffing, hoe die ook precies vorm krijgt, eventueel voorafgegaan door variabilisatie met accijnzen. Wij hoeven dit toch nu niet helemaal te bespreken? Belast de discussie er dan ook niet mee.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat stelt toch ook niemand voor? Het enige voorstel is om alle mogelijkheden van beprijzen nu te benoemen. U bent daar voor, dus waarom steunt u het niet, in plaats van dat u weer roept dat het broddelwerk is?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dat broddelwerk. Er zijn journalisten die het debat volgen en die schrijven dat in de krant.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dit wetsvoorstel is broddelwerk, dat is wel gebleken uit al die amenderingen van u. Het hele wetsvoorstel is broddelwerk, maar we proberen er iets goeds van te maken, om iedereen te bedienen die dat wil. Maar je moet wel reëel zijn en het compleet maken, met alles wat rond beprijzing mogelijk is.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik teken hiertegen bezwaar aan. Ik word nu in de hoek van de broddelaars gezet, maar daar voel ik mij niet thuis.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dan zijn we in goed gezelschap.

Wij hebben het wetsvoorstel gaandeweg het debat nogal gewijzigd. Er was namelijk nogal wat aan te merken en te veranderen. Zonder wetsvoorstel kom je niet verder met je ideeën. Hetzelfde geldt voor de kilometerheffing. Dat wilt u toch ook, mijnheer Hofstra?

De heer **Hofstra** (VVD): Nogmaals, ik denk dat het goed is dat wij deze stap zetten. Belast het geheel nu niet met de veel moeilijker discussie over de kilometerheffing.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. De heer Hofstra maakt er zoveel bezwaar tegen dat het echt lijkt alsof het voor hem onoverkomelijk is. Ik weet dat hij van de kilometerheffing een punt maakt, maar leidt aanname van het amendement voor hem nu tot een "onaanvaardbaar" van dit wetsvoorstel? Hij maakt er namelijk wel heel veel woorden aan vuil.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat ben ik wel met u eens. Ik zeg niet dat wij zeker niet voor het wetsvoorstel zullen stemmen als het amendement wordt aangenomen. Daarmee zou ik de mensen nog te veel eer geven. Volgens mij is het woord "kilometerheffing" dat er één keer in voorkomt een soort schaamlap. Het heeft mijn voorkeur om het er niet in te stoppen. Houd die discussies gewoon uit elkaar!

De heer **Van Bommel** (SP): Het is van tweeën een: of u vindt het erg belangrijk dat het er niet in komt en maakt zich er met heel veel woorden sterk voor, of het maakt u eigenlijk niet veel uit omdat het maar een woordje is. Welke van de twee is het nu?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind het gewenst dat het niet in de wet komt en het is mijn goed recht om dat te bepleiten, als het moet met enige stemverheffing. De meerderheid beslist hier echter en het kan best zijn dat bij stemming blijkt dat het er wel in zit. Ik ga niet op voorhand uitspreken dat wij bij de stemming

over het gehele voorstel de wet zullen verwerpen; dat zou echt onverstandig zijn.

De heer **Van Bommel** (SP): Alles is voor u dus nog mogelijk: u kunt het voorstel afstemmen of u kunt ermee instemmen. Deelt u in ieder geval de conclusie dat u, wanneer u na de aanname van dit amendement met het wetsvoorstel instemt, daarmee ook impliciet accepteert dat de kilometerheffing een wettelijke verankering heeft gekregen?

De heer **Hofstra** (VVD): Nee, omdat wij de voorzitter te zijner tijd zeker zullen vragen om apart over dit onderdeel te kunnen stemmen. En dan zullen wij tegen dat onderdeel zijn. De Kamer neemt het dan wel aan, maar tegen de VVD kan dan niet worden gezegd dat ze er voor is geweest.

De heer Eurlings zei het ook al duidelijk: nieuwe wegen of stroken. Het amendement op stuk nr. 30 noemt expliciet de voorbeelden, projecten en experimenten waarin dit kan. Nu heeft de minister veel publiciteit gegeven aan het idee om smallere stroken te bouwen, zeker in de Randstad waar de grootste problemen zijn. Het is toch heel wel mogelijk dat er meer stroken worden gebouwd. De minister voegt zelf de A12 toe, zij het op een ander stuk dan ik had verwacht, namelijk het stuk tussen Oudenrijn en de afslag Bodegraven. In die weg zit asymmetrie: aan de noordkant vier rijstroken, aan de zuidkant drie, met een heel brede middenberm. Als dat experiment wordt uitgevoerd, dan zou ik zeggen: maak er nog een paar strookjes bij en zet daar een tarief op. Daarmee doen we iedereen veel plezier.

Wij houden vast aan het amendement op stuk nr. 11: er moet sprake blijven van een alternatief voor de bewuste tolverbinding. Ik zeg dat met name omdat het door dit wetsvoorstel niet alleen mogelijk wordt om tol te heffen op rijkswegen, maar ook op gemeentelijke wegen. Hoe ziet de minister dat? Ik neem toch aan dat dit alleen geldt in relatie tot het hoofdwegennet, of kunnen grote steden straks in allerlei uitbreidingswijken tol heffen? Ik ben daar niet op voorhand tegen, maar dan moet er wel een alternatief zijn.

De heer **Van Bommel** (SP): Het amendement van de heer Hofstra

Hofstra

inzake het alternatief is zeer cruciaal. Daarmee zegt hij dat geen tol mag worden geheven wanneer er geen alternatief is. Dan kunnen er geen PPS-constructies worden gemaakt en dan komt er geen verbinding. Wat dat betreft, gooit de heer Hofstra zijn eigen ruiten in.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar maak ik mij helemaal geen zorgen over. De A73 is als voorbeeld de revue gepasseerd, net als de A31 in Friesland. Dit wetsvoorstel biedt in mijn ogen de mogelijkheid om vlakbij bestaande stroken tol te heffen, bijvoorbeeld erboven of ernaast, wellicht zelfs eronder. Daarom zeg ik ook steeds: blaas het verschil tussen tolweg en expresbaan nu niet op, want burgers snappen dat niet. Het komt feitelijk op hetzelfde neer.

De heer **Van Bommel** (SP): Het voorbeeld van de A2 spreekt in dit geval meer tot de verbeelding. Het gaat daarbij om een tunnel waardoor de weg door Maastricht wordt ontlast. Hoe gaat de heer Hofstra om met dat voorbeeld? Moet de tunnel gratis toegankelijk zijn als de bovengrondse weg niet meer voor doorgaand verkeer beschikbaar is of moeten beide opties worden opengehouden? In het laatste geval weet ik nu al waar het op uitdraait. Men maakt dan geen gebruik van de tunnel en de A2 blijft voor veel overlast en gevaar zorgen.

De heer **Hofstra** (VVD): Als wij vasthouden aan het alternatief – dat is een heel principiële keuze die mijn fractie nadrukkelijk maakt – kan dat voor Maastricht betekenen dat er geen tol wordt geheven. In Maastricht is evenwel niet alleen sprake van doorgaand verkeer, maar ook en vooral van extern verkeer en verkeer in de stad. Het doorgaande verkeer kan onder de grond worden geleid, maar het andere verkeer moet ook goed worden afgewikkeld. Ik geef toe dat in het uiterste geval geen tol op de A2 kan worden geheven. Toch is dat een betere oplossing dan de ring van de heer Van Heemst met tolheffing aan de oostkant en geen tolheffing aan de westkant. Daar zit niemand op te wachten.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Hofstra juicht over het afschaffen van het tolvorbod. Dat heeft evenwel tot gevolg dat straks

tol kan worden geheven op rijkswegen, provinciale wegen, gemeentewegen en waterschapswegen. Wij gaan dan terug naar de middeleeuwen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik woon zelf vlakbij een tolhuisje. Dat zijn leuke objecten om te zien. Ik ben er evenwel geen voorstander van. Verkeer moet niet worden aangehouden; een en ander moet op een moderne manier gebeuren. Wij hebben grote behoefte aan nieuwe infrastructuur, aan extra wegcapaciteit. De tolgelden kunnen worden benut om tegen lagere investeringskosten te bouwen. Daar is helemaal niets mis mee. Wat stelt de minister zich voor bij het toepassen van deze wet door andere overheden? Dat is een van de redenen dat ik zoveel waarde hecht aan het gratis alternatief. Ik weet precies wat gemeentebesturen zouden kunnen doen en daar zitten wij zeker niet op te wachten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als de gemeentebesturen iets dergelijks in hun hoofd halen, worden zij daarop beoordeeld bij de verkiezingen. Burgers kunnen dan aangeven of zij dat een goed plan vinden. Wij moeten vertrouwen hebben in de lokale politiek en de lokale democratie. Het gaat mij evenwel om een ander punt. De minister is het in hoge mate eens met de benadering van de heer Hofstra. Zij kan zich voorstellen dat bekeken wordt of er een alternatieve route is die gratis kan worden gebruikt. Zij vroeg aan de heer Hofstra of hij zijn amendement wilde aanpassen zodat in een uitzonderlijke situatie van dat uitgangspunt kan worden afgeweken. De minister gaat dus een heel eind met de heer Hofstra mee. Is hij bereid om een stapje in haar richting te zetten door wat ruimte te bieden voor die uitzonderingssituaties?

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Heemst is bekend met mijn redelijkheid. Ik kan zijn vraag dus bevestigend beantwoorden. Mijn fractie wil bekijken of het amendement iets anders kan worden vormgegeven, zodat de regel heel duidelijk van toepassing is maar dat in enkele gevallen een andere conclusie kan worden bereikt. De beleidsvorming op zich kan daarbij weer helemaal ter discussie komen te staan, ook in deze Kamer.

Voorzitter. Wij hebben goede nota genomen van de opvatting van de minister dat er per voertuigcategorie kan worden gedifferentieerd. Dat lijkt mij prima, maar ik begrijp dat er voor expresbanen aan één tarief wordt gedacht. Ik zie het voordeel daarvan wel in, maar ik zou toch op de categorie motorfietsen willen wijzen. Dat is geen grote groep, maar zij kan toch aantonen dat zij niet goed vergelijkbaar is met al die grotere voertuigen. Wellicht zou dat tot een wat verlicht tarief kunnen leiden.

De heer **Van Bommel** (SP): U noemt deze categorie in verband met de expresbanen, maar niet in verband met de tolwegen.

De heer **Hofstra** (VVD): Neen. Wat de tolwegen betreft heeft de minister zelf al gezegd dat er onderscheid in categorieën zal worden gemaakt.

De heer **Van Bommel** (SP): Ook wat u betreft dient dat verlichte tarief voor motorrijders op de tolwegen te gelden?

De heer **Hofstra** (VVD): Inderdaad, vanwege het simpele feit dat ze qua afmetingen niet kunnen worden vergeleken met de grotere voertuigen. Overigens komt er met betrekking tot de expresbanen nog een veiligheidselement bij. Wanneer er aan de rechterkant een file staat, waar motorrijders zich misschien snel doorheen willen bewegen, kan het veiliger zijn om ze aan de linkerkant te hebben.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik deel uw opvatting, maar nu is een en ander ook duidelijk door ú uitgesproken.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Wat de belastingdienst betreft heeft de minister een voorbeeld gegeven. Ik kan mij voorstellen dat het op de aangegeven manier moet. Wij zullen verder wel zien hoe dit wordt uitgewerkt.

Opnieuw vraag ik aandacht voor de bezwarenprocedure voor burgers die menen dat ze ten onrechte een aanslag hebben ontvangen. Natuurlijk moeten wij de praktijk afwachten maar wij hechten er toch aan dat die procedure vergelijkbaar is met die voor andere intensieve handhavingssystemen.

Hofstra

Geen antwoord heb ik van de minister gekregen op mijn vraag of de Rijksdienst voor het wegverkeer – ik denk dat de tolwegen een goede klant worden voor de rijksdienst te Veendam – de kosten in rekening mag brengen zoals dat ook voor normale transacties wordt gedaan. Voorkomen moet worden dat alles voor niets zou moeten gebeuren.

Voorzitter. Ik kan melden dat ik amendement nr. 13 dat over de btw handelt, intrek. Ik wijs er wel op dat het om 19% gaat en dat er sprake zou zijn van een forse verhoging wanneer btw zou moeten worden berekend.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-Hofstra (stuk nr. 13) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Wat de netto-opbrengst voor het Infrastructuurfonds betreft ben ik bereid om de door de minister aangegeven aanpassing door te voeren in het desbetreffende amendement. Echter, dat betekent dan wel voor gemeenten en provincies dat men het geld slechts kan sturen naar een fonds dat weer met projecten te maken heeft. Men mag het geld dus niet gebruiken om de kamer van de burgemeester opnieuw in te richten. Overigens, als al die middelen naar het Infrafonds gaan – daar ben ik vóór – hoe voorkomen wij dan dat het Rijk tegelijkertijd zijn bijdrage vermindert? Op die manier zouden toch weer minder middelen beschikbaar komen. Misschien is het nu moeilijk om daarover iets zinnigs te zeggen, maar een dergelijke gang van zaken moet wél worden voorkomen.

Voorzitter. Wat amendement nr. 16 betreft, dat over de fysieke afscheiding handelt, wil ik het begrip "fysiek" wel verwijderen nu blijkt dat dit voor de minister problematisch is. Het begrip "afscheiding" wordt gehandhaafd en dat is toch een verbetering ten opzichte van de huidige formulering.

Amendement nr. 17 kan worden ingetrokken omdat het gaat over de indexerings van een maximum dat niet meer in de wet voorkomt. Ook amendement nr. 18 trek ik in – dit amendement betreft de discussie over het maximumtarief – en hetzelfde geldt voor amendement nr. 19. Het laatste amendement handelt

over de mobiliteitsfondsen. Van de minister heb ik begrepen dat wij in dit land 19 fondsen kennen: 12 provincies en 7 kaderwetgebieden. Wat ons betreft worden dat er snel 12, maar er zijn anderen, waaronder de minister van BZK, die een andere visie hebben. Wij zien wel hoe dit loopt.

De **voorzitter**: Aangezien de amendementen-Hofstra (stukken nrs. 17 t/m 19) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Wat amendement nr. 20 betreft zouden wij de termijn twee jaar willen inbrengen in plaats van één jaar, zodat een en ander spoort. Voorts willen wij toevoegen dat de rapportage ook betrekking heeft op de mobiliteitsfondsen, in de zin van: wat komt erin, wat gaat eruit, hoe is de verdeling geweest enz.

Wij zijn nadrukkelijk voor het amendement van collega Eurlings op stuk nr. 30. Ik heb een opmerking gemaakt over de verbijzondering van de A12 als nieuw voorbeeldproject.

Op stuk nr. 26 heeft collega Van Heemst een amendement ingediend over getallen. Ik heb enige ervaring met de 30%. Ik denk dat het zo niet kan. De minister heeft er ook al iets over gezegd. Wij zijn er erg tegen om deze kwantitatieve doelstellingen van tevoren te formuleren. Het lijkt ons dat dit heel andere getallen en wellicht zelfs elementen zouden moeten zijn.

Wij hebben geen behoefte om de regering op te roepen om de wet op de kilometerheffing voor 15 mei in te dienen. Het is al gauw 15 mei en wij hebben straks andere dingen aan ons hoofd.

Ik heb van mijn fractie helaas niet de ruimte gekregen om 5 mld euro toe te zeggen, al zeker niet voor het jaar 2010. Dat is een groot bedrag, dat ik niet eens elke dag in mijn zak heb. Misschien zal onze fractie nog een ander standpunt bedenken, maar ik houd het er maar even bij dat wij eerst nadere voorstellen van het kabinet afwachten.

Ik sluit af met slechts één motie. Men kent mijn huisregel, over bescheidenheid enz.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat met de vier randstadregio's afspraken heeft gemaakt over de storting van de opbrengsten van de proef Rekeningrijden (in totaal ruim 100 mln euro) in de vier regionale mobiliteitsfondsen;

overwegende dat de minister in het kader van de proef met het Rekeningrijden reeds ruim 450 mln euro in de vier randstadmobiliteitsfondsen heeft gestort;

constaterende dat de proef met Rekeningrijden niet doorgaat en er derhalve ook geen opbrengsten zijn;

verzoekt de regering om bedoeld bedrag niet te storten in de vier randstadmobiliteitsfondsen, maar gelijk te verdelen over de twaalf provinciale mobiliteitsfondsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra en Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (27552).

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Ik kreeg af en toe het gevoel dat het debat dat wij de afgelopen uren en gisteren hebben gevoerd toch wat losgezongen was van de werkelijkheid. Er werd een soort achterhoedegevecht gevoerd, volgens mij omdat een van de belangrijkste mogelijkheden om iets te doen aan de mobiliteitsproblematiek, de beprijzing van het autoverkeer, meer dan een jaar geleden gesneuveld is. Het voorstel dat daarvoor in de plaats is gekomen, de kilometerheffing, is opnieuw onderwerp van heel veel discussie geworden. Tot op de dag van vandaag blijkt door verschillende fracties onduidelijkheid te worden gezaaid of zij nu eigenlijk voor of tegen zo'n voorstel zijn. Als het hart uit zo'n aanpak wordt gehaald, zoals wij de afgelopen jaren keer op keer hebben gezien, als wij geen maatregelen willen nemen die pijnlijk kunnen zijn – zachte heelmeeesters maken stinkende wonden is in dit verband een goede opmerking – zullen wij nog jaren

Van der Steenhoven

gedoemd zijn tot dit soort discussies, zonder dat wij een steek opschieten met het bestrijden van de files.

Het meest opvallend vond ik de bijdrage van de heer Eurlings. Hij voert zelfs oppositie tegen zijn eigen voorstel. Ik kan mij voorstellen dat heel veel mensen zich afvragen waar wij in Den Haag eigenlijk nog mee bezig zijn. Het is een droeve constatering dat wij bezig zijn met een wet waarvan vele fracties, nu ook die van de heer Eurlings, eigenlijk zeggen dat zij geen effect zal sorteren. De PvdA is er heel sceptisch over. D66 heeft gezegd dat er eigenlijk één voorstel zou moeten komen om alle tarieven te integreren en dat dit voorstel niet het effect zal hebben dat ervan wordt verwacht. Desondanks praten wij nu over het wetsvoorstel, dat weinig enthousiasme losmaakt. Tolwegen en expresbanen zullen ook niet echt een oplossing zijn. In de eerste plaats zal het nog jaren duren, voordat zij enig realiteitsgehalte hebben. In de tweede plaats zou je ze beter kunnen integreren in het systeem van de kilometerheffing, dat toch ook is bedoeld als een integraal systeem. De mogelijkheden voor differentiatie naar plaats, naar tijd, naar aangelegde infrastructuur en naar locatie zitten in het systeem dat de heer Pieper ons heeft voorgeschoteld en waarover wij allen ook heel enthousiast waren. Het is ook heel onverstandig om nu bepaalde onderdelen te introduceren die het risico meebrengen dat een aantal partijen buiten en in deze Kamer, als de wet eenmaal van kracht is, zeggen dat zij een manier hebben gevonden om iets met de pricing te doen bij nieuwe infrastructuur en voorlopig niet willen overgaan tot de kilometerheffing. Dan zijn wij nog verder van huis.

Ik vind het amendement op stuk nr. 11 van de heer Hofstra heel onduidelijk. In het genoemde voorbeeld van de A2 in Limburg kun je de gedifferentieerde kilometerheffing later goed gebruiken. Als je de aanleg van de weg voor een deel met privaat geld wilt financieren en voor een deel wilt terughalen via een heffing, kun je gewoon afspreken om de kilometerheffing ter plaatse wat hoger te maken. Op die manier kun je de weg financieren. Het zijn allemaal heel interessante mogelijkheden. Als je het nu op een heel andere manier gaat doen, zit je er ook voor 30 jaar aan vast. Je kunt

het dan niet op die manier regelen. Door dit amendement kun je het instrument feitelijk maar heel beperkt gebruiken. Ik heb al duidelijk gemaakt dat dit instrument ook niet onze voorkeur heeft en dat wij liever een ander hebben. Voor onze fractie is het te overwegen om dit amendement te steunen om ervoor te zorgen dat er niet op grote schaal privaat gefinancierde wegen worden aangelegd.

Voorzitter: Van der Hoeven

De heer **Eurlings** (CDA): In mijn termijn heb ik al gezegd dat ik blij ben als de heer Van der Steenhoven het amendement steunt, want voor de heer Hofstra en mij is het heel cruciaal. Hij moet zich echter wel bedenken waarom hij het doet. Hij weet toch hoeveel kilometers file er zijn, dus hoe aantrekkelijk het voor het bedrijfsleven op heel veel plaatsen kan zijn om een extra stukje weg aan te leggen? De heer Van der Steenhoven is zich toch bewust welke situatie zich iedere dag op de Nederlands weg voordoet?

De **voorzitter**: De heer Eurlings zei dat hij dit al in zijn tweede termijn had gezegd. Wij gaan ons niet herhalen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Eurlings houdt nu weer een pleidooi voor dit voorstel, terwijl hij net heeft duidelijk gemaakt dat hij er op belangrijke punten heel veel moeite mee heeft. Het is mij niet duidelijk of hij mij nu adviseert om voor dit wetsvoorstel te stemmen of niet. Het is een heel merkwaardig amendement gezien de positie van beide indieners. Ik wacht echter af hoe het verder loopt, omdat de heer Hofstra al heeft aangekondigd dat hij het amendement gaat wijzigen. Ik ben benieuwd in welke richting dat gebeurt.

Het amendement van de heer Stellingwerf is, denk ik, het beste amendement om uit deze impasse te komen. Wij zeggen aan de ene kant dat wij geen belemmeringen moeten opwerpen om tot een goede kilometerheffing te komen en aan de andere kant dat wij de instrumenten die hier liggen, misschien in de toekomst gebruiken. Misschien is het dan verstandig voor de Kamer om deze wet na afronding van de bespreking even aan te houden en niet in praktijk te brengen totdat de

kilometerheffing er is. Dat geldt zeker voor de fracties die er heel veel twijfels over hebben of het wel gaat werken en die misschien bang zijn dat wat zij meer zien zitten, namelijk de kilometerheffing, door andere partijen weer onmogelijk wordt gemaakt. Ik denk bijvoorbeeld aan de fracties van D66 en de PvdA. Op het moment dat de het voorstel voor de kilometerheffing er is, hebben wij de mogelijkheid om een eenduidig mobiliteitstarief creëren.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik moet toch even precies zijn. In dat amendement wordt niet bepaald dat de wet nog even moet wachten, maar dat de wet in werking kan treden op een aantal onderdelen. Een aantal andere onderdelen, die cruciaal zijn voor de relatie met de kilometerheffing, zou je nog niet in werking moeten laten treden.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is nog iets concreter verwoord dan ik het heb gezegd.

Mevrouw de voorzitter. Ik heb in mijn eerste termijn een pleidooi gehouden in de richting van het kabinet een concreet voorstel aan de Kamer te doen om een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid en mobiliteit in de Randstad, het afmaken het Rondje Randstad, te voorzien van een duidelijke inzet op het punt van de financiering. De minister heeft op zich hier geen antwoord op gegeven, maar gisterenochtend heeft zij in een algemeen overleg wel aangegeven dat zij vindt dat dit Rondje Randstad afgemaakt zou moeten worden. Ik denk echter dat dit, gezien het regeerakkoord en gezien de afspraken in de richting van de Kamer, voorzien moet worden van een inzet wat betreft de financiering. Het zal niet zo kunnen zijn dat dit nu al helemaal geregeld wordt, maar er moet wel de politieke duidelijkheid zijn dat het regeerakkoord, zoals het op dit punt verwoord is, echt uitgevoerd kan worden. Het is om die reden dat ik de volgende motie zou willen indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Van der Steenhoven

overwegende dat:

- het kabinet toegezegd heeft, onder andere in het regeerakkoord, dat in de lopende kabinetsperiode de keuze gemaakt zou worden voor het Rondje Randstad en hiervoor de financiering geregeld zou worden;
- een snel Rondje Randstad in combinatie met lightrail rond de grote steden sterk bijdraagt aan de bereikbaarheid van de Randstad en een goed alternatief is voor de auto;
- in de huidige plannen voor verbetering van railverbindingen tussen de grote steden de verbindingen tussen Den Haag, Rotterdam en Utrecht nog ontbreken;
- voor dit ontbrekende deel in het Rondje Randstad een investering van minimaal 1,5 mld euro nodig is;

verzoekt de regering, in het eerstvolgende MIT een bedrag van 1,5 mld euro te reserveren voor de periode tot 2010 voor completering van het Rondje Randstad,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (27552).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter. Ik sloot mijn bijdrage aan de eerste ronde van dit debat af met de constatering dat het wetsvoorstel een wat moeilijke jeugd heeft gehad, maar dat ik wel hoopte dat het wetsvoorstel later nog goed terecht zou komen. Als ik nu kijk naar wat zich de afgelopen middag heeft afgespeeld, begin ik bijna te twijfelen aan de vraag of het verstandig is om dit wetsvoorstel op eigen benen te laten staan. Immers, de discussie heeft wel een wat gekke wending genomen in een aantal opzichten. Uit de bijdragen van mevrouw Giskes en mijzelf blijkt dat wij beiden wat sceptisch hebben gekeken naar de instrumenten die in dit wetsvoorstel staan, maar dat wij in dit debat nog het meest proberen die instrumenten overeind te houden. Daar staat tegenover dat degenen die altijd met veel enthousiasme de instrumenten van tol en betaalstrook hebben verdedigd, er in dit debat in slagen om een aantal beletselen op te werpen en een aantal extra problemen bij dit wetsvoorstel neer

te leggen. Dat is toch eigenlijk in politieke zin de wereld op z'n kop. Ik ben dan nog dankbaar dat de heer Hofstra op een aantal punten zijn amendementen heeft willen bijstellen en dat in die zin – dat zeg ik de minister na – het debat nuttige kanten heeft gehad.

Ik vind het overigens kinderachtig als wordt gezegd dat een minister die in een debat ook luistert naar wat van de kant van de Kamer wordt ingebracht, ineens een minister is die een wetsvoorstel slecht heeft voorbereid. Ik vind dat wel de winst. Daarbij noteer ik dat de heer Hofstra heeft gezegd dat de stringente benadering van tolheffing alleen mag, als er een gratis alternatief voor de weggebruiker beschikbaar is. Ik vind het goed dat hij op dat punt tegemoet komt aan een pleidooi van de minister om daar enige speelruimte in te bouwen. Ik vind het ook een goede zaak dat hij tegemoet komt aan de minister, daar waar deze zegt dat het weinig zin heeft om nu via amendering te komen tot een maximum-toltarief van 15 eurocent per kilometer. Dan heeft het debat wat dat betreft nog een klein beetje geholpen om de gebruikswaarde van dit middel, de tolheffing, overeind te houden.

Ik ben eigenlijk het meest geschrokken van de heer Eurlings. Ik heb namelijk nagekeken welke voorstellen de heer Reitsma van het CDA in het verleden in deze Kamer heeft gedaan met betrekking tot betaalstroken. Dat liegt er niet om. Het CDA is in de moties die zij in deze Kamer heeft ingediend een- en andermaal enthousiast geweest over de introductie van de betaalstrook. Het CDA vond die een uitstekend middel om via de prijs de files te bestrijden. Dat komt overeen met mijn herinnering aan de discussies van twee, drie jaar geleden. Toen waren met name het CDA en de VVD grote voorstanders van het invoeren van betaalstroken. Via die stroken kon je namelijk voor een bepaald bedrag ongestoord en snel op de plaats van bestemming komen en de automobilist kreeg de keus die kennelijk zo nodig was in het verkeers- en vervoersbeleid. Wij geloofden niet zozeer in die werking van de betaalstrook, maar wij wilden ons met een proef graag laten overtuigen van ons ongelijk. Als zoiets werkt, wat is er dan op tegen? Een van de voorwaarden waaronder de stroken kunnen werken is

natuurlijk wel dat je de prijs hoger maakt naarmate de betaalstrook zelf meer gaat vollopen. Wie dan nu in het debat doet of die mogelijkheid niet bij de betaalstroken hoort, bewijst de duidelijkheid van het debat een slechte dienst.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Zou de heer Van Heemst de voorstellen van onze ex-collega de heer Jacob Reitsma niet beter tot zich kunnen nemen? Als hij dat zou doen zou hij weten dat wij doelden op betaalstroken die extra en in ieder geval met particuliere financiering zouden worden gerealiseerd. Die stroken worden nu tolwegen genoemd. U kunt dus niet zeggen dat wij op de rem trappen. Wij willen juist vooruit en de huidige wegen niet duurder maken. Dat is een keus.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter. Dat is echt geschiedvervalsing. Ik heb de motie-Reitsma/Van den Berg van 30 oktober 1997 voor me en vertrouw het papier iets meer dan het geheugen van de heer Eurlings. In deze motie staat: van oordeel dat de optie betaalstroken een uitstekend prijsmechanisme is voor de bestrijding van files. Dat is niet voor tweeërlei uitleg vatbaar. Er staat dus niet in de motie: van oordeel dat over viereenhalfjaar de heer Eurlings hierover andere opvattingen mag uitdragen, en gaat over tot de orde van de dag.

De heer **Eurlings** (CDA): En daar gaat u dus nat. Voorzitter. Hier glijdt de heer Van Heemst uit op het gladde ijs, want in het voorstel van deze minister van zijn coalitie is het woord betaalstrook eerst gehanteerd op een andere manier. Nu is de betaalstrook, met een expresbaan en een exprestarief in drie verschillende tranches tot ons gekomen. U gooit nu wel grote woorden de zaal in, mijnheer Van Heemst, maar u moet mij maar eens duidelijk maken of de heer Reitsma het ook heeft over wegen die al bestaan, waarvoor de belastingbetaler al heeft betaald en waarvoor hij met de betaalstrook extra moet betalen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wist dat u daarop nog een keer terug zou komen. Daarom dacht ik: ik kijk eens of de heer Reitsma in 1998 hierover weer uitspraken heeft gedaan en warempel, ik vond een motie van november 1998, dus een motie van

Van Heemst

een jaar later, en daarin staat: Van oordeel dat er voor betaalstroken een breed draagvlak aanwezig is, verzoekt de regering op korte termijn te komen met een wettelijk kader voor betaalstroken, en gaat over tot de orde van de dag.

Waarover gaat het nu, mevrouw de voorzitter? Dat is de vraag of je in de benadering van het CDA de prijs hanteert om op de betaalstrook een vlotte doorstroming te waarborgen.

De voorzitter: De heer Eurlings voor een laatste opmerking?

De heer Van Heemst (PvdA): U nodigt hem bijna uit om hier tegenin te gaan.

De heer Eurlings (CDA): Ik begrijp uw vertwijfeling, mevrouw de voorzitter. We praten namelijk voortdurend langs elkaar heen. Laat ik nog één keer duidelijk uitleggen waarvoor wij waren. Wij waren voor een betaalstrook die als extra infrastructuur kwam en die groten-deels door het bedrijfsleven zou worden gefinancierd. Er werd dan tol geheven om de aanleg van die strook te betalen. Dat was onze definitie. Het is uw goed recht, mijnheer Van Heemst, om die definitie te veranderen of anders uit te leggen, maar heb het dan niet over ons geheugen of over de heer Reitsma. Hij is niet meer lid van deze Kamer. Zegt u dan gewoon: wij denken hier verschillend over. Daarmee kunt u dan in de komende campagne de boer op.

De voorzitter: Ik meen dat dit punt nu volledig is gewisseld.

De heer Van Heemst (PvdA): Dat is het niet, mevrouw de voorzitter, want ik heb recht op een reactie. Het punt is dat in de benadering van het CDA de prijs omhoog zou gaan naarmate het op de betaalstrook drukker werd en dat het CDA uiteindelijk een dusdanig hoge prijs zou kiezen dat ook op de betaalstrook een vlotte doorstroming zou worden gewaarborgd. U zag en ziet het als een middel om de files te bestrijden, mijnheer Eurlings. Met die benadering ben ik het helemaal eens. Maar dan moet u niet aan mij vragen of ik dingen in campagnetijd wil uitleggen. Dan moet u zelf bij de les blijven en vijf weken voor de verkiezingen gewoon vertellen wat de heer Reitsma, die u zelf keer op

keer in dit debat hebt geïntroduceerd, een- en andermaal namens de CDA-fractie over betaalstroken heeft gezegd.

De voorzitter: Ik kan nu constateren dat dit punt van beide zijden uitvoerig is gewisseld. Maar ik neem aan dat de heer Van Heemst nog een aantal zaken wil bespreken.

De heer Van Heemst (PvdA): Zeker, want ik was net begonnen met mijn tweede termijn.

Ik moet vaststellen dat het twee gescheiden wetsvoorstellen zijn en blijven. Het wetsvoorstel dat wij nu behandelen regelt twee van de drie heffingen die nodig zijn voor een goed gebruik van de weg. Met het inmiddels gewijzigde amendement van collega Giskes dat ik heb meeondertekend, proberen wij tot uitdrukking te brengen dat wij nog steeds zeer hechten aan die drieslag van tol, expresbaan en kilometerheffing.

Ik mis toch een definitie in de wet van wat de minister verstaat onder een expresbaan en een tolbaan. Daarover is vandaag heel veel misverstand geweest en het is niet goed opgehelderd. Toen ik de minister daarover interrumpeerde, verwees zij naar de definitie van de heffing. Die is duidelijk, maar uit het oogpunt van zorgvuldige wetgeving lijkt het mij aanbevelenswaardig dat in de wet ook een definitie wordt opgenomen van de termen "expresbaan" en "tolbaan". Daarmee komt er duidelijkheid in een discussie die hier steeds weer de kop opsteekt: voor welke wegvakken en wegdelen mag je de ene of de andere heffing introduceren? Ik ben er zeer voor dat in de wet klip en klaar wordt vastgelegd dat de tolheffing alleen voor nieuwe infrastructuur – dat wil zeggen voor nieuwe wegen, bruggen of tunnels – mag worden geïntroduceerd. Via mijn amendement, dat de minister positief heeft becommentarieerd, wordt dat in de wet helder vastgelegd.

Ik zou misschien nog sympathiek willen staan tegenover het amendement dat de heer Hofstra inmiddels heeft toegezegd te veranderen. Daarmee wordt tot uitdrukking gebracht dat het uitgangspunt is dat er een gratis alternatieve route moet zijn, maar dat hij ook ziet dat je dat in een aantal gevallen niet in redelijkheid kunt vragen en dat je

voor een enkele uitzondering ruimte moet bieden. Het lijkt mij op zichzelf winst van dit debat dat wij op dat punt goede zaken kunnen doen.

Ik vind dat wij ook op een aantal andere punten niet al te star moeten of mogen zijn. Dat gaat wat mij betreft ook op voor een uitspraak die heel strikt vastlegt dat het expresbaantarief alleen mag worden gelegd op nieuwe infrastructuur. Ik ben het tot op zeer grote hoogte eens met dat uitgangspunt, maar ik kan mij situaties voorstellen waarin dat te star en te strikt is. Ik vind dat er een verschil in waardering is tussen hetgeen je beoogt met de tol en datgene wat je beoogt met het expresbaantarief. Met tol beoog je extra infrastructuur, versneld, aan te leggen. Met de expresbaanheffing beoog je iets anders, namelijk de automobilist het recht te geven om zonder opstoppingen door te stromen. Dat zijn twee verschillende dingen. De heer Hofstra heeft gelijk dat het in de praktijk weer heel dichtbij elkaar kan komen. Dat geef ik hem direct toe, maar in de benadering zijn het twee verschillende dingen. Als ik een beetje moet smokkelen omdat ik een stukje van een doorstroomroute moet leggen op bestaande infrastructuur om daarmee die automobilist te geven wat ik hem graag gun, te weten snel zonder oponthoud op de plaats van bestemming komen, dan smokkel ik graag. Ik denk dat die automobilist dat niet razend erg vindt, als het echt een goed product is waar hij iets aan heeft.

De heer Van Bommel (SP): Voorzitter. Ik begrijp dat de heer Van Heemst op het punt van de expresbaan en nieuwe infrastructuur graag het advies van de minister zou overnemen. Maar wat is er tegen om die extra baan te realiseren door de strepen anders te trekken? Het is nu al mogelijk; de A4 is genoemd. De ruimte is er en in meer situaties dan op de A4. Waarom zouden wij dat niet nu al doen? Die wegen zijn al betaald.

De heer Van Heemst (PvdA): Ik ben er ook niet voor dat mensen twee keer betalen. Er moet een proef worden gedaan met betaalstroken, expresbanen. In de praktijk kan dan worden gezien of mensen er geld voor over hebben om zonder oponthoud op de plaats van bestemming te komen. Ik betwijfel of

Van Heemst

het gaat werken, maar ik bied van harte ruimte voor een proef. De heer Van Bommel heeft dezelfde vraag in de eerste termijn al aan de minister gesteld. Die heeft hem uitgelegd dat het niet zo eenvoudig in elkaar zit als hij denkt. Hij denkt het met een pot verf te kunnen regelen, waarna het verkeer opeens sneller doorstroomt. Ik denk dat er dan net iets meer nodig is.

De heer **Van Bommel** (SP): Het desbetreffende deel van de A4 kennen wij beiden goed. Het is daar mogelijk om met een pot verf een andere streep te trekken om zo een extra baan te creëren. Wat is ertegen om daarmee te beginnen. Tegelijkertijd kan dan de proef die de heer Van Heemst bepleit worden gedaan. Waarom kan die streep niet worden getrokken, zodat de doorstroming verbetert?

De heer **Van Heemst** (PvdA): In dit verband verwijs ik naar de vruchteloze discussie die de heer Van Bommel met de minister heeft gevoerd. Kennelijk slaat zijn idee dood. De crux van een proef met een betaalstrook schuilt natuurlijk in de mogelijkheid om mensen met een prijs voor hun genoten voordeel, de snellere doorstroming, te laten betalen. Als die doorstroming hapert, zal de prijs wat omhoog moeten om weer het gewenste effect te bereiken. Dat valt niet te realiseren met die pot verf en die verfkwest van de heer Van Bommel. Dat is een heel ander verhaal.

De heer **Van Bommel** (SP): Het gaat om een door de overheid kunstmatig in stand gehouden schaarste, want die ruimte is er wel. Met het trekken van een streep kan in veel delen van het land een extra rijbaan met doorstroming worden gecreëerd. De heer Van Heemst creëert schaarste, houdt die in stand en laten mensen er vervolgens voor betalen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ben helemaal geen enthousiast voorstander van de betaalstrook of expresbaan. Gisteren heb ik mijn scepsis over dat middel al aan de heer Van Bommel duidelijk gemaakt. Ik heb wel gezegd dat het verstandig is om met een aantal proeven te kijken of het werkt. De crux van die proeven is dat je via het in rekening brengen van een prijs, kunt beoordelen of mensen bereid zijn om voor een

vlotte doorstroming te betalen. Ik ben heel benieuwd naar de uitkomsten.

De heer **Hofstra** (VVD): Ondanks dat ik in mijn termijn heb geprobeerd duidelijk te maken dat er geen verschil is tussen de systemen, maakt de heer Van Heemst toch weer dat onderscheid. In beide gevallen gaat het erom dat automobilisten betalen voor tijdwinst. Iemand zal kiezen voor het rijden op een tolweg, omdat hij dan sneller op zijn bestemming is. Daarvoor heeft hij geld over. De heer Van Heemst zou het zichzelf makkelijker maken als hij zijn trauma van yuppen en zielepoten zou loslaten en de lijn van de VVD-fractie zou volgen. Dat maakt alles veel gemakkelijker.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De wereld volgens de heer Hofstra is ontzettend overzichtelijk. Jammer genoeg zit de wereld soms wat ingewikkelder in elkaar. Ik blijf erbij dat de tol is bedoeld om extra infrastructuur aan te leggen, die anders heel lang op zich zou laten wachten. Dat is wat anders dan het in rekening brengen van een prijs aan een automobilist die graag over een betaalstrook wat sneller thuiskomt of naar zijn werk gaat. Dat zijn echt twee verschillende dingen. Ik denk echter dat wij elkaar in dit debat niet meer van ons eigen gelijk kunnen overtuigen.

Het gebruik van de term betaalpoorten is enigszins blijven liggen. Ik begrijp dat de minister weinig animo heeft om daarvoor nog een andere omschrijving te vinden. Ik ben verder overtuigd van haar bezwaren tegen het amendement waarin werd bepleit dat een bepaald percentage van de middelen uit het regiomobiliteitsfonds voor openbaar vervoer moet worden gereserveerd. Vanwege deze bezwaren heeft de heer Stellingwerf zijn amendement waarschijnlijk ook ingetrokken. De minister heeft zich positief uitgesproken over het amendement van mij en de heer Eurlings dat inhoudt dat tol alleen op nieuwe wegen in rekening mag worden gebracht. Ik ben op zichzelf blij dat wij nu de maximumprijs van € 7 uit de wet hebben gehaald. De heer Van den Berg heeft in dit verband overigens terecht gewezen op de nota naar aanleiding van het verslag waarin de minister letterlijk stelt: "Het advies van de Raad van State sterkt de regering in de

overtuiging dat de maximumtarieven in de wet zelf zouden moeten worden opgenomen." Nu ben ik er een groot voorstander van om met die prijs te spelen. Als je dat namelijk niet kunt doen, kunnen er op die betaalstrook files ontstaan. Dus zo'n plafond moet je er uit halen. Ik zie tegelijkertijd dat je jezelf klemvast zet als je kijkt naar een van de motieven die de regering aanvankelijk had om juist wel een maximumtarief in de wet op te nemen. Dus ik vind dat er op dit punt een nadere toelichting van de minister nodig is.

Ten aanzien van de fysieke scheiding geldt eigenlijk hetzelfde als voor een heleboel andere punten die de heren Hofstra en Eurlings hier hebben ingebracht. Laten wij dat nu niet te strikt en te star bekijken, want anders zorgen zij er weer voor dat mevrouw Giskes en ik nog de meest enthousiaste pleitbezorgers zijn van ideetjes die zij twee à drie jaar geleden lanceerden. Dat geldt ook voor zo'n punt als de fysieke scheiding. Laten wij nu eerst eens in de praktijk kijken wat het meest werkzaam is. De ene keer zal je misschien moeten komen met zo'n fysieke scheiding en misschien dat het de andere keer met de verfkwest kan die wij dan samen even gaan lenen van de SP, aangezien die na 15 mei toch wat meer tijd over heeft.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoop dat u toch heeft gehoord wat ik zo-even zei, namelijk dat ik het woordje fysiek eruit haal. Dus wij hadden ons weer tweeënhalve minuut kunnen besparen, mevrouw de voorzitter.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Toen was ik waarschijnlijk bezig om de moties van het CDA op te zoeken, want die kwamen niet aanwaaien.

Voorzitter. Ik heb op zichzelf wel sympathie voor de motie van de heer Stellingwerf waarin met zoveel woorden wordt gevraagd aan de regering om een ultieme poging te ondernemen om de technieken te integreren. Nu is zijn motie weer wat te stellig, aangezien die eigenlijk uitspreekt dat die integratie per se bereikt moet worden. Wellicht is de minister weer iets te snel akkoord gegaan met de tekst van het amendement van de heer Hofstra. Dus volgens mij zoeken wij allemaal wel naar hetzelfde. Als er technieken zijn te ontwikkelen waarin je de heffing van het doorstroomtarief en de kilometerheffing gezamenlijk kunt

Van Heemst

registreren en incasseren dan zou je dat moeten willen. Ik ben wel van oordeel dat er nog wat meer ruimte moet zijn om de technieken wat verder te verkennen die dat wellicht mogelijk maken. Fabrikanten en ontwikkelaars met wie wij gesproken hebben, hebben aangegeven bezig te zijn met de ontwikkeling van een techniek die dat voordeel van geïntegreerde registratie en heffing wel in zich heeft.

Voorzitter. Mijn laatste opmerking heeft betrekking op het verschil van mening dat tijdens de discussie bleek over de tekst van de wet zoals de minister die verdedigd heeft en het amendement dat ik samen met mevrouw Giskes heb ingediend. De minister zegt dat nu in de wet datgene staat wat wij willen bekijken om te bepalen of de doorstroombaan een succes is geworden. Mevrouw Giskes en ik willen eigenlijk in de wet vastleggen wat ermee bereikt kan worden. Juist omdat wij met de meeste scepsis tegenover het experiment staan, willen wij natuurlijk vooraf wel vastleggen wat je op het punt van tijdwinst, congestie etc. zou moeten willen bereiken. De minister heeft wel een punt waar zij zegt dat je dat niet eventjes rauwelings kunt uitschrijven in de wet. Dus ik wil wel aankondigen dat ik het amendement in die zin zal aanpassen, dat wij in de wet willen regelen dat voorafgaand aan een experiment, wij als Kamer een soort projectbeschrijving krijgen. Daarin kunnen dan ten aanzien van specifieke experimenten de doelstellingen aangegeven worden, bijvoorbeeld waar het gaat om verkeersveiligheid en milieubelasting, maar tevens in de zin van met welk percentage de mensen sneller doorstromen en met welk percentage de congestie afneemt. Op die manier hebben wij van tevoren duidelijkheid over de vraag waaraan wij het succes of de mislukking afmeten.

De heer **Eurlings** (CDA): Over op de rem trappen gesproken, mevrouw de voorzitter! Zorgvuldigheid is belangrijk. Dit geldt voor het geheugen van de heer Van Heemst als het over de parlementaire geschiedenis gaat, maar ook voor de toekomst. Ik hoop dat de heer Van Heemst ten aanzien van de toekomst ook zorgvuldigheid wil betrachten. Ik heb het dan over het amendement op stuk nr. 24 dat hij samen met mevrouw Giskes en de heer Van der

Steenhoven heeft ingediend. Is het zorgvuldig om je te committeren aan een kilometerheffing nu alternatieven nog niet onderzocht zijn en het systeem zelf technisch en juridisch nog allerminst zeker is?

De heer **Van Heemst** (PvdA): U zei dat ik op de rem trapte. Ik heb vanaf de dag dat dit wetsvoorstel is ingediend, positief meegewerkt aan het bevorderen van de plenaire afhandeling. Dat kan niet van alle woordvoerders gezegd worden. Sommigen waren tot de laatste ronde aan het tegenstribbelen. Ik heb ook gezegd dat ik er mijn nek voor uit wil steken. Ik ben sceptisch, maar ik wil niet kinderachtig zijn. Als de expresbaan blijkt te werken, is de PvdA de eerste om de vlag uit te steken. Het verwijt dat wij op de rem trappen, werp ik verre van mij. Juist de heer Eurlings en tot op zekere hoogte de heer Hofstra zijn daar volop mee bezig. Dit gebeurde zelfs in zo sterke mate dat de wereld eigenlijk een beetje op z'n kop werd gezet.

De **voorzitter**: Volgens mij heeft u nu voldoende over de rem gezegd. De heer Eurlings heeft u ook nog een aantal vragen gesteld.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De heer Eurlings begon met een politiek oordeel waar ik graag op wilde reageren.

Zijn volgende opmerking vind ik een beetje kinderachtig. Ik wil met dit amendement de samenhang tussen de drie heffingen weer in het wetsvoorstel terugbrengen. Dat is geen kwestie van op de rem trappen, maar ik geef consequent aan dat er drie prijsmechanismen nodig zijn om het verkeer in Nederland in goede banen te leiden. Wij dienen files te bestrijden, maar wij moeten er ook voor zorgen dat mensen vlot door kunnen rijden.

De heer **Eurlings** (CDA): Ook voorstanders van de kilometerheffing moeten zorgvuldig zijn. Er zal pas de volgende week of de week daarna over dit amendement gestemd worden. Ik heb al gezegd dat de alternatieven niet zijn onderzocht en ik wil de heer Van Heemst nog iets meegeven waarover hij het komend weekend kan nadenken. Zojuist is het nieuws binnengekomen dat de Raad van State het wetsvoorstel kilometerheffing afkeurt. Vanwege grote

juridische bezwaren wordt het teruggestuurd naar de minister. Is het wel verstandig om nu al het begrip "kilometerheffing" in een wet op te nemen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): U doet alsof u een nieuwtje brengt. De minister heeft in haar eerste termijn al zeer uitvoerig aangegeven dat er heel veel kritische opmerkingen door de Raad van State zijn gemaakt en dat zij alleen al om die reden betwijfelde of het wetsvoorstel voor 15 mei naar de Kamer gestuurd kan worden. Daarop gelet, zijn mevrouw Giskes en ik zo vriendelijk geweest om dat ene punt uit het amendement te halen. Ik weet niet waar u het over heeft als u het over zorgvuldig handelen heeft.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil het over een platvloeser onderwerp hebben, namelijk het amendement op stuk nr. 26.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zo kennen wij u weer!

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Van Heemst verweet ons zo-even dat wij op de rem stonden. Hij heeft de behandeling van het wetsvoorstel vier maanden vertraagd en de aanleg van de A4 Midden-Delfland vijftientig jaar. Hij kan niet tegen ons zeggen dat wij op de rem staan.

Ik geef weleens vaker gratis adviezen en dat zou ik nu ook willen doen. Wijzig dit amendement. Neem een bepaling op waardoor de minister voordat een project begint, verplicht wordt om bij de Kamer voor te hangen op welke wijze er wordt geëvalueerd. De onzinnige criteria die nu worden genoemd, leiden tot niets.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U verweet mij net dat ik niet goed had opgelet, toen u de bereidheid uitsprak om die fysieke scheiding anders aan te pakken. Dat verwijt ik u nu ook. Ik heb al verteld dat ik het amendement op stuk nr. 26 zal intrekken. Ik wil dat de minister ons voorafgaand aan een proef vertelt wat zij met die proef wil bereiken. Voor u moet hetzelfde gelden als voor mij, mevrouw Giskes en de heer Eurlings. Wij moeten geen proef draaien ter wille van de proefneming, maar wij moeten aan de hand van die proef op een controleerbare manier kunnen zien dat de expres-

Van Heemst

baan eraan bijdraagt dat mensen sneller op hun werk komen, dat er minder opstoppingen zijn, dat de reistijd daalt en dat het sluijverkeer niet toeneemt of het milieu erger wordt belast. Als wij dat niet meer onder ogen durven zien, dan haken wij echt af bij het nemen van die proeven.

De **voorzitter**: Het amendement-Van Heemst/Giskes (stuk nr. 26) is ingetrokken.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Het is een waar genoegen om te zien dat een debat dat vrij rustig en overzichtelijk is begonnen op de bekende manier een tweede ronde ingaat.

Er is erg veel onduidelijkheid over het verschil tussen tol en een expresbaantarief. Een toltarief is een tarief dat kan worden geheven voor de bekostiging van infrastructuur. Je kunt het geld dat je investeert in een tunnel of een weg publiek, privaat of publiek-privaat terugverdienen, waarbij ik opmerk dat de infrastructuur na een bepaalde periode altijd terugvalt aan de staat, want het blijft publiek. Als er afgelost is, wordt de tolheffing opgeheven. Het is dus niet de bedoeling dat er ten eeuwigen dage tol wordt geheven op een weg of een strook. Het expresbaantarief is een regulerende heffing. Die regulerende heffing blijft in principe bestaan.

Het amendement op stuk nr. 30 heeft betrekking op artikel 16. Het is slechts van toepassing op de betaalpoorten die aangewezen zijn. Dan gaat het over de pilots en over de proef, maar voor de rest is er geen sprake meer van de expresbaan. Het staat er ook expliciet zo: "uitsluitend slechts van toepassing op". Dat betekent in de praktijk dat een instrument dat wij gaan beproeven ongeacht de uitkomst overboord wordt gegooid. Een expresbaantarief kan bij wijze van spreken 100 jaar geheven worden op infrastructuur. Dat is volgens mij ook niet het hoofdpunt van de heer Eurlings. Zijn amendement is alleen een tikkeltje te woest. Hij wil dat het expresbaantarief wordt geheven op een infrastructureel gedeelte van een weg dat is bekostigd in een periode dat er sprake is van nieuwe infrastructuur. Dat kan publiek zijn, dat kan publiek-privaat zijn en het kan privaat zijn. Bij een expresbaan

is wel een regulerende heffing aan de orde. Hij nodigt mij nu uit om een proef te houden met een expresbaan, om er vervolgens ongeacht de uitkomst mee te stoppen en over te gaan op tolheffing. Tolheffing is echter bedoeld om een infrastructuurproject af te lossen en heeft een andere functie. Er is een groot onderscheid tussen die twee zaken. Als het amendement wordt aangenomen, dan haal ik alles uit het wetsvoorstel dat te maken heeft met de expresbaan, want ik ga geen pilot houden met de expresbaan om er vervolgens niets mee te doen. De heer Eurlings heeft het zo volgens mij ook niet bedoeld. Hij wil uitsluitend expresbanen op nieuwe infrastructuur, maar dat staat hier niet.

De heer **Eurlings** (CDA): Nu komt u weer met een nieuwe definitie van de expresbaan. Nu zit de particuliere bekostiging er wel in. Vanochtend zei u dat het alleen om bestaande wegen gaat. Zojuist zei u dat het alleen overheidsbekostiging is. Het gaat ons om twee simpele zaken. Je gaat niet extra betalen voor een weg die de belastingbetaler al betaald heeft. Het tweede is: als er dus betaald wordt, is dit op zijn minst gedeeltelijk ook particulier initiatief. Dit komt er extra bij. De bestaande, te gebrekkige capaciteit moet niet worden herverkaveld. Dit is het uitgangspunt. Wij willen geen belemmering opwerpen voor de experimenten, maar wij zeggen dat wij dit nu niet structureel willen invoeren. Als die experimenten succesvol zijn, kan een tolgeweg wellicht ook mogelijkheden bieden. Het mag echter geen structureel uitgangspunt zijn dat mensen opnieuw moeten betalen – € 7 of meer voor een passage – voor een weg die al betaald is.

Minister **Netelenbos**: Ik heb dus gelijk: de heer Eurlings wil geen expresbaan. Los van de vraag of het een extra baan is, een expresbaan kan worden aangelegd met publiek geld, met publiek-privaat geld of met privaat geld. Dit maakt allemaal niet uit. Vervolgens wordt op die baan een expresbaantarief gevraagd. Dit staat zo in het wetsvoorstel. Dit is een regulerende heffing die niet stopt op het moment dat de infrastructuur bekostigd is. Dit is het grote verschil. Tol is bedoeld als een

tijdelijke zaak, om een investering af te lossen.

De heer **Eurlings** (CDA): Dit vinden wij een goed uitgangspunt. De minister verandert de definitie nu echter weer en daarvan wordt ik zo langzamerhand horendol. Vanochtend zei zij dat het expresstarief op bestaande wegen zal worden geheven, daarna zei zij dat het rijks-geld is en nu kan het weer alles zijn. Het gaat ons erom dat je mensen alleen moet laten betalen voor extra infrastructuur en niet om de gebrekkige infrastructuur te reguleren, want dat zijn wij weer bezig met rekeningrijden of een kilometerheffing met spitstarieven avant la lettre. De minister moet toegeven dat wij hierin consistent zijn. Wij vinden dit geen goede ontwikkeling.

Minister **Netelenbos**: De heer Eurlings is nu ineens van mening dat een expresbaan die vroeger betaalstrook heette, niet zou moeten. Vanaf het moment dat ik minister van Verkeer en Waterstaat ben, kan ik mij niet anders herinneren dan dat de CDA-fractie heeft gevraagd om expresbanen. Het grote verschil tussen een expresbaan en een tolgeweg is dat het tarief op een expresbaan niet afhankelijk is van de aflossing van de kosten van de infrastructuur.

Ik zou hem nog kunnen volgen als hij zegt dat hij van mening is dat alles wat er nu ligt, geen expresbaan mag worden. Dit is een standpunt dat je kunt huldigen en anderen kunnen het daar al of niet mee eens zijn. Nu zegt hij dat wij een proef kunnen houden met de expresbaan, maar wij zullen niet met die regulerende heffing van expresstarieven gaan werken. Hij is eigenlijk alleen maar voor tol.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind het positief dat tol uiteindelijk ophoudt, maar los daarvan kan tol wel degelijk regulerend worden ingezet, maar dan als een extra alternatief. Voordat de minister initiatieven van de CDA-fractie voor een betaalstrook hiermee over een kam scheert, wijs ik erop dat zij zelf vandaag al verschillende definities van haar beleid geeft. Het is dan te makkelijk om het begrip betaalstrook op deze manier uit te leggen. Dit doet onze positie toch geen recht.

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Ik vind dit een te wilde discussie over een wet. Ik wijs nogmaals op het verschil tussen tol en een expresbaan. Een exprestarief is niet bedoeld om infrastructuur te bekostigen. Het is bedoeld om mensen het voorrecht te geven om via betaling ergens sneller naar toe te rijden. Het verzoek van bijvoorbeeld VNO/NCW, de ANWB en de commissie-Blankert over de doorstroomroute-A4 gaat over dit soort zaken. Daaraan kleven ook wel tolaspecten omdat delen van de infrastructuur niet te financieren zijn zonder overheids geld. Daarom is van de tweede Coentunnel en omgeving en de A4 Midden-Delfland gezegd dat dit tolwegen of toltunnels worden. Op het moment dat dit stuk weg is afgelost, gaat die tol eraf. Dit zijn twee te onderscheiden zaken. Voordat er zulke zware woorden vallen, dring ik erop aan dat de heer Eurlings nog eens goed naar zijn amendement kijkt of hij wel bedoeld heeft dat ik uitsluitend een experiment met expresbanen mag houden om ze vervolgens nooit toe te passen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Waarom maken de minister en misschien ook de heer Eurlings deze discussie zo nodeloos ingewikkeld? Hier is gewoon sprake van een verschil van mening over de betaalstroken. Er zijn fracties in deze Kamer, ook de SP-fractie, die zeggen dat je automobilisten niet mag laten betalen voor infrastructuur die al is aangelegd, ook niet in de vorm van betaalstroken. Dát is het verschil van mening.

Minister **Netelenbos**: Als de heer Eurlings vindt dat op een bestaande weg geen expresstrook mag komen, dan is dat zijn standpunt. Maar zijn amendement is dan niet goed, omdat het slechts van toepassing is op het passeren van betaalpoorten die voor een tarief worden aangewezen op de A1, A4, A5, A12 en A16. Daarna zal het nooit meer aan de orde zijn. Experimenteren heeft dan geen zin meer. Dit amendement stelt voor dat de invoering van een expresbaantarief alleen kan op wegen die daarvoor speciaal zijn aangelegd.

De **voorzitter**: Ik krijg de indruk dat wij steeds dezelfde argumenten uitwisselen. Als niemand hier meer een vraag over heeft, dan moet de

minister maar doorgaan met haar betoog.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat de heer Eurlings afscheid neemt van de betaalstrook, een instrument dat hij altijd hard heeft verdedigd, vind ik flauw. Wil de minister een poging doen om ons via een nota van wijziging een definitie van de tolbaan en de expresbaan te verschaffen? Daar zitten wij namelijk allemaal op te wachten. In de definities van de wet kan gewoon worden opgenomen wat het een en wat het ander is. Wij zijn bezig met wetgeving, dus wij moeten kunnen zien of die definities bruikbaar zijn. Wie er wat anders van vindt, moet maar met zijn amendementen komen. We vechten het dan uit via een stemming. Dat is politiek.

Minister **Netelenbos**: Er zijn in de loop van het debat een aantal misverstanden ontstaan. In een eerste artikel kunnen best definities worden ondergebracht, maar als het amendement op stuk nr. 30 wordt aangenomen, dan zal ik geen proeven voorstellen met het expresbaantarief. Dat heeft geen zin, omdat het daarmee een waardeloos instrument is geworden. Ik nodig de Kamer uit om nog eens goed naar het amendement op stuk nr. 30 te kijken. Er wordt namelijk in voorgesteld dat de Kamer uitsluitend tolheffing wil, want er staat "slechts". Als de Kamer alleen maar tol wil, dan moet zij dat maar voorstellen, maar in dat geval heeft zij mij wel vier jaar lang op het verkeerde been gezet. De Kamer heeft namelijk altijd gezegd dat zij graag betaalstroken wil – we zijn ze later "expresbanen" gaan noemen. Dit is een heel opmerkelijke switch, want de Kamer wil uitsluitend extra asfalt via tol.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik denk dat de hele discussie niet zozeer door beleidsinhoudelijke verschillen is veroorzaakt, maar vanwege een verschil in definities en uitgangspunten. Hetgeen de minister zegt – waarin ik mij best voor een deel kan vinden – staat namelijk niet in de wet. Dat is ook de achtergrond van het amendement van de heer Eurlings. Ik stel de minister dus voor dat zij eerst komt met een nota van wijziging, waarin zij duidelijk uiteenzet wat een expresbaan en een tolweg zijn. Dat

zou deze hele discussie grotendeels overbodig maken.

Minister **Netelenbos**: Dat zeg ik toe. De heer Eurlings vraag ik om enige reserve te houden en nog eens goed naar zijn amendement te kijken.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de minister toelegt dat er een nota van wijziging komt, waarin met name de begrippen nader worden gedefinieerd en dat wij daarna pas zullen overgaan op de stemming over de ingediende amendementen, moties en het wetsvoorstel zelf.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw Giskes sprak over de uitzondering van bepaalde groepen. Tijdens de discussie over de kilometerheffing kunnen wij uitvoerig spreken over de verschillen in benadering. Ik verheug mij daar al op.

De heren Van Heemst en Van der Steenhoven maakten een aantal opmerkingen over de kilometerheffing. Als de kilometerheffing via het amendement op stuk nr. 24 in de wet terecht komt, betekent dat uitsluitend dat er op een motieachtige manier is gezegd dat het tarief nu moet worden vermeld. Dat zegt nog niets over het vervolg van de procedure op het gebied van structuur en invoering of over de zekerheden die kunnen worden georganiseerd. Ik heb goed geluisterd en ik wacht af hoe het gaat. Als dit in de wet wordt opgenomen, zijn de wetsvoorstellen die alsnog worden ingediend geen zelfstandige wetten, maar wijzigingen van dit wetsvoorstel. Dat is het juridische verschil en daar moet rekening mee worden gehouden. Op zichzelf maakt het niet zoveel uit; het betekent slechts dat het op een andere manier wordt geordend. Ik geef zelf de voorkeur aan een situatie waarin de minister en het parlement zelf een wetsvoorstel over zo'n thema kunnen indienen. Dat is prestigieuzer.

Er zijn een aantal opmerkingen gemaakt over de Raad van State, waarbij kritische noten zijn gekraakt over het fiscale deel van het wetsvoorstel. Ik verwerp de gedachte dat dit wetsvoorstel technisch en financieel niet haalbaar is. Ik kan niet overzien of het voor 15 mei kan worden afgerond. Ik heb slechts één criterium: het wetsvoorstel moet de toets der kritiek kunnen weerstaan. Ik laat mij dus geen tijdspad opleggen.

Netelenbos

Als het later wordt dan 15 mei dan zal de Kamer daarmee genoeg moeten nemen. Ik ben absoluut niet van plan om te "filibusteren".

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De Raad van State zou bepleiten dat er een wet komt waardoor het gehele autoverkeer wordt geregeld. Dat klinkt mij als muziek in de oren; ik ben daar de afgelopen twee dagen mee bezig geweest. Klopt dit verhaal?

Minister **Netelenbos**: Ik wil nu niet over de kilometerheffing praten, het is mij allemaal al complex genoeg. Ik vind het belangrijk dat het tolregime en de betaalstroken worden ingevoerd. Later praten wij over de kilometerheffing en dan gaat het eerst over de structuur en dan pas over de invoering. Dat is door ons geknipt en de Raad van State heeft daarover een aantal opmerkingen gemaakt. Met de minister van Financiën ben ik van mening dat dit vanwege de fiscaliteit overzichtelijker is en wij zullen daarvoor een redenering moeten opbouwen. Volgende week beginnen de gesprekken met de marktpartijen. Ik begrijp het ongeduld; ik ben zelf lang genoeg met deze thema's bezig geweest. Ik heb er zelfs een populariteitsprijs voor gekregen dus het gaat mij zeer aan het hart. Ik laat mij niet in de tijd plaatsen als daardoor kwaliteitsverlies ontstaat. Wat de motie betreft, moet de Kamer mij maar op mijn woord geloven dat ik echt tempo maak. Ik wil er zelf namelijk graag bij zijn en dat loopt gevaar als het te lang duurt. Ik heb dus weinig behoefte aan de motie.

Mevrouw Giskes heeft een motie ingediend over het Rondje Randstad. Dit onderwerp is eigenlijk niet aan de orde; wij praten over een wetsvoorstel. Het bedrag van 5 mld euro beschouw ik als een slag in de lucht. Ik heb gisteren toegezegd dat ik een brief stuur waarin zaken worden uitgewerkt die iets te maken hebben met de realiteit, zowel op het gebied van cijfers als op het gebied van het behoud van marktspanning. Ik wil namelijk een prijsvraag uitschrijven. Wij moeten dat verstandig doen en een bedrag van 5 mld euro is grotesk. Als ik dat vergelijk met de motie van de heer Van der Steenhoven, concludeer ik dat die heel wat zuiniger is. Laat mij nou even die brief sturen. Daarna kan er altijd een motie worden ingediend.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben best bereid om te wachten op brieven, maar dan wil ik wél weten of daarin ook helderheid wordt geboden over de bedragen waaraan de minister denkt.

Minister **Netelenbos**: Ik heb toegezegd dat ik ga proberen om dat te doen. Wij hebben over ruim een week de discussie over de Vijfde Nota RO. Vervolgens ga ik samen met mijn collega's een brief maken die langs het kabinet gaat. Daarna gaat die brief naar de Kamer. Ik zal ervoor zorgen dat die brief tijdig bij de Kamer is.

Mevrouw **Giskes** (D66): En daarin staan bedragen?

Minister **Netelenbos**: Wat mij betreft wel. Of het allemaal in het kabinet goed afloopt, weet ik natuurlijk niet. U merkt het wel.

De **voorzitter**: Betekent dit dat mevrouw Giskes haar motie aanhoudt?

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat heeft u heel goed begrepen.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Giskes stel ik voor, haar motie (27552, nr. 32) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. De minister heeft mijn motie genoemd, waarin het bedrag van 1,5 mld is vermeld. Ik heb dat bedrag erin gezet omdat de minister heeft gesteld dat een minimale variant zou moeten worden opgenomen, zoals bij de Zuiderzeespoorlijn, nog afgezien van de vraag of men tot een prijsvraag overgaat of niet. Wij hebben in samenwerking met RailNed uitgerekend dat het dit bedrag zou kunnen zijn. Het lijkt mij goed dat de Kamer hierover een uitspraak doet, mede gelet op het feit dat wij aan het einde van het parlementaire jaar verkeren.

Minister **Netelenbos**: Ik vind RailNed nu niet bepaald een bron waaraan ik mijn hele ziel en zaligheid in handen zou geven. Die instelling kent niet de parallelle belangen die van betekenis zijn voor de minister die ook budgetbeheerder is. Met andere woorden: laat mij dat werk

nou even doen. Daarna kan men altijd nog moties indienen. Ik probeer echt zodanig te opereren dat het allemaal op tijd gebeurt, nog vóór de Kamer met verkiezingsreces gaat. Ook ik weet dat dit een belangrijk thema is, mede gelet op de onderhandelingen die straks plaatsvinden. Hoe meer helderheid hierover wordt geboden, des te beter is het.

Voorzitter. De heer Van den Berg heeft nogmaals zijn spijt betoond over het feit dat er geen sprake is van een integrale wet. Ik moet zeggen dat ik dit een erg Nederlandse discussie vind. Er zijn heel veel landen waar expresbanen bestaan die goed functioneren. Er zijn veel landen die tolwegen hebben die functioneren. Er zijn ook landen die over kilometerheffing spreken. In Oostenrijk wil men dit voor vrachtwagens doorvoeren, maar in dit land kent men ook tolwegen en toltunnels. Ook de Oostenrijkers zelf moeten stickers kopen zodat daar een soort generale tol wordt betaald. Daarnaast kent men ook fiscaliteit. Met andere woorden: de gedachte dat het altijd maar in één systeem zou moeten, moet worden gerelativeerd. Er zijn voorbeelden te over van landen die in elk geval verder zijn dan wij. Wij praten al vanaf 1987 over van alles en nog wat maar in 2002 hebben wij nog niets voor elkaar. Laten wij een beetje realistisch zijn. Het is bijzonder belangrijk dat wij nu snel een wet hebben die ten minste twee variabelen boven de markt houdt. Ik onderstreep dit omdat dit wellicht onverhoopt als gevolg van amendering niet gebeurt.

Voorzitter. Wat ons is opgevallen in de redenering van de Raad van State is dat men nogal in fiscale zin heeft gekeken naar een regulerende heffing. Ik ben het daarmee niet eens. Om toch recht te doen aan wat men had opgemerkt, heb ik gemeend om een tarief te moeten opnemen met een soort systematiek als ging het om belasting. Echter, een regulerende heffing voor een expresbaan is op zichzelf geen fiscaal tarief maar een regulerend tarief. Wij doen er andere dingen mee; de nettowinsten worden gestort in de mobiliteitsfondsen. Ik heb nog persoonlijk met de Raad van State over deze kwestie gesproken en op de hand gewogen heb ik vervolgens gedacht: ik zet er een bedrag in, maar de redering inzake de fiscaliteit

Netelenbos

volg ik zeker niet. Dat moet ook kunnen.

Voorzitter. Vervolgens ga ik in op opmerkingen die zijn gemaakt over differentiatie naar tijd en plaats, in relatie met de systematiek. Ik ben van mening dat waar dat mogelijk is systemen compatibel moeten zijn. Of het altijd kan hangt af van de plaats waar je iets doet en wat je precies doet. Ik weet heel zeker dat mijn adviesraad voor de kilometerheffing en de heer Pieper met zijn mobime-terrapportage uitvoering hebben beschreven dat het systeem een tarifiering op de buitenste stroken van een wegvak, van bijvoorbeeld zes stroken niet aankan. Dat heeft te maken met radiogolven en satellietgolven. Zolang wij Galileo nog niet hebben, zijn die niet zo nauwkeurig dat zij tot op een paar meter werken. GPS is een grover systeem dan straks Galileo kan bieden, maar dat is er nog niet. Ik ben het ermee eens dat systemen compatibel en zo gebruikersvriendelijk mogelijk moeten zijn. De Kamer moet mij echter maar op mijn woord geloven. Ik heb al vele sessies met technici achter de rug. Men vermag veel, maar niet zoveel dat men tot op de vierkante centimeter weet op welke strook iemand rijdt.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): De heer Van Heemst wees er al op dat wij wel bedrijven hebben gehoord die menen dat het onderscheid kan worden gemaakt. Er hebben zich zestig bedrijven bij u aangemeld.

Minister **Netelenbos**: Zo kan geen wet worden gecomponeerd. Wat heb ik eraan om mij straks uit te leveren aan een monopolist, tegen alle kosten die daarbij horen? Wij gaan met Qfree verder voor wat betreft de transpondersystemen, al was het alleen maar omdat het mij anders scheppen met geld kost. Dat is uitgedacht en er liggen contracten. Wij gaan daarmee door. Dat maakt dat wij vooralsnog met de techniek beginnen. Het thema loopt straks mee bij de vormgeving van de kilometerheffing, maar ik wil er dan over spreken en niet nu, want wij weten nu te weinig om met zekerheid te kunnen zeggen of het wel kan. Iedere keer is in debatten als dit het betere de vijand van het goede. Dat geeft mij een moeilijk gevoel.

De heer Stellingwerf wees nog eens op zijn amendement op stuk nr. 27, waarmee uitstel op bepaalde gronden wordt bepleit. Ik ben daar ernstig tegen. Ik heb echt haast met de Westrandweg. Die is het volgend jaar klaar. Wanneer de wet met tempo het Staatsblad bereikt kunnen wij het net halen. Anders hebben wij weer een momentum verloren. Het wordt dan ook steeds moeilijker om de tweede Coentunnel te realiseren.

De heer Van Bommel wil extra rijstroken van mij. Wat hij wil doen wij al. Er zijn echter beperkingen, door de Wet geluidhinder, milieu-effectrapportages enz. Het is helemaal niet zo simpel om extra capaciteit op wegen te realiseren. Dat was een aantal jaren geleden gemakkelijker, maar is nu buitengewoon complex. Er kleven allerlei juridische bezwaren aan, maar waar het kan doen wij het al lang.

Een expresbaan, waar mensen die daar wat voor over hebben sneller over kunnen rijden, is een ander thema. Het thema mobiliteitsmarkt moet hieraan gekoppeld worden. Het maatschappelijk middenveld is erg voor de mobiliteitsmarkt en dus ook voor dit soort systemen. Ik verzoek de heer Hofstra nog eens goed naar het amendement op stuk nr. 30 te kijken, om een mobiliteitsmarkt mogelijk te maken.

Wij ondergraven de kilometerheffing niet. De parlementariërs en het kabinet zijn er zelf bij. Als dat verstandige lieden zijn komt het wel goed. Maar je weet dat natuurlijk niet; het hangt van de kiezer af.

De heer Stellingwerf heeft het amendement op stuk nr. 9 ingetrokken, waarvoor ik hem dank. Ik ben blij dat ik hem heb kunnen overtuigen.

De heer Stellingwerf heeft een motie op stuk nr. 34 ingediend over de integratie. Naar mijn mening is die motie overbodig. Als het amendement over het opnemen van de tituluur van het begrip "kilometerheffing" wordt aangenomen, moet de ontwikkeling van de kilometerheffing in dezelfde wet worden opgenomen. Systematisch is dat zo. Dat zijn dus wetswijzigingen. Wordt het amendement niet aangenomen, dan gebeurt het niet. De motie beoogt dus dezelfde discussie te agenderen. Amendering gaat dan verder een motie.

De heer Hofstra heeft gevraagd of voor de gemeentelijke wegen ook geldt dat er alternatieven moeten

zijn. Uiteraard is dat zo. Het is ook de minister die daaraan goedkeuring dient te verlenen. Er kan geen wildgroei ontstaan. Wij moeten zeer oppassen dat de gemeenten dit niet als een interessante bron van inkomsten zien. Zij kunnen echter dezelfde argumenten hebben als wij, namelijk dat men wil bekostigen. Voor de gemeenten en de provincies geldt dat het uitsluitend gaat om tolheffing in het bekostigingsregime en niet om invoering van het exprestarief.

De heer **Hofstra** (VVD): Misschien kan de minister voorbeelden noemen van gevallen waarin op gemeentelijke of provinciale wegen tol kan worden geheven.

Minister **Netelenbos**: Een voorbeeld is wanneer men geen geld heeft om een brug aan te leggen, te lang moet wachten en private partijen daarbij willen helpen. Bruggen en tunnels lenen zich daar nog weleens voor. Die zijn niet altijd alleen van het Rijk. In de nieuwe GDU-afspraken moet men tot 500 mln gulden, dus tot 239 mln euro, zelf betalen. Maakt u zich echter niet ongerust, mijnheer Hofstra. De debatten over dit soort zaken zullen minstens zo virulent zijn als hier.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als de gemeenten, provincies of waterschappen dit doen, moeten zij eerst toestemming van de minister krijgen. Als dat inderdaad moet, moet het maar zo. Daaruit spreekt echter heel weinig vertrouwen in de politiek bij de gemeenten of provincies. Over zo'n punt zullen een gemeenteraad of een provinciale staten zich ongetwijfeld willen uitspreken. Er kunnen ook grote verschillen van inzicht over bestaan. Uiteindelijk zou het op dat niveau heel goed geregeld kunnen worden. Als ik heel eerlijk ben, vind ik dit weer een verkeerd voorbeeld van een soort van centrale sturing op onderwerpen waarop juist de lokale of regionale politiek heel goed haar eigen boontjes kan doppen.

Minister **Netelenbos**: Dat wordt ook niet gedaan om dwars te liggen bij voorstellen. U kunt zich wellicht indenken dat vanuit de netwerkbenadering wel het totaaloverzicht in de gaten moet worden gehouden. Een tolgeweg of -tunnel kan grote gevolgen hebben voor andere



De heer Hofstra (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

infrastructuur die niet van de betrokken overheid zelf is. Iemand moet toch het totale netwerk in de gaten houden. Wij doen dat via de Monitor NVVP. Het is dus eigenlijk een constante rol. Ik ben met u van mening dat de enorme bemoeienis van het Rijk met de decentrale overheden niet goed is. Ik ben de eerste die daar iedere keer tegen pleit. Mevrouw Giskes weet dat ook.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daarom ben ik ook enigszins verbaasd over deze benadering. Je kunt dan namelijk weer zeggen dat bij heel veel wegprojecten van gemeenten of provincies, of het nu tol is of niet, de vraag speelt of het in het netwerk past en wat de consequenties voor het netwerk zijn. Voordat je het weet, verlang je dan dat elk project bij de minister wordt gemeld. Het is een prachtig onderwerp waar de politieke debatten zich lokaal en regionaal op kunnen richten. Iedereen weet welke gevoeligheden eraan vastzitten. Moet het allemaal via de minister lopen? Volgens mij is het een beetje riskante bemoeizucht.

Minister **Netelenbos**: Wij moeten er eerst maar eens ervaring mee opdoen, want ik kan mij nog herinneren dat de Kamer zich in eerdere debatten grote zorgen maakte over wildgroei. Daarom is

toen besloten om er toch enig zicht op te houden.

De heer Hofstra wil ook bezien hoe de bezwarenprocedure verloopt. Ik ben van mening dat dit goed geregeld is.

De RDW krijgt in dit kader de kosten vergoed.

Ik zeg dank voor het intrekken van het amendement op stuk nr. 13.

Hoe voorkomen wij nu dat het Rijk zijn bijdrage verlaagt, zo is gevraagd. Welnu, dat voorkomen wij door dit zelf niet te doen. Absolute garanties zijn niet te geven, maar ik zou het zeer onheus vinden. Als het gaat om de verdeelsleutel met betrekking tot zaken als de GDU-middelen of de exploitatiemiddelen, dan is dat iets wat in principe vastligt in wet- en regelgeving. Dat is niet iets wat je zomaar kunt wijzigen. Ik kan natuurlijk geen garanties voor de eeuwigheid geven dat hier nooit iemand komt te staan die daar wel rekening mee wil houden. Dan is het aan het parlement om het daar niet mee eens te zijn. Ik zou dat ook niet vanzelfsprekend vinden, maar helemaal te voorkomen is het natuurlijk nooit.

De heer Hofstra heeft een heel aantal amendementen ingetrokken. Daarvoor zeg ik hem hartelijk dank. Hij heeft voorts het woord "fysiek" geschrapd bij de scheiding van de verschillende rijbanen; daarvoor eveneens dank, alsmede voor de

tweejaarlijkse rapportage. Wat betreft de intervallen, als het gaat om de vraag wanneer te beginnen met de eerste rapportage NVVP, herinneren de woordvoerders zich wellicht dat zij als Kamercommissie nog eens na zouden denken over de vraag of wij nu beginnen over twee jaar dan wel of men eerst een jaar wil en daarna twee jaar. Dat had ermee te maken of wij in mei zouden rapporteren of bij de begroting. Daarvan werd onlangs in een debat gezegd dat men daar nog even over na wilde denken. Die dynamiek volgen wij dan ook, zodat ik nog even afwacht wat daarvan gezegd wordt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik meen dat het in het amendement op stuk nr. 20 is dat wij van één jaar nu twee jaar maken, maar mijn verzoek was ook om dan gelijktijdig een rapportage te doen over de mobiliteitsfondsen. Misschien zou het op dat punt wel verstandig zijn dat wij ook nu een soort nuloverzicht krijgen. Immers, die fondsen bestaan al voor een deel en er zijn ook al stortingen gedaan. Ik doel op een overzicht van wat erin gaat en wat eruit komt enz.

Minister **Netelenbos**: Die mobiliteitsfondsen zijn ook opgenomen in de NVVP-rapportage, zodat dit gebeurt.

De heer Hofstra heeft een motie ingediend over het niet storten in de mobiliteitsfondsen van de Randstad. Ik ben het met die motie oneens. Ik vind het ook onrecht doen aan de afspraak die ik heb gemaakt met betrekking tot de concrete projecten. Het is niet zo dat het speelgeld is. Het is geld dat is toegedeeld en op basis waarvan wij de programma's hebben kunnen maken. Wanneer je daar 60 mln gulden uit haalt, kan er gewoonweg minder. Ik wijs op de grote problemen van de Randstad. De Randstad wordt nu via het Bereikbaarheidsoffensief Randstad op het niveau getild van wat zo'n beetje het landelijk gemiddelde is, maar daarmee is men nog lang niet van de problemen af. Ik vind het eerlijk gezegd een beetje een flauwe motie.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat laatste vind ik niet. De minister heeft toentertijd heel veel moeite gedaan om de regio's mee te krijgen met het rekeningrijden. Dat heeft toen al 1 mld gulden – nu 450 mln euro – voor

Netelenbos

die regio's opgeleverd en wij hebben ook nog andere gebieden in Nederland met problemen. De proef gaat niet door en dus zijn er geen opbrengsten, zo is onze redenering. De minister is ook juridisch helemaal niet gehouden om dit te doen. Ik heb in het debat toen al gezegd dat als de minister weer nieuwe wensen heeft ten aanzien van deze regio's, zij die ter tafel kan brengen maar wel in competitie met andere problemen in dit land. Wij vinden dat de minister dit niet moet doen; zij hoeft dit ook niet te doen. Het is daarom leuk om die dik 100 mln euro te verdelen over de twaalf provinciale fondsen in dit land.

Minister Netelenbos: De afspraken die concreet zijn gemaakt over wegen, OV-infrastructuur, fietspaden en wat al niet meer, zijn geënt op bepaalde bedragen. Wij kunnen in de termen van vroeger blijven praten; die termen hebben prachtig gewerkt in de publiciteit. Uiteindelijk was het echter zo dat de Randstad met zijn grote problemen geld heeft gekregen om te zorgen dat men iets aan die problemen doet. Ik zou het ontzettend vervelend vinden wanneer ik nu weer naar burgemeesters en colleges van gedeputeerde staten moet om te vertellen dat zij weer een project moeten schrappen omdat er geen uitzicht is op geld. De andere regio's hebben natuurlijk ook problemen, maar die zijn echt van een andere zwaarte. Dat moet u willen zien.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil eraan toevoegen dat wij dit slechts bij toeval hoorden. Wij kenden de BOR-contracten; daar konden wij in lezen dat zij die opbrengst zouden krijgen als de proef doorging. Gegeven dat de proef nu niet doorgaat – ik was zeer verbaasd om vanuit de Kamer te merken dat het zo ging – vind ik dat de minister het toch anders had moeten doen. Dat geld komt niet beschikbaar; de minister had het ook niet kunnen betalen en iedereen mag altijd weer meedoen in nieuwe aanvragen.

Minister Netelenbos: Ik ben het er reuze mee oneens; ik ben ook van mening dat het heel vervelend zou zijn. Neem nu zo'n Hubertustunnel; te dien aanzien heb ik zonet afspraken gemaakt met de stad Den Haag in het kader waarvan Den Haag fors mee moet betalen. Ik weet bijna wel zeker dat op het moment waarop

in de regio Haaglanden geld wordt weggehaald, dat project in elkaar stort. En dan komt u mij weer vertellen dat ik iets aan de Hubertustunnel moet doen. Het AO is gisteren niet doorgegaan vanwege afspraken in dat verband. Als er dan iets aan de Hubertustunnel moet worden gedaan, moet ik zeggen: ik heb geen geld, want ik heb het over heel Nederland moeten verdelen, ongeacht de zwaarte van de problematiek. Dit is dus wat u zult aanrichten. Ik moet dan ook zeggen dat er voor de overkapping bij Leidsche Rijn weer 60 mln te weinig is. Wat schieten wij daar nu mee op?

De **voorzitter:** Als we over de motie stemmen, zal blijken wie zijn zin krijgt.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik hecht er toch wel aan te zeggen dat deze risico's niet door ons worden veroorzaakt. Ik heb die contracten toch niet gesloten. Dat heeft de minister gedaan en nu gaat zij iets doen waartoe zij niet verplicht is. Dan moet zij niet raar staan te kijken als de Kamer zegt: kan dit allemaal zomaar in dit land?

Minister Netelenbos: Maar u zou mij misschien inhoudelijk kunnen volgen. U heeft zojuist de toezegging gekregen dat u de overzichten van de projecten krijgt. Het zou dan toch op zijn minst chic zijn met mij te praten over de projecten om na te gaan of er onzinprojecten bij zijn. Die zijn er dus niet. Natuurlijk hebben ze in Friesland ook een aantal problemen, maar die zijn echt van een totaal andere zwaarte. En ga dan nooit meer tegen mij zeggen dat er in de Randstad problemen zijn, want daar wordt echt voor gebouwd. Het enige wat in dat verband gebeurt, is bouwen.

Voorzitter. Ik heb al gezegd dat ik zal voldoen aan het verzoek van de heer Van Heemst met betrekking tot de definitie. Wat zijn uitleg van de expresbanen betreft: die is zeer goed begrepen. Ik hoop dat anderen die ook nog zullen begrijpen.

De heer Van Bommel heeft een motie over de accijns ingediend. De dictie van de motie is fout, omdat daarin wordt geconstateerd dat de regering verhoging van de brandstofaccijns het meest voor de hand liggende instrument voor variabilisatie vindt. Dat vindt de regering niet. De regering is van mening dat de

kilometerheffing moet worden ingevoerd. De constatering in de dictie is dus niet juist. Natuurlijk is het prima naar harmonisatie te streven, maar dat is niet de oplossing voor de acute problemen in Nederland.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. Als ik zeg wat de regering vindt, baseer ik mij altijd op teksten die de regering zelf levert. Dit staat in de memorie van toelichting. Dit heb ik niet zelf verzonnen; zoveel fantasie heb ik niet eens.

Minister Netelenbos: U moet uzelf niet onderschatten. U weet dat de regering een wetsvoorstel met betrekking tot de kilometerheffing heeft opgesteld. Dat is thans in procedure. Wij zien dat als het meest adequate instrument. Variabilisatie om mee te beginnen en differentiatie op termijn niet onmogelijk maken. Op termijn moet daarover dan ook worden besloten. Dat is wat wij voorstellen. Iedereen die denkt dat de brandstofaccijnzen de komende tien jaar worden geharmoniseerd, weet dat hij zichzelf voor de gek houdt. Dat zal namelijk niet gebeuren. Europa en belastingharmonisatie is een uiterst complex thema. Bovendien willen wij zelf niet altijd belastingharmonisatie.

De heer **Van Bommel** (SP): Voor de Handelingen en de zuiverheid van het debat verwijs ik naar pagina 6 van de memorie van toelichting. Daar staat: "Hoewel verhoging van de van de brandstofaccijnzen het meest voor de hand liggende instrument voor variabilisatie is, stuit dat in verband met het prijsniveau in onze buurlanden in veel gevallen af op zogenoemde grenseffecten in ons land." Daar staat dus: het meest voor de hand liggende instrument voor variabilisatie. Deze memorie van toelichting is door u ondertekend.

Minister Netelenbos: Maar ondertussen hebben wij een wetsvoorstel ontworpen. Dus ik ontraad toch maar aanneming van uw motie. Die leidt namelijk tot niets.

Voorzitter. Ik zal de Tweede Kamer een voorstel sturen betreffende de exacte formulering van het verschil tussen tol en expresbaantarief. Ik hoop dat degenen die sympathiseren met het amendement op stuk nr. 30 nog eens heel goed kijken naar het gegeven dat het amendement

Netelenbos

expresbanen afserveert, behalve tijdens een proefperiode. Ik ben van mening dat wij, als het onverhoopt wordt aangenomen, die proeven niet moeten houden.

De **voorzitter**: Ik zou hiermee willen komen aan het einde van de beraadslaging. De minister heeft ons een nota van wijziging toegezegd. Na ontvangst daarvan zullen wij op een nader te bepalen tijdstip stemmen over alle stukken.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik heb nog een vraag van orde. Velen, zowel voor- als tegenstanders, zijn het erover eens dat de laatste opmerking van de minister erg stevig is. Als het amendement op stuk nr. 30 wordt aangenomen, gaan de proeven niet door. Dat is een heel krasse en destructieve opmerking aan het einde van dit debat. Ik wil er een vraag over stellen. Wij moeten het bedrijfsleven over de streep trekken om te investeren in PPS-stroken. Dat is onze visie. Je kunt tol regulerend inzetten met een dubbeldeksweg.

De **voorzitter**: Mijnheer Eurlings, dit is geen punt van orde. U wilt gewoon weten wat er dan met het wetsvoorstel gebeurt. Dan moet u dat vragen.

De heer **Eurlings** (CDA): Als je het bedrijfsleven wilt interesseren in die mogelijkheid, is het toch heel goed dat je eerst een paar tijdelijke experimenten op je eigen weg doet om te laten zien dat mensen bereid zijn te betalen? Daarmee trek je het bedrijfsleven toch over de streep? Dat is toch heel logisch?

Minister **Netelenbos**: De wet hoeft dan op zichzelf niet te worden gewijzigd, want het is een kanbepaling en geen dwingende bepaling. Je doet dan een proef met expresbaantarieven terwijl het doel uitsluitend is tol mogelijk te maken. Dat zegt u. U wilt alleen maar tolwegen, maar dan moet u niet experimenteren met regulerende expresbaantarieven, want daarmee doet u zichzelf te kort. Volgens mij is dat niet de uitkomst van de discussie geweest, maar is er iets misgegaan in de staart van het debat. Ik zou u dringend willen uitnodigen om nog eens te kijken naar het amendement. Ik kan mij ook niet voorstellen dat de heer Hofstra van mening is dat er

geen expresbanen moeten zijn. Dat zou ik een malle wending van het debat vinden. Het is een kanbepaling, dus het maakt voor de wet niet uit. Maar ik ga geen proeven doen met iets wat voor twee jaar een hoop soesa en gedoe betekent. Dan heb ik mijn tijd en mijn inzet van menskracht wel beter te besteden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De nota van wijziging komt eraan. Na ontvangst ervan zullen wij over alle stukken stemmen.

Sluiting 18.47 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 Wet identificatie bij dienstverlening, ten behoeve van het sluitend maken van het identificatiesysteem (28255).

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

2. de volgende brieven:

twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, over het bezoek van Peres en over Israëliische vernielingen (23432, nr. 42);

een, ten geleide van het verslag van de 56ste zitting van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, die van september tot en met december 2001 in New York heeft plaatsgevonden (26150, nr. 9);

drie, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, te weten: een, ten geleide van een reactie op het verzoek van mevrouw Verburg, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 24 januari 2002 (22831, 26433, nr. 39);

een, over Front Office (27433, nr. 7); een, over de bezoeken aan respectievelijk de Democratische Republiek Congo, Uganda, Burundi en Rwanda van 11 tot en met 14 februari 2002 (28000-V, nr. 45);

een, van de staatssecretaris van Justitie, over elektronisch huisarrest en nachtdetentie voor minderjarigen (25712, nr. 3);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van antwoorden op vragen die gesteld zijn tijdens het algemeen overleg over Wetenschapsbeleid van 29 januari 2002 (26658, nr. 20);

een, van de minister van Economische Zaken, over winkeltijden (28000-XIII, nr. 47);

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over regionalisering van de uitvoering van het Besluit bijstandverlening zelfstandigen (Bbz) (28000-XV, nr. 39);

een, van de staatssecretarissen van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Buitenlandse Zaken, over pensioenstelsels (21501-20, nr. 185);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over toezeggingen tijdens het algemeen overleg met de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport over oorlogsgetroffenen (20454, nr. 62).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

3. de volgende brieven:

twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, ten geleide van het verslag van deelname aan EU-OIC conferentie te Istanboel 12 februari 2002;

een, ten geleide van het Protocol tot wijziging en aanvulling van het verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de Russische Federatie inzake de Nederlandse assistentie bij de vernietiging van voorraden chemische wapens in de Russische Federatie;

een, van de minister van Justitie, ten geleide van het rapport International Narcotics Control Board;

een, van de staatssecretaris van Justitie, ten geleide van het advies van commissie Toekomstige inrichting stelsel gesubsidieerde rechtsbijstand;

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, inzake notitie bovenbouw;

een, van de minister van Financiën, inzake Financial Action Task Force on money laundering (FATF);

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten