

Vergaderjaar 1999–2000

27 165

Bereikbaarheidsoffensief Randstad

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 juli 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 13 juni 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **het bereikbaarheidsoffensief Randstad (27 165, nrs. 1 en 2) (een voortzetting van het plenaire debat d.d. 7 juni 2000)**. Van dit overleg brengt de commissie bijgaand verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) constateerde dat de minister, in navolging van haar schriftelijke aanvalsplan, ook verbaal de aanval heeft gekozen. Deze stijl valt te waarderen, evenals het feit dat er blijkbaar geen sprake is geweest van een ongezonde vorm van torentjesoverleg. Wel is er overleg gevoerd over een nieuwe tekst voor het regeerakkoord. Het bereikbaarheidsplan is echter formeel niet dichtgetimmerd, zoals uit de bijdrage van de coalitiefracties kan worden geconcludeerd. Zo werden er verschillende interpretaties gegeven aan het evenwicht tussen investeringen in wegen en in de OV-infrastructuur (openbaar vervoer). Dat kan dus bij behandeling van het MIT (meerjarenprogramma infrastructuur en transport) goede discussies opleveren. De zaken moeten dan ook openblijven, zodat uiteindelijk per project eventueel het fiat gegeven kan worden. Dat is mogelijk omdat het plan geen «slikken of stikken karakter» heeft.

Het is duidelijk dat de minister komend najaar zal vechten om de kern van haar plan overeind te houden. Er is ruimte voor gesprek, maar de integraliteit moet overeind blijven. Het isoleren van een willekeurig element kan immers volgens de minister de uitkomst veranderen. Selectief winkelen kan dus niet, maar winkelen wel. De minister stelt dat alles voorspelbaar is en dat de bewijslast voor betere oplossingen bij de Kamer ligt. Dit gaat er echter aan voorbij dat het vooral gaat en moet gaan om visies op mobiliteit en om de mate van vrijheid van de burger inzake mobiliteit. De minister beziet het probleem te veel vanuit een technocratische optiek. Het mobiliteitsprobleem valt niet op te lossen met louter techniek. Het is bovendien niet eerlijk om de bewijslast op het bordje van de Kamer te leggen. Gezien de beperkte menskracht van de Kamer is men er niet toe in staat om aan te tonen dat bij alternatieve oplossingen het effect even groot is als in het plan van de minister.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Stellingwerf (RPF/GPV), Giskes (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Steenhoven (GroenLinks), Ravestein (D66), Niederer (VVD), Van der Knaap (CDA), Eurlings (CDA), Van Bommel (SP), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Spoelman (PvdA), Schutte (RPF/GPV), Augusteijn-Esser (D66), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Vendrik (GroenLinks), Van Walsem (D66), Weekers (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkzma (PvdA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

De discussie moet gaan over visies op mobiliteit. Daarbij zal men verder moeten reiken dan symptoombestrijding. Tevens staat de stelling ter discussie dat Nederland verantwoord omgaat met mobiliteit. Van de juistheid van die stelling hangt mede af hoe het mobiliteitspakket er concreet uit komt te zien. Het plan van de minister kan wellicht het bereikbaarheidsprobleem oplossen. Alle aan de mobiliteit gelieerde problemen: emissies, geluid, veiligheid, aantasting natuur en landschap, verstoring en versnippering, worden echter waarschijnlijk niet opgelost. De minister beoordeelt de problematiek dan ook louter nationaal. Het mobiliteitsprobleem is een mondiaal probleem en zal dus ook op mondiale schaal bezien moeten worden. Wat gebeurt er als twee en een half miljard Chinezen en Indiërs even mobiel worden als de Nederlanders? Dit kan in enkele decennia bewaarheid worden.

De opmerking van de minister over de Vinex-wijken (Vierde nota op de ruimtelijke ordening extra) heeft bevreemding gewekt. Het openbaar vervoer moet hier niet als uitgangspunt genomen worden omdat Nederland te extensief bouwt. De Vinex-locaties zijn toch uitgezocht opdat deze draagvlak zouden bieden voor een adequaat OV-netwerk? Het totale netwerk zou er toch moeten zijn zodra de woonwijk voor een derde klaar is? Nu verwijzen naar metropolen waarin tien of twintig lagen wordt gebouwd, heeft dan ook geen pas. In Nederland is gekozen voor een bepaalde vorm van stadsuitbreiding en -vernieuwing, met daaraan gekoppeld een bepaalde vorm van OV. Daarvoor moet dus geld worden neergegeld. De effectiviteit van het OV kan overigens gunstiger worden door het voorzieningenniveau niet steeds verder uit te kleden, maar juist uit te breiden. Tegenover de autokosten moet een aantrekkelijke prijs neer worden gezet.

De minister lijkt het roer van het SVV-2 (structuurschema verkeer en vervoer) volledig om te zetten. Aan de ene kant levert een verdubbeling van het OV slechts een afname van de automobilititeit op van 10%. Aan de andere kant is er, om de gevaren van de provinciale wegen tegen te gaan, een snelwegennet nodig dat uitgaat van twee keer drie rijstroken in plaats van twee keer twee rijstroken. Dat is toch het vrij baan geven aan de automobilititeit? Dit is een verkeerde weg. Blijkbaar moet men eerst geconfronteerd worden met de gevolgen van het rijgedrag. Er moet gekozen worden voor verdubbeling van het OV. Dat neemt net de 10% aan automobilititeit weg die de grootste filedruk veroorzaakt. Er moet ingezet worden op autodelen en carpoolen. Nog steeds rijdt driekwart van het woonwerkverkeer rond met slechts één inzittende per auto. Het huidige wegennetwerk wordt dus zeer ondoelmatig gebruikt en is op piekbehoefte gedimensioneerd. Op de trajecten waar standaard files staan moeten van de huidige twee keer twee rijstroken twee keer drie rijstroken gemaakt worden op het bestaande asfalt. Op deze natuurlijk wat smallere rijstroken kan de capaciteit met 20% toenemen zonder een kilometer extra asfalt aan te leggen. De hulpverlening moet in die regio's via helikopterteams tot stand worden gebracht. Wat is de concrete reactie van de minister hierop? Op een dergelijk beleid moet ingezet worden zolang niet bekend is wat de effecten van rekeningrijden en kilometerheffen zijn. Deze nieuwe instrumenten kunnen zeer effectief blijken. Dat is echter afhankelijk van een doeltreffende inzet daarvan. Het is verheugend dat er een notitie van de minister komt over het toekomstige en op de toekomst gerichte instrument van de kilometerheffing. Op dit punt mag men geen tijd meer verliezen. Het moet dan ook mogelijk zijn om op dit vlak op korte termijn met proeven te beginnen. Er wordt reeds gewerkt met boordcomputers. Vrachtvervoer, binnenvaart en de visserijsector werken al met vormen van satellietlocatieregistratie. Per 1 januari 2000 is in Zwitserland een «full-dressed» global positioning system (GPS) in werking getreden, na jarenlange proeven. In Zweden is een reeds functionerend kilometerheffing-systeem afgeschaft als gevolg van EU-regels (Europese Unie). Mede

hierom moet de regelgeving rond het Eurovignet zo snel mogelijk worden gewijzigd. Die mag geen obstakel opleveren voor de kilometerheffing. Over het rekeningrijden leven nogal wat vragen. Gaat het om een aanpassing van het aantal tolpoorten tot elf? Of gaat het om een verschuiving van ongeveer zestig tolpoorten naar het provinciale wegennet? Zo ja, maakt de VVD-fractie zich dan niet blij met een dode mus? Zo nee, hoe kan dan het sluisverkeer worden voorkomen en aldus de verkeersveiligheid worden gegarandeerd? Wordt bij de bepaling van de plaats van een tolpoort ook de relatie gelegd met de beschikbaarheid van OV? Mensen moeten toch kunnen kiezen? Het verkeer dat vanuit de Hoekse Waard en Goeree-Overflakkee via de A29 Rotterdam binnenkomt, heeft geen OV-alternatief. Het is dus logischer als hier de tolpoort op de A16 komt te staan. Hoe zeker zijn de beoogde private investeringen in het totale plan overigens? Wordt de Kamer met het totaalplaatje niet lekker gemaakt, omdat vervolgens geconstateerd moet worden dat de private sector het laat afweten? Deze vraag klemt des te meer bij de snelle treinverbinding tussen de grote steden. De investeringen hierbij moeten de bestaande lijnen versterken en niet leegzuigen. Bij deze investeringen moet de ontbrekende schakel tussen Utrecht en Breda een plaats krijgen.

De heer **Reitsma** (CDA) haalde aan dat de minister de notitie en de beleidsbrief, inclusief de wijziging van het regeerakkoord, als een integraal pakket beschouwt. Vorige week is gebleken dat de fractie van D66 kritische vragen heeft over de wegen. De fractie van de PvdA vindt het integrale pakket aanvaardbaar, maar zet vraagtekens bij de planologische inpassing en de juridische aspecten. De uitleg van de VVD-fractie van de wijziging van het regeerakkoord was het meest intrigerend. Men stemde met overtuiging in met de notitie en de beleidsbrief, inclusief de proef met het rekeningrijden. Bij het rondje Randstad pleit de VVD-fractie er echter om voor ongeveer 6 mld. extra weggapaciteit te bouwen. Dit idee wordt gesteund door de CDA-fractie. Het is absoluut noodzakelijk dat er naast het versterken van het openbaar vervoer en het nemen van benuttingsmaatregelen, extra weggapaciteit wordt aangelegd voor zowel de Randstad als de achterlandverbindingen. De minister heeft dit standpunt stellig afgewezen. Heeft de minister hier echter alsnog oog voor als er in de komende jaren meer middelen vrijkomen?

De wat bredere mobiliteitsbenadering van de minister in brief en debat is verheugend. Er is sprake van een kentering in vergelijking met de opstelling in het debat over de futloze Perspectievennota. De draai van de minister naar een veel meer geïntegreerd beleid spreekt de CDA-fractie aan. Mobiliteit moet immers gekoppeld worden aan stedenbouw en andere aspecten.

De passage over «commitment» in de brief van de minister heeft zowel de CDA-fractie als diverse maatschappelijke organisaties op het verkeerde been gezet. De minister vraagt de partners van het Noordzeeberaad alleen «commitment» inzake het eigen domein. De proef rekeningrijden behoort niet tot dat domein, zodat het uitblijven van steun op dit punt geen breukpunt zal zijn voor de minister. Voor de CDA-fractie spitst een en ander zich toe op de private financiering, die heel hard nodig is. De minister moet dan ook dringend enige souplesse betrachten in het totale pakket ten aanzien van de doorstroomroutes noord-zuid. Het slagen van het project is immers sterk afhankelijk van de andere doorstroomroutes, west-oost of oost-west. Die moeten er snel op volgen. Deelt de minister de analyse dat beide mogelijk moeten zijn, onder bepaalde voorwaarden? Wat is het probleem bij de Hoekse Waard? Hoe kan daar, met de bekende «bottle-neck», een verantwoorde doorstroomroute worden gemaakt?

Voor dit voorstel zijn twee motieven te bedenken. Een deel van de mobiliteit zal zich altijd via de weg afspelen. Dat vraagt om een verstandige doorstroomroute. De minister heeft als belangrijke voorwaarde voor wegprojecten en aanvullende zaken een bedrag van minstens 3 mld. aan

private financiering genoemd. Het is van grote betekenis dat er in Nederland een betere scheiding komt tussen langeafstandverkeer en regionaal verkeer dat toevallig gebruik maakt van het hoofdwegenet. Er moet een sterker beleid komen, noord-zuid en oost-west, inzake doorstroming. Er moeten, bijvoorbeeld, doelgroepstroken worden gecreëerd. Het gaat om extra capaciteit, een alternatief voor het langeafstandsverkeer met een doorstroomroute. Het regionale verkeer krijgt dan meer ruimte. Een win-winsituatie dus. Overigens is het voor de CDA-fractie aanvaardbaar dat op de bedoelde doorstroomroutes met tolwegen wordt gewerkt. Men betaalt dan immers tol voor een alternatief, in tegenstelling tot bij de tolpoortjes voor het rekeningrijden. Het rekeningrijden zal dan ook nooit de instemming van de CDA-fractie verkrijgen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) merkte op dat de heer Van Wijmen, de milieuwoordvoerder van de CDA-fractie, een ander geluid laat horen. Die heeft geopperd om auto's met even en oneven nummerborden om de dag te laten rijden.

De heer **Reitsma** (CDA) was van mening dat men zich geen zorgen hoeft te maken over de consistentie in de opstelling van de CDA-fractie, die erin slaagt om eensgezind een beleid uit te stralen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) vond dat de heer Reitsma zich niet kan beperken tot het ene zeggen en het andere ontkennen. Moet de opmerking van de heer Van Wijmen serieus genomen worden of hoort die in de prullenbak?

De heer **Reitsma** (CDA) wees erop dat het verkiezingsprogramma van het CDA geen mening bevat die aansluit bij de opmerking van de heer Van Wijmen. Die bedoelde meer te zeggen dat burgers zich bij mobiliteit, zowel bij luchtvaart als verkeer over de weg, meer verantwoordelijk moeten voelen voor hun gedrag. De heer Van Wijmen heeft overigens absoluut niet de overheid opgeroepen om verplichtende regels op te stellen op dit vlak. Er is dus geen sprake van inconsistentie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) legde uit dat de heer Van Wijmen het voorbeeld van Athene heeft gegeven. Een situatie als die is alleen met regelgeving te verkrijgen. Waar staat de CDA-fractie nu op dit vlak?

De heer **Reitsma** (CDA) stipuleerde dat de CDA-fractie vindt dat mensen gebruik moeten kunnen maken van mobiliteit. Het is de taak van de verschillende overheden om die mobiliteit beheersbaar te maken, opdat de bereikbaarheid voor de burgers wordt gegarandeerd. De individuele burger kan daar echter vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid ook het nodige aan doen.

De Kamer moet overigens proberen, meer in het algemeen een generiek beleid te bespreken. Het gaat hier immers om «peanuts». De fractie van de PvdA is ertoe overgegaan, in afwijking van het PvdA-verkiezingsprogramma, in te stemmen met extra wegcapaciteit. Met steun van de fracties van VVD en CDA worden er aldus miljarden gepompt in de wegen. Als men elkaar politiek de maat wil meten, kan er dus beter gekozen worden voor een wat meer serieuze benadering.

De minister is bij de proef inzake rekeningrijden afhankelijk van de regio's. Het is daarom storend dat de minister suggereert dat als de bestuurders van de regio's niet wensen mee te werken, er mogelijk ook gekeken gaat worden naar herprioritering van de MIT-projecten in het totale pakket. Dat de minister in dit geval niet maximaal 250 mln. stort in het regionale mobiliteitsfonds is «all in the game». De suggestie om verder te gaan, kan en mag niet waar zijn. De uitvoering van de MIT-projecten vindt plaats tussen de jaren 2002 en 2010. Deze lange periode houdt minimaal twee

andere kabinetten dan paars 2 in. In de projecten zit een versnelling van de aanleg van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht. Die is, in tegenstelling tot in eerdere plannen, weer op het normale tijdschema gekomen. Als Utrecht niet meedoet aan de proef met het rekeningrijden, is eventueel verder temporiseren toch onaanvaardbaar? Het gaat in het geval van Utrecht toch om een kleine proef die geen enkele bijdrage levert aan het bereikbaarheidsvraagstuk? Op dit punt moet volstreekte helderheid worden geboden. Het is voor de CDA-fractie niet aanvaardbaar om stadsbestuurders nog verder onder druk te zetten, alleen om het door de minister gewilde prestigeproject erdoor te drukken.

De minister heeft erop gewezen dat in het MIT een aantal afspraken zijn gemaakt omtrent het sluipverkeer. Het verband tussen het sluipverkeer en deze afspraken is echter niet helder. Inzake de proef met het rekeningrijden moet de minister immers nog met een wetsvoorstel komen. Het moet wel heel goed gaan wil dat voorstel nog voor de verkiezingen door de Tweede en de Eerste Kamer komen. Het mag niet zo zijn dat hierop een hypotheek wordt gelegd. De minister moet maar zien of de wet in het Staatsblad komt. Het is immers maar de vraag of de VVD-fractie, zo vlak voor de verkiezingen, nog zo enthousiast is over het rekeningrijden. Volgens de minister moet de opbrengst van de regionale tolpoorten gesluisd worden naar het regionale mobiliteitsfonds. Men moet zich echter goed realiseren dat dit opnieuw een lastenverzwaring betekent. Het kabinet wil 100 mln. terugsluizen in de vorm van een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. De rijksoverheid trekt dus de consequentie. Als de gemeenten en provincies tolpoorten plaatsen omdat het Rijk dat ook doet, moeten de opbrengsten daarbij ook teruggesluisd worden. Dat kan door verlaging van de provinciale opcenten bij de motorrijtuigenbelasting. Omtrent de financiering van een en ander is het van belang om een meerjarenoverzicht te krijgen van welke bedragen wel en welke bedragen niet uit het FES (Fonds economische structuurversterking) komen. Kan de minister daarnaast uitleggen welke bedragen naar het openbaar vervoer gaan? Welk deel wordt versneld uitgevoerd en hoe wordt dat gefinancierd? Al deze vragen worden niet beantwoord met de brief van de minister. Volgens de krant hebben er overigens (al dan niet vertrouwelijk) lijstjes gecirculeerd binnen de paarse partijen, de partners van het Noordzeeberaad en de bestuurders van de regio's, met daarop de bedragen per project, de totale kosten en een berekening van het bedrag van ongeveer 5 mld. voor de financiering. Alle partijen in de Kamer hebben echter recht op dezelfde informatie, zodat een exacte beoordeling van de onderbouwing van de stukken mogelijk wordt. Iedereen moet toch dezelfde informatie worden verschaft?

Mevrouw **Giskes** (D66) vond het moeilijk om een debat op hoofdlijnen te voeren als niet duidelijk is wat er na afloop van de gevoerde discussie staat te gebeuren. Ook op 7 juni 2000 is niet duidelijk geworden wat het betekent als de minister de Kamer verlaat zonder enige wijziging van de notitie of de brief. Staan de projecten daarmee vast en wordt er daarna zaken gedaan met de regio's en de belanghebbenden of is er nog alle ruimte voor de Kamer om de projecten onderling te wegen en verschuivingen aan te brengen? Deze informatie is nodig om te weten hoe ver het debat moet voeren.

Herlezing van het BOR (bereikbaarheidsoffensief Randstad) maakt wederom duidelijk dat het stuk gekenmerkt wordt door kretologie. Dat ligt wellicht meer voor de hand bij een publieksfolder dan bij de basis voor een beleid dat 10 mld. aan rijksgeld wegzet. Er moet sprake zijn van een goede onderbouwing wil de Kamer zijn verantwoordelijkheid kunnen nemen.

Mede hierom is het alsnog nodig dat de minister een aantal vragen beantwoordt. Zonder deze informatie is het voor de fractie van D66 moeilijk om een standpunt in te nemen of om fiat te geven aan het plan. Dat er zoveel

geld uitgegeven kan worden, is zonder meer prettig. De kunst is nu echter om dat zo goed mogelijk te doen.

Voor Rotterdam wordt een nadrukkelijke uitzondering gemaakt bij het weergeven van de gemaakte afspraken. Is ook hier dezelfde stand van zaken bereikt als in de andere regio's?

In het stuk is er sprake van dat zowel rijk als Kamer hun verantwoordelijkheid moeten nemen. Dat is niet meer dan logisch. Er wordt ook verwezen naar de andere betrokken partijen, de autolobby zijnde de werkgevers. Die kunnen zeggen geen zin in rekeningrijden te hebben en daarom bij invoering over te zullen gaan tot vergoeding van de kosten. Het zou echter verrassend zijn als die financiële ruimte er is. Bedrijven kunnen ook dreigen niet door te gaan met de voor hen waarschijnlijk winstgevendende PPS-constructies (publiek-private samenwerking). Wat zijn volgens de minister de risico's als de overheid de samenwerking op dit vlak zou verspelen?

De Kamer heeft jammer genoeg niet het overzicht gekregen van welke bedragen er voor welk project zijn uitgetrokken. Ook is er geen zicht op de hoeveelheid aan niet-benutte ruimte in het MIT. Waarom wordt die overigens alleen benut voor OV? In de krant heeft het bericht gestaan dat de parse partijen over geheime stukken zouden beschikken. De fractie van D66 heeft, na een telefoontje aan een gemeente, beslag kunnen leggen op de «sheets» die zijn gebruikt op regionale bijeenkomsten. Daarop staan alle bedragen keurig vermeld. Opvallend daarbij is dat van de 4,8 mld. aan wegprojecten kennelijk 2,7 mld wordt gereserveerd voor PPS-projecten. Waarom wordt bij de dekking van de 2,7 mld. niet enigszins geleund op de regiofondsen? Twee derde van deze fondsen zouden moeten worden gebruikt voor het openbaar vervoer, volgens de wens van de Kamer. De regio's krijgen overigens «carte blanche». De minister heeft reeds toegezegd dit te zullen toelichten. Kloppen deze cijfers? Waarom heeft de Kamer deze cijfers niet verkregen?

In de aan de Kamer overhandigde lijstjes, die de kranten overnemen, lijkt het alsof er 5,3 mld. wordt uitgetrokken voor openbaar vervoer en 4,8 mld. voor wegen. Feitelijk wordt er 3,2 mld. door het Rijk uitgetrokken, minus het gebruik van de niet-benutte ruimte. Onder het motto «hoop doet leven» kan men daarbij de 2 mld. optellen die eventueel vanuit de regiofondsen aan het openbaar zullen gaan. Waarom wordt deze onzekerheid inzake de regiofondsen geheel bij het openbaar vervoer neergelegd? Waarom wordt dat niet beter verdeeld?

Het ware goed als de minister de in het hoofdlijnen debat gemaakte opmerkingen en vragen meeneemt en daarna naar de Kamer komt met een nader uitgewerkt verhaal. Daarin moet met visie aangegeven worden waarom er gekozen wordt voor bepaalde projecten. De minister heeft gezegd dat er met dit pakket meer wordt doorgereden. De vraag is echter of dit het optimale pakket is. Waaruit is gekozen en met wat is er vergeleken? Welke alternatieven zijn er? Deze informatie is nodig om, ook op hoofdlijnen, te beoordelen of het bedrag van 10 mld. goed is besteed. Overigens moet de minister overwegen om de 2,7 mld. aan PPS-ondersteuning te schuiven in de richting van het openbaar vervoer. De steun aan PPS-projecten moet meer gezocht worden in de risicovolle sfeer.

In Nederland wordt hier en daar verzucht dat het allemaal de schuld is van minister Zalm, die niets met auto's heeft. Dat is echter juist een heel prettige eigenschap. Men hoeft niet iets met auto's te hebben om zinnig na te kunnen denken over de mobiliteitsproblematiek in de Randstad. Mensen die iets met auto's hebben, vervallen eerder in de opstelling dat de auto een melkkoe is geworden. Er is toch niets ernstigs aan de vaststelling dat 40% van het autoverkeer op 10% van de wegen zit? Er zijn mensen die ten onrechte vinden dat in de Grondwet opgenomen met worden dat men zich te allen tijde en overal per auto moet kunnen vervoeren, zoals de VVD-fractie het stelde tijdens de begrotingsbehandeling van het vorige jaar.

De heer **Hofstra** (VVD) merkte op meer affiniteit met de automobilist dan met de auto te hebben. De VVD-fractie heeft echter nooit beweerd dat men zich op elk moment van de dag en op elke plaats per auto moet kunnen vervoeren.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) concludeerde voorzichtig dat de minister het licht heeft gezien, mede gelet op het pleidooi om de mobiliteit anders te bezien. Eerst was het: beprijzen, benutten en eventueel bouwen. Nu is het: investeren en beprijzen. Bovendien worden deze in een onlosmakelijk verband gezien, omdat het isoleren van onderdelen de effecten van het pakket aantast. De vraag is echter waar deze stelling op is gebaseerd. Beprijzen en benutten moet de manier zijn waarop met infrastructuur en mobiliteit om wordt gegaan. Als het autovervoer wordt geacommodeerd, zal dit de problemen immers niet oplossen.

Minister Zalm heeft in het blad Transport en logistiek gezegd dat mobiliteit in Nederland geld gaat kosten. Ook in VVD-kringen wordt dus ingezien dat het afgelopen moet zijn met het faciliteren van de mobiliteit. Dat maakt de door de minister voorgestane aanpak van investeren en beprijzen tweeslachtig. Dit zal het probleem slechts verergeren. Waarom is niet echt gekozen voor het beprijzingsinstrument? Op die manier is het toch mogelijk om de hard groeiende mobiliteit in de hand te houden? Het is jammer dat het kabinet de in het verleden ingezette lijn niet heeft doorgetrokken. Blijkbaar is onder druk van VNO/NCW (Verbond van Nederlandse ondernemingen/Nederlands Christelijke werkgeversvereniging) en de ANWB, de autolobby, een flink pakket aan wegen opgenomen.

In het regeerakkoord is de verhouding tussen OV en wegen niet fifty-fifty, maar zestig-veertig: 7 mld. voor duurzaam vervoer en 5 mld. voor de auto. Het voorgestelde pakket gaat echter uit van 5,2 mld. voor het openbaar vervoer, waarvan 2 mld. af moet worden getrokken omdat de besteding hiervan door de regio's wordt ingevuld. Sommige regio's zullen het, bijvoorbeeld, besteden aan wegen. Over de overgebleven 3,2 mld. bestaat het idee dat dit bedrag gebruikt wordt om de tekorten inzake de HSL-zuid (hogesnelheidslijn) goed te maken. Het zou dan kunnen gaan om inpassingsproblemen. Dat moet echter apart aangegeven worden. Eerder is vastgesteld dat van dit bedrag een half miljard voor de noordoosttak van de Betuwelijn ingezet moet worden. Dat heeft echter niets te maken met openbaar vervoer in de Randstad. Kan de minister wat preciezer ingaan op de financieringssystematiek? Wat betekent het naar voren halen van geld in het MIT? Hoeveel geld is in het plan opgenomen voor openbaar vervoer in de Randstad? Hoeveel geld zit in het plan voor andere OV-projecten of voor goederenvervoer over het spoor?

Ook de betekenis van het voorgestelde pakket voor de CO₂-uitstoot is onduidelijk. In het SVV en het NMP-I (Nationaal milieubeleidsplan) is het doel afgesproken van een uitstoot van 20 megaton in het jaar 2010. In de Klimaatnota is dat bijgesteld naar 38 megaton. Dit pakket betekent echter dat de CO₂-uitstoot veel harder zal toenemen. Is het niet de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat om aan te geven hoe dit aangepakt moet worden?

Over de infratoets, de kosten-batenanalyse, bestaat eveneens onduidelijkheid. Een maand geleden is van de minister een uitvoerig rapport ontvangen over de evaluatie van effecten van infrastructuurprojecten ten behoeve van politieke besluitvorming. Hoe worden dit soort projecten getoetst? Waarom zijn de projecten in het pakket van de minister de goede projecten? Hoe kan bepaald worden of de projecten van de minister de door haar veronderstelde bijdragen leveren? Is in het verleden niet veel te gemakkelijk beslist, zonder de baten en de kosten te wegen? Naar aanleiding van de discussies over de Betuwelijn en andere projecten gaat men het anders aanpakken. Hoe kan men de infratoets op dergelijke projecten toepassen? Wanneer gebeurt dat?

Ook over het rondje Randstad blijft veel onduidelijk. Wat houdt het precies in? Het zou gaan om een bedrag van 6 mld., eventueel ook privaat gefinancierd. Er bestaan nu intercityverbindingen tussen de grote steden. Als daarbinnen een extra ring ontstaat van nieuw openbaar vervoer, wellicht zelfs een magneetweefbaan, heeft dit toch een kannibaliserend effect op de bestaande verbindingen? Dit genereert toch extra mobiliteit en benadeelt toch andere vormen van vervoer? Is het niet interessanter om te kiezen voor het sneller maken van de huidige verbindingen met het RIB-pakket (Railinfrabeheer), vol projecten die binnen een aantal jaren gerealiseerd kunnen worden: perrons verlengen, meer geld voor voltage, BB21 op de hele Randstad, het opheffen van bewaakte en onbewaakte overgangen door het ondergronds brengen daarvan? Het project zou 75% meer reizigers kunnen trekken volgens RIB. Er is nu 6 mld. beschikbaar. Is het niet beter om dat geld nu hieraan te besteden? Loopt men niet het risico dat het bij een planologische behandeling in de vijfde nota onder tafel verdwijnt?

De minister heeft eerder aangegeven dat het openbaar vervoer de files niet kan oplossen. Die stelling klopt als men het gehele land beziet. De files doen zich echter vooral voor in de Randstad. De effectiviteit van het openbaar vervoer is heel groot in de Randstad, met name op de vier verbindingen tussen de grote steden. Een investering op dit punt levert dan ook veel meer rendement op dan een investering in de Achterhoek of Noord-Limburg. Deze bewering van de minister dient dan ook te worden betwist.

In de Haagsche Courant heeft een interview gestaan met de heer Van Gijzel van de PvdA. Die stelt daarin dat er wat hem betreft geen cent overheidsgeld gaat in de A4, die volledig privaat gefinancierd moet worden en met een zicht- en geluidsgarantie. Hoe zit dat?

Als het plan van de minister doorgang vindt, wordt gekozen voor meer wegen. Dat is een oplossing die alleen maar meer automobiliteit genereert. Hopelijk laat de fractie van de PvdA zich dan ook niet met dit kluitje in het riet sturen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) toonde zich redelijk tevreden over zowel het voorgestelde pakket als de woorden van de minister op 7 juni. Als basis voor de algehele afweging geldt hetgeen in de discussie over de Perspectievennota is vastgesteld: beprijzen, benutten en bouwen. Het voorgelegde pakket is vernieuwend om twee redenen. Ten eerste wordt beprijzing geïntroduceerd. Ten tweede worden nieuwe instrumenten van benutting toegepast, waarvan de PvdA-fractie een groot voorstander is. Het gaat dan om slim verkeersmanagement. Daardoor kent het pakket een unieke samenhang. Met selectief winkelen in de zin dat of het beprijzen of het benutten eruit wordt gehaald, schiet men niet veel op. Dan valt men weer terug op de oude manier van beleid. Kan de minister overigens aangeven hoe het slim verkeersmanagement in zowel systematiek als financiële ruimte tot stand gebracht kan worden binnen het wegenpakket? Het is jammer dat de fractie van het CDA afstand heeft genomen van de aanpak die de heer Leers in de afgelopen jaren heeft gekozen. Bij de begrotingsbehandeling heeft de heer Leers gezegd dat er een totaalpakket, van zoet en zuur, moet komen. Het evenwicht moet daarbij gevonden worden volgens de ladder van Leers: «OV: benutten, beprijzen en bouwen».

De heer **Reitsma** (CDA) gaf aan dat dit een letterlijke passage uit het CDA-verkiezingsprogramma betreft. De heer Leers heeft bij de begrotingsbehandeling tevens opgemerkt dat de partners van het Noordzeeberaad moeten instemmen met het totaal en niet slechts met het domein. Deze partners hebben bijna allemaal «nee» tegen de proef gezegd. De zaken moeten dan ook niet uit hun verband worden gehaald.

Mevrouw **Giskes** (D66) vond het verbazingwekkend dat de fractie van de Partij van de Arbeid dit als een evenwichtig pakket ziet. Waarop wordt gebaseerd dat dit pakket de meeste zoden aan de dijk zet in de Randstad?

De heer **Van Gijzel** (PvdA) legde uit dat het uitgangspunt is dat met de bestaande infrastructuur meer kan gebeuren dan tot nu toe is gebeurd. Bij dit punt van benutting zijn allerlei nog onbenutte technologieën voorgesteld die een stap vooruit kunnen betekenen, voor OV en voor wegen. In de Kamer wordt sinds jaar en dag door partijen beweerd dat tot een variabilisatie moet worden overgegaan. Daarvoor zijn echter een beperkt aantal instrumenten beschikbaar. Men moet immers van de benzine-accijns afblijven, om geschreeuw over moord en brand in de Kamer te voorkomen. Er zijn nu andere instrumenten gevonden. De PvdA-fractie had dat graag wat forser gezien, maar daarvoor bestaat geen politiek of maatschappelijk draagvlak. Er is nu een stapje terug gedaan om het systeem zichzelf te laten bewijzen. Er moet daarom een proef komen die significante effecten aantoonst van betaalstroken en rekeningrijden. Als de invloed aantoonbaar is, accepteert de fractie van de Partij van de Arbeid een vertraging van twee jaar. Er is dan immers een wezenlijke breuk gemaakt met het verleden. Er is dus sprake van grote winst. Ook de PvdA-fractie sluit niet uit dat bij een aantal knelpunten verbreding van de weginfrastructuur moet plaatsvinden. Dat moet dan wel in samenhang met beprijzen en benutten gebeuren. Het is niet de bedoeling dat bestuurders in de regio denken het beprijzen uit het pakket te kunnen halen en de rest te mogen houden. Dat zou de samenhang doen verdwijnen en het nieuwe eruit halen. Daarin schuilt juist de kracht. Een en ander neemt niet weg dat met het plan tot in de finesses akkoord moet worden gegaan. Dat betekent een planologische, juridische en verkeerskundige toets. De aanpak van de minister, gebaseerd op de keuzen van de Perspectievennota, spreekt de fractie van de Partij van de Arbeid al met al aan.

Mevrouw **Giskes** (D66) vroeg zich af of de heer Van Gijzel zich kan voorstellen dat er een verschuiving optreedt tussen de projecten, bijvoorbeeld meer geld naar OV-projecten en minder geld naar wegprojecten.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) vond dat voor OV geld beschikbaar moet komen. Het instrument van beprijzen moet pas ingezet worden als het in gelijke tred loopt met de wegen. Dat vraagt om een ander soort evenwicht, vooral met het oog op de trits: benutten, beprijzen en bouwen. De vraag is vervolgens of het geld in wegen of in OV wordt gestopt. De fractie van de PvdA is een voorstander van meer investeren in OV. Dat kan echter niet middels een simpele keuze, bijvoorbeeld de tweede Coentunnel ruilen voor OV. Dat is toch geen oplossing? En welk OV moet het dan worden? Met het «light railpakket» en de aanvullende maatregelen bij het openbaar vervoer, de extra middelen voor de exploitatie, wordt een enorme slag gemaakt. Dit was echter toch te weinig voor de PvdA-fractie. Vandaar dat tijdens de onderhandelingen over de tekst van het regeerakkoord een snelle verbinding tussen de vier grote steden op de rails op tafel is gelegd. Dit zal in de verhouding van de «modal split» echt zoden aan de dijk zetten. De verkeersstromen in de Randstad kunnen uitgelegd worden in termen van verbindingen en kansen. Het openbaar vervoer heeft de grootste kansen waar het openbaar vervoer de hoogste dichtheden heeft. Dit gaat niet alleen op in steden, maar ook tussen steden. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft zich daarom hard gemaakt voor het rondje Randstad. Het is dan ook goed dat de minister heeft gezegd dat dit rondje wordt opgenomen in het pakket.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vond het opvallend dat in het programma Kracht en kwaliteit van de PvdA helemaal niet wordt gesproken van de noodzaak van de aanleg van wegen. Daarin is slechts sprake van 1 mld. voor wegen in PPS-verband. Er kan dus geconcludeerd worden dat de PvdA-fractie in het andere kamp terecht is gekomen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) gaf aan een duidelijk pleidooi voor het openbaar vervoer te houden. Er kan geconstateerd worden dat het pakket ongeveer in evenwicht is, fifty-fifty. Dat is dus niet conform het regeerakkoord. Bij het OV-deel komt er nog 6 mld. bij voor het rondje Randstad. In Kracht en kwaliteit zijn overigens de moties terug te vinden over de A15, een hartslagverbinding voor Nederland, de A2 en de westrandweg. Er ligt een enorm pakket aan investeringen voor het openbaar vervoer. De fractie van GroenLinks vindt dat er te veel geld naar de wegen gaat. De fracties van CDA en VVD vinden dat er te weinig geld naar de wegen gaat. De PvdA-fractie zit er dus tussenin.

Mevrouw **Giskes** (D66) vroeg zich af of het aanleggen van een doorstroomroute voor auto's in de Randstad het idee van een rondje Randstad niet ondermijnt. Is de verhouding tussen een kleine 3 mld. aan OV en bijna 5 mld. aan wegen wel een evenwichtige verdeling?

De heer **Stellingwerf** (GPV/RPF) wierp de vraag op of het rondje Randstad niet het gevaar met zich brengt dat de bestaande lijnen worden leeggezogen.

De heer **Reitsma** (CDA) constateerde dat het grote rondje Randstad, inclusief Breda, bij de PvdA-fractie uit het zicht is verdwenen. Was er overigens in de onderhandelingen tussen de paarse fracties ook geen sprake van extra geld voor de exploitatie van het openbaar vervoer?

De heer **Van Gijzel** (PvdA) stipuleerde dat een verdeelsleutel over de subsidies is afgesproken. Meer OV-infrastructuur betekent meer middelen voor OV-exploitatie. Dat is geen onderdeel van het voorliggende pakket, dat alleen de investeringen omhelst. Er zullen echter extra middelen voor de exploitatie op tafel moeten komen. Het plan van de heren Van Heemst en Van Gijzel, namens de fractie van de Partij van de Arbeid, over het intercitynet is buitengewoon interessant, ook als het partieel plaatsvindt in een rondje Randstad. De uitwerking van een en ander moet dan ook gebeuren onder het motto: conform Van Heemst/Van Gijzel of beter. De zaken moeten duidelijk worden in de Vijfde nota ruimtelijke ordening. De minister gaat immers kijken of het plan nog beter kan. Dat kan niet als er sprake is van leegloop op de bestaande lijnen. «Steden onder handbereik» of beter, is dus een goed uitgangspunt voor de beoordeling van het rondje Randstad. Daarbij kan ook gedacht worden aan een lijn langs de A2-corridor naar Maastricht. Een lijn naar Groningen wordt bemoeilijkt door de discussie over de magneetweefbaan. De lijn Amsterdam, Utrecht, Den Bosch, Eindhoven, Maastricht kan echter voor een gering bedrag opgewaardeerd worden naar een hogesnelheidsverbinding. Dit idee van Kracht en kwaliteit staat volop op de agenda, ook bij de nader te bespreken regiopakketten. In het pakket zit een bedrag van 3,2 mld. voor OV. Een bedrag van 2 mld. komt uit de regiopakketten en kan niet afgedwongen worden. 3 mld. versus 5 mld. klinkt dan niet evenwichtig. Dan wordt echter wel onterecht het rondje Randstad vergeten, waarmee over een termijn van tien jaar een bedrag van 6 mld. is gemoeid. Het kabinet heeft zich bovendien verplicht om het geld op tafel te leggen om de PPS-constructie tot stand te brengen.

Mevrouw **Giskes** (D66) wees erop dat de PPS-belangstelling waarschijnlijk niet groot zal zijn. Daarnaast blijft het onlogisch om met een bedrag van 10 mld. zaken aan te leggen waardoor mensen minder geneigd zullen zijn de overstap te maken naar snelle openbaar vervoersverbindingen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) constateerde dat de D66-fractie altijd terecht heeft geroepen dat het instrument van beprijzen en benutten effect heeft. Om de weginfrastructuur optimaal te benutten, moeten de files voorkomen worden en moet er een prijs op het weggebruik worden gezet. Het idee is om filevrij te kunnen rijden op het hoofdwegennet door middel van betaling. Het instrument van beprijzen, inclusief het aantrekkelijker maken van het OV, moet maken dat mensen uiteindelijk drie keuzen maken: 1. Is het noodzakelijk om op de weg te gaan voor dit bedrag? 2. Is er een alternatief in het OV? 3. Zijn er alternatieven in de sfeer van de ruimtelijke ordening, bij wonen en werken?

De heer **Reitsma** (CDA) was van mening dat de heer Van Gijzel zich rijk rekent. In de stukken wordt gesproken van 3,2 mld. aan investeringen in het openbaar vervoer. Er gaat 2 mld. naar de regionale mobiliteitsfondsen. De minister kan niet afdwingen dat dit geld aan het openbaar vervoer wordt besteed. Het kan dus veel minder worden. Wat is dan de onderbouwing van de fifty-fifty verdeling?

De heer **Van Gijzel** (PvdA) maakte duidelijk zich altijd te hebben gebonden aan de term evenwicht volgens het regeerakkoord. In het regeerakkoord staat ook dat het kabinet zich verplicht tot de aanleg van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden. Dat is een extraatje dat met heel hard vechten is bereikt.

De fractie van de Partij van de Arbeid heeft enkele punten onderscheiden voor de beoordeling van het pakket: evenwicht en bereikbaarheid versus leefbaarheid. Hoe ziet de minister de uitwerking van de regeerakkoordtekst inzake schoon, stil en veilig?

De mededeling van de minister dat zo lang men experimenteert met betaalstroken een en ander niet in private richting gaat, valt in goede aarde. Er is dus sprake van gelijke behandeling met het spitsvignet. Wat is de reactie van de minister op het FRET-voorstel? Kan daarmee nog iets bereikt worden in de regionale pakketten?

De werkgevers van VNO/NCW bestoken de politiek sinds 1995 over het kwaad van de files. Sinds die tijd hebben echter de meeste bedrijven nog steeds hoofdvestigingen en hoofdkantoren gevestigd op plaatsen die met het openbaar vervoer niet bereikbaar zijn. Onderzoek toont aan dat 70% van de directeurs zegt geen enkele boodschap te hebben aan de wijze waarop werknemers hun bedrijf bereiken. Diezelfde werkgevers wijzen echter naar de overheid als de grote schuldige. Als de overheid met een oplossing komt, is het bovendien niet de goede. Het ware daarom goed als VNO/NCW bekijkt wat men in eigen huis kan regelen alvorens de minister op een en ander aan te spreken. Daar ligt een deel van de oplossing, zoals de ANWB heeft laten zien.

De minister heeft omtrent de Vinex aangetoond oog te hebben voor de structuurkenmerken. Er moet dan ook sprake zijn van een zo hoog mogelijke dichtheid. In de binnenstad van Amsterdam neemt de mobiliteit af omdat de werkgelegenheid wegtrekt. In de binnenstad van Rotterdam neemt de mobiliteit echter af omdat de werkgelegenheid toeneemt. De dichtheid van de werkgelegenheid maakt dat in de binnenstad spontaan draagvlak ontstaat voor metroachtige verbindingen. Bij een actie op het gebied van draagvlak voor OV-investeringen moeten de werkgelegenheidslocaties daarom in hoge dichtheden tot stand worden gebracht. Ook de ruimtelijke inrichting moet, naast investeringen in OV of wegen, in de regiopakketten nader uitgewerkt worden.

Er moet een juridische, planologische en verkeerskundige toets van het pakket plaatsvinden op een later moment. De minister gaat eerst onderhandelen en zal in oktober in de Kamer terugkomen voor toetsing. Een en ander zal uiteindelijk worden afgerond in het NVVP (nationaal verkeers- en vervoersplan) en het MIT.

In het pakket staat over de A4 dat deze weg «betold» wordt en volledig ingepast wordt. Daarvoor is wat de PvdA-fractie betreft geen overheids-geld nodig. Voor het eerder hiervoor uitgetrokken geld is de tunnel bij Delft tot stand gebracht. Dat is een heel goede besteding geweest. Als overigens de A4 de planologische toets doorstaat, voelt de fractie van de PvdA zich gebonden aan aanleg van de A4-Midden-Delfland.

De heer **Hofstra** (VVD) vond het plenaire debat van 7 juni jl. het schoolvoorbeeld van het doodslaan van een debat. Hieromtrent moet dan ook een klacht bij de voorzitter van de Tweede Kamer worden gedeponereerd. De minister heeft een nieuwe aanpak bedacht. Dat verhaal klopt echter voor geen meter. Het prijsmechanisme is vernieuwend, maar is zodanig marginaal in het pakket verwerkt dat het effect primair zal worden bepaald door de vele investeringen in zowel de wegen als het openbaar vervoer. Het lijkt erop dat alleen het ambtelijk apparaat geloof heeft in deze aanpak.

De heer **Reitsma** (CDA) wees erop dat volgens de brief van de minister de voorgestelde proef een gefaseerde vorm van invoering van rekeningrijden betreft. Waarom is de VVD-fractie hiermee akkoord gegaan?

De heer **Hofstra** (VVD) verklaarde dat de fractie van de VVD geen tegenstander is van het prijsmechanisme. Er worden nu proeven gedaan met twee systemen. Als beide proeven zouden mislukken, is er echter geen sprake van invoering van rekeningrijden.

Lezing van het stenografisch verslag van het debat op 7 juni leert dat de D66-fractie liefst twaalf keer afstand heeft genomen van het BOR-pakket. De fractie van de Partij van de Arbeid neemt vijf keer afstand van het BOR. Blijkbaar willen deze fracties alles per project wil bezien, wat natuurlijk slecht zal aflopen.

De VVD-fractie heeft zeven ijkpunten vastgesteld omtrent het BOR. Bij de stemming over MIT, begroting of het wetsvoorstel, zal de opstelling dan ook sterk afhangen van de aan de hand hiervan vastgestelde vorderingen van de minister. «Détournement de pouvoir» of «l'abus de droit» is ook staatsrechtelijk niet toegestaan. De minister kan verantwoordelijkheden die deels bij de regio's liggen niet aan zich trekken. Zij kan deze regio's niet het zicht op de investeringen ondernemen. De minister is dus op de verkeerde weg.

Het BOR geldt, zoals de naam al zegt, alleen voor de Randstad. Daar liggen immers de grote problemen. In het NVVP, een langetermijnplan met een horizon, komen straks de andere delen van het land weer aan bod. Daarbij poneert de fractie van de VVD de stelling dat het niet verantwoord is als daarbij minder dan twee derde van het geld aan de wegenmaatregelen wordt besteed.

In de Randstad kan die verhouding anders komen te liggen, omdat het openbaar vervoer daar meer mogelijkheden biedt. Gelet op het regeerakkoord is het niet acceptabel als hier minder dan de helft van de investeringen naar het autodeel gaat. Het gaat in de Randstad dan tevens om een groot bedrag voor het openbaar vervoer, dat goede mogelijkheden krijgt om zich te verbeteren. De opmerkingen van de minister dat verdubbeling van het openbaar vervoer het autoverkeer met slechts 10% terugbrengt, het principe van de vrije keuze en het benoemen van de auto als een belangrijk vervoermiddelen vallen in goede aarde.

De VVD-fractie stemt in met het idee om de wegen voornamelijk via private financiering te bekostigen. Het is echter minder goed te begrijpen

dat publieke financiering geen optie is als private financiering uitblijft. Dat kan niet als het om de hoofdwegen van Nederland gaat. De overheid is daarom gehouden, de bedoelde investeringen alsnog te doen. Vanuit het oogpunt van methodiek geldt hetzelfde voor het openbaar vervoer. Het loopt in het algemeen overigens moeizaam met de PPS. De A4-doorstroomroute zit niet helemaal in het pakket. Storend is daarnaast dat het politieke risico: juridisch, planologisch en verkeerskundig, niet gedekt wordt met een politiek commitment. Beide punten schrikken de private financiers af. De fractie van de VVD, alhoewel sceptisch, steunt overigens de minister bij haar pogingen de PPS van de grond te krijgen. Omtrent het draagvlak voor het pakket bestaan de nodige vragen. De regionale bestuurders zullen het wellicht niet helemaal met de minister eens zijn. Hetzelfde geldt voor de private financiers en partijen. Bij de automobilisten moet, nog voor het begin van de proeven in 2002, een slag worden gemaakt met lastenverlichting en vergroening. Wat is er overigens al klaar in het jaar 2002? De mensen moeten, met het oog op het benodigde draagvlak, kunnen zien wat er met die 10 mld. gebeurt. De kosten van de poortjes voor het rekeningrijden komen volgens de minister uit op een half miljard. Klopt dit bedrag wel? Zijn deze poortjes niet te duur? Kan hier niet worden bezuinigd?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) memoreerde de uitspraken van minister Zalm in Transport en logistiek, die aangaf dat introductie van een spitsheffing de eerste stap is op weg naar toerekening van kosten van het weggebruik. Hoe hard is de steun van de VVD-fractie voor het rekeningrijden?

De heer **Hofstra** (VVD) legde uit de proef voor het rekeningrijden toe te juichen. Dat neemt niet weg dat de kosten van een en ander kritisch moeten worden gezien. De opmerkingen van minister Zalm passen in de lijn van variabilisatie: het verschuiven van de lasten van autobezit naar autogebruik. Bij de behandeling van het toekomstige wetsvoorstel over beprijzing moet overigens de discussie over een percentage, een kwantitatief doel, worden heropend. Anders stemt de VVD-fractie niet over dit voorstel.

De heer **Reitsma** (CDA) constateerde dat de VVD-fractie tijdens het plenaire debat van 7 juni heeft gezegd met overtuiging in te stemmen met het pakket. Nu is er ineens sprake van zeven ijkpunten. Wat is de politieke vertaling van een en ander?

De heer **Hofstra** (VVD) gaf aan dat het niet gaat om nieuwe punten. Het pakket is goed en de minister krijgt alle ruimte, aan de slag te gaan. De fractie van de VVD is wel wat meer sceptisch en kritisch geworden over de haalbaarheid. Dat betekent niet dat de VVD-fractie wegloopt voor het pakket of de experimenten inzake prijsmechanismen.

Antwoord van de minister

De **minister** vond het noodzakelijk, het debat over mobiliteit te verzakelijken. Daarbij moet voorop staan welke middelen helpen om de bestaande knelpunten op te lossen. Bij de discussie over het MIT, de begroting en het NVVP, in oktober, moet immers de vraag voorop staan hoe de schaarse middelen aangewend kunnen worden. Het doel daarbij is om de economie te dienen middels investeringen in de infrastructuur. Wat werkt en wat werkt niet? Niet iedere gulden die wordt besteed, leidt immers altijd tot het gewenste effect. Deze vorm van wensdenken leeft echter nog steeds in de Kamer.

Het BOR vormt slechts de opmaat voor de verdere uitwerking van een en ander. Bij het MIT en het Projectenboek wordt vervolgens en detail inge-

gaan op vragen als: Wat zijn de knelpunten? Wat wordt gebouwd? Wat wordt benut? Wat zijn de kosten? Wat zijn de jaarschijven? Wat kan gerealiseerd worden tussen de jaren 2000 en 2010? Tevens wordt ingegaan op de juridische aspecten, de tracévoorbereidingen en de verkeerseffecten. Het BOR vormt slechts het begin omdat het kabinet van mening is dat de innovatieve plannen, net als bij de andere ministeries, pas op Prinsjesdag behoren te worden gepresenteerd. Het is niet correct om nu alle details aan de Kamer voor te leggen. De minister heeft evenwel een mandaat gekregen van het kabinet voor de onderhandelingen in de komende maanden.

De minister gaf aan dat sommige knelpunten nog niet «in te vullen» zijn, omdat het ontbreekt aan een begin van de verkenning van de tracés, dat ongeveer acht jaar in beslag zal nemen. Dit geldt onder meer voor het rondje Randstad. In dat geval moet daarbij tevens de vraag betrokken worden waar de volgens plan anderhalf miljoen extra inwoners gaan wonen en wat dit betekent voor de mobiliteit. Hierbij komt ook de Vijfde nota ruimtelijke ordening in beeld. Momenteel wordt geprobeerd om binnen de SVV-2 kaders, de door de bank genomen afgeronde planologische procedures en de huidige beschikbare kennis, ook van andere bestuurders, antwoorden te formuleren op het grote economische vraagstuk: hoe ervoor te zorgen dat de boel niet vastloopt?

De minister toonde zich bereid om alternatieve plannen vanuit de Kamer te bekijken en te beoordelen. Het gaat dan om de mogelijkheid van realisatie en de vraag of het alternatief hetzelfde effect heeft als het overheidsbeleid. Dit past in de gewenste verzakelijking van de discussie: Wat werkt en wat werkt niet? Niet iedere investering is nuttig en niet iedere investering leidt tot het gewenste effect. Met name in het NVVP zal het effect standaard aangetoond worden. Een en ander moet voorkomen dat de kosten van op het laatste moment toegevoegde inpassingen niet worden meegenomen. De kosten van de Betuweroute bijvoorbeeld zijn opgelopen van 2 mld. en 0,5 mld. naar 10 mld., onder meer vanwege de inpassing. Het was toen echter nog niet gebruikelijk, een afweging te maken over de maximumbedragen.

De minister verzette zich tegen het beeld dat OV en auto's als het ware in dezelfde vijver vissen. Een deel van de groei van het openbaar vervoer wordt veroorzaakt door mensen die niet meer met de fiets gaan. Bij het woon-werkverkeer ligt er een relatie tussen investeringen in het openbaar vervoer en autokilometers. Voor het overige is die relatie er niet. Men kan vanuit politieke overwegingen anders beweren, maar dat zijn vervolgens geen feiten om beleid mee op te zetten.

De heer **Reitsma** (CDA) was van mening dat het in een zakelijk debat mogelijk moet zijn dat de instrumenten die de minister voorstelt verschillend worden gewaardeerd qua effect. De argumenten van het CDA en andere maatschappelijke organisaties tegen het rekeningrijden vormen daarbij een goed voorbeeld. Dat zijn toch serieuze, inhoudelijke overwegingen, die horen bij het debat?

De **minister** legde uit dat alle modelstudies laten zien dat rekeningrijden werkt. Het ongeloof van ondermeer het CDA in het rekeningrijden kan daarom het best bestreden worden door een proef te nemen. Het CDA is toch niet bang dat rekeningrijden zal blijken te werken en dat wellicht veel stadsregio's straks mee willen doen? In het CDA-verkiezingsprogramma was toch ook sprake van een elektronisch spitstarief?

De heer **Reitsma** (CDA) gaf aan dat dit onjuist is. De spitsheffing is alleen genoemd in het CDA-ontwerpverkiezingsprogramma. Het CDA is bovendien niet bang voor een experiment met rekeningrijden. De argumenten van de automobilisten en de grote organisaties zijn echter voldoende helder: rekeningrijden heeft veel negatieve gevolgen. De minister gaat

daarop niet serieus of inhoudelijk in, omdat een en ander reeds is vastgelegd in het regeerakkoord. Rekeningrijden is daarmee een prestigeproject geworden.

De **minister** stipuleerde dat de problemen en de om ruimte strijdende activiteiten in Nederland zo groot zijn dat potentiële instrumenten niet zomaar overboord gezet kunnen worden. Als de modellen aangeven dat een instrument werkt, moet het uitgetoet worden. Er is te zien dat er maatschappelijke weerstand is bij het rekeningrijden. Het draagvlak is dan ook dramatisch verminderd. De integraliteit van de voorgestelde pakketbenadering maakt echter dat er weer meer fiducia ontstaat. In dit verband bestaat er geweldig veel waardering voor die bestuurders die het willen proberen. Als het niet werkt, is er overigens sprake van een groot probleem. In de trits «benutten, beprijzen, bebouwen» gaat het niet om een volgorde, maar om een verstandige mix of combinatie. Die moet gelden voor zowel het openbaar vervoer als de wegen. Sommige wegvakken zijn uitbenut, te smal of buitengewoon ongelukkig gebouwd. Andere wegen bieden echter veel mogelijkheden. Ook met het ICT-beleid en de slimste snelwegen van Europa, straks te vinden in het Projectenboek, kan men veel bereiken. In het NVVP zal worden uitgewerkt dat het hoofdwegennet in Nederland verbeterd moet worden. Mobiliteit moet mogelijk zijn, maar niet tegen elke prijs. Een andere norm is dat de vervuiler betaalt. Een en ander maakt bovendien het verkeer veiliger op het onderliggend wegennet. Dit laatste punt wordt overigens niet of nauwelijks opgepakt door de Kamer.

De minister vond het goed om de andere overheden de eigen verantwoordelijkheid te laten. Die leveren immers een massieve, ook financiële inzet. Er komt 1 mld. uit de regio zelf in het kader van de bereikbaarheid.

De heer **Reitsma** (CDA) vond het logisch dat de regio's bereid zijn om mee te werken als de minister de buidel ver opentrekt. Dat heeft niets te maken met argumentatie of overtuigingskracht, maar alles met omkoperij. Het bij enkele bestuurders creëren van draagvlak betekent overigens niet dat de automobilisten het een goed beleid vinden.

Mevrouw **Giskes** (D66) vroeg of het invoeren van prijsmaatregelen niet de dure plicht inhoudt om te zorgen voor alternatieve vervoersmiddelen. Moet er geen maximale inzet worden gepleegd op het openbaar vervoer? Er ligt nu een bedrag van 10 mld. Kan dat niet beter worden besteed? Wanneer komt de minister met haar afwegingen? Als de regio's per 1 oktober met de nodige zaken moeten instemmen, wat kan de Kamer dan nog uitrichten met het NVVP?

De **minister** maakte duidelijk dat een goed concurrerend en kwalitatief openbaar vervoer vraagt om grote passagierstromen. De huidige stedenbouw, de woningbouwlocaties en de daarbij gebruikte dichtheden vormen dan ook een probleem. In Amsterdam is bij de Noordzuidlijn, een metrovoorziening, te zien dat de bouw hiervan gevolgen heeft voor de «feederfuncties» van de andere lijnen. Dit maakt de zaken nogal complex. Er is natuurlijk kwalitatief openbaar vervoer te bouwen, mits daarmee ook planologisch rekening wordt gehouden. Het rondje Randstad is daar een voorbeeld van. Hierbij komen de Vijfde nota ruimtelijke ordening en de minister van VROM in beeld en de vraag wat optimaal is in dit verband. Daarbij moeten heel lastige afwegingen worden gemaakt, omdat elke keuze nadelen kent. De te maken keuzen, inclusief de consequenties, zullen aan de Kamer worden voorgeleid in het MIT en het projectenboek. Met het BOR wordt de Randstad qua gemiddelde snelheid in de spits op een normaler niveau gebracht. Ook komen de OV-trajecten welke functioneren en kunnen worden gerealiseerd naar voren. Vervolgens zal over het NVVP worden gesproken, waarbij regioafspraken worden gemaakt over

bereikbaarheid. In oktober gaat het NVVP vervolgens de inspraak in en naar de Raad van State. Bij dit alles staan de volgende premisses centraal: mobiliteit mogelijk maken en bereikbaarheid van de steden en de agglomeraties. Daarbij gaat het om een mix van realiseerbare en kostenefficiënte middelen. Wat dat betreft roepen de door de overheid afgedekte exploitatieverliezen op het openbaar vervoer, drie en een half miljard jaarlijks, een extra probleem op. Het met het BOR samenhangende exploitatievraagstuk is nog niet in de plannen verwerkt.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) vroeg of de uitwerking van het rondje Randstad in het projectenboek ook varianten inhoudt die uitgaan van de bestaande infrastructuur en de verdubbeling en verbetering daarvan.

De **minister** wees erop dat alle varianten bekeken worden, inclusief het optimaliseren van bestaande structuren. Daarbij is de vraag aan de orde waar de beste resultaten worden behaald in termen van hoeveelheden passagiers, «feederfuncties» en bevolkingsclusters. Dit houdt een complex vraagstuk aan OV-keuzes in. Volgens de laatste studie-inzichten gaat het overigens bij kwalitatief openbaar vervoer niet om snel, maar vooral om frequent langdurig openbaar vervoer. Momenteel zijn er vier varianten in discussie. Afhankelijk van de Vijfde nota ruimtelijke ordening zal er een keuze worden gemaakt. Deze nota is, net als het NVVP, in oktober in concept klaar.

Mevrouw **Giskes** (D66) wees erop dat voor 1 oktober instemming gevonden moet worden met de regio's. Wat kan de Kamer vervolgens nog uitrichten?

De **minister** legde uit dat de regio's wordt gevraagd om, met het oog op de integraliteit van het pakket, wat betreft het eigen domein akkoord te gaan met het pakket. Het gaat om het verlenen van medewerking inzake vergunningverlening, om planologische medewerking en om privaat geld. Het is vervolgens de minister die het pakket in de Kamer verdedigt. Bij het MIT zijn de normale parlementaire procedures aan de orde. Daarbij zal de minister zich hard keren tegen selectief winkelen, om de integraliteit en de werkzaamheid van het pakket te beschermen.

In het BOR staat overigens dat als er onverhoopt problemen ontstaan met de PPS, de zaken niet automatisch doorlopen. Daarmee komt de beprijzing immers in een ander daglicht te staan. Naast de door de overheid geboden basiskwaliteit moet er natuurlijk sprake zijn van een pluskwaliteit aangaande de doorstroming. Dat leent zich bij uitstek voor meer private financiering. Voor de Coentunnel en de Westrandweg is er sprake van rijksgeld, mede met het oog op de vervoersproblemen boven het Noordzeekanaal. Vanuit de A15-financiering zit er in het programma een aftopping van de onrendabele toppen.

De heer **Hofstra** (VVD) toonde zich een voorstander van private financiering. Moeten echter de politieke risico's, het eventueel schrappen van een onderdeel van het pakket, niet door de politiek worden gedekt? Alleen zo is toch creatieve financiering mogelijk?

De **minister** gaf aan dat de private partners zich spontaan hebben gemeld, vanuit het oogpunt dat de overheid ook in economisch goede tijden niet elk probleem (financieel) kan oplossen. De medeverantwoordelijkheid van rijk, regio's en private partijen met betrekking tot een zekere kwaliteit van mobiliteit en bereikbaarheid is winst. Dat is de «mentale slag» van het BOR: 1. een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid, 2. waarbij de leefbaarheid niet uit het oog wordt verloren, 3. die gericht is op wat functioneel is, 4. met een door de beprijzing andersoortige berekening van investeringen. Nederland loopt met dit resultaat in

Europa op kop. In Engeland, Duitsland en Frankrijk wordt een en ander dan ook met argusogen bekeken. Zwitserland voert overigens op 1 januari 2001 een kilometerheffing in.

Het is bekend dat Duitsland uit het eurovignetsysteem zal stappen als er een kilometerbeprijzing mogelijk is voor vrachtwagens. Dat heeft ook consequenties voor Nederland, al is op het moment niet goed zichtbaar of Nederland daarmee uit de voeten kan. De Duitsers hebben overigens een en ander technisch nog niet voor elkaar. De minister zal de Kamer een notitie over de «technicalities» van het systeem doen toekomen. Deze technische specificaties worden eerst bekeken alvorens er sprake kan zijn van een experiment. Het systeem moet uiteindelijk niet fraudegevoelig zijn. Daarnaast moet de wetgeving op orde zijn. De fiscale inkomsten moeten tevens behouden blijven om allerlei investeringen te doen. Overigens blijven spitsheffingen altijd interessant. Ook kan een systeem van betaalstroken, waarin private partijen investeren, altijd een mogelijkheid blijven.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV) wees op het grote gevaar van de volgtijdelijkheid, waardoor kostbare tijd verloren kan gaan.

De **minister** ontkende dit, omdat het denken over de technische mogelijkheden, bijvoorbeeld de Galileo-ontwikkeling, niet stilstaat. Daarnaast wordt nagedacht over het regelen van een en ander in een wet. Daarmee wordt de wet op de kilometerbeprijzing niet belast, opdat die in het jaar 2002 kan worden ingevoerd.

Het probleem van het sluipverkeer betreft de competenties van de lagere overheden, die daarbij de nodige keuzen maken. Het schrikbeeld dat deze overheden lukraak tolpoortjes gaan plaatsen, lijkt niet aan de orde. Het instrument op zichzelf, voor het afstraffen van ongewenst gedrag, vormt echter een mogelijkheid, naast ondermeer verkeersdrempels. Dit komt uitvoerig aan de orde in de uitwerking. De regelingen omtrent de opbrengsten en de overheden die deze opbrengsten ontvangen worden in de wet vastgelegd. Het mogelijkerwijs storten van die opbrengsten in een mobiliteitsfonds blijft vrijwillig met het oog op de definities van de lastendruk. Het is aan de provincies of men in dit verband de opcenten van de provincie wil verlagen. Het beleid rond het sluipverkeer is overigens reeds in het MIT uitgewerkt en in 1998 besproken.

De minister stipte de vragen aan rond de financiering van het BOR en de relatie tot het FES. In de kaderbrief is voor de intensivering van Verkeer en Waterstaat een bedrag genoemd van 11,5 mld. Daarvan gaat 9,8 mld. naar het BOR. Er gaat ook geld naar vraagstukken rond de HSL-zuid. Voor de totale intensivering in de kaderbrief wordt 2,5 mld. gehaald uit het infrafonds. Dit geld komt onder andere vrij door het laten vervallen van de noordtak. Dit wordt uitgewerkt in het MIT en in de begroting, ter beoordeling van de Kamer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) maakte hieruit op dat geld voor de HSL-zuid en de noordtak ten laste komt van de 5,2 mld. voor het openbaar vervoer. Het geld voor de noordtak betreft echter bestaand spoor en heeft dus niets te maken met het openbaar vervoer in de Randstad.

De **minister** legde uit dat het hier niet meer benodigde reserveringen voor categorie 1a betreft. Dit geld wordt besteed voor de doelstellingen van de bereikbaarheid. Meer in het algemeen gaat het hier om grote overheidsprojecten, die niet altijd OV betreffen.

Mevrouw **Giskes** (D66) vroeg of de 2,5 mld. aan reserveringen uit het MIT de niet benutte ruimte betreft. Dat houdt in dat er aan het openbaar vervoer 3,2 mld. minus 2,5 mld. extra wordt uitgetrokken.

De **minister** kon zich hier niet in vinden. Van belang is wat er in het BOR wordt geïnvesteerd aan nieuw openbaar vervoer in de Randstad. Er is 11,5 mld. uit de kaderbrief verkregen inclusief een bedrag uit de MIT-ruimte. Het ware dus beter om af te wachten totdat het MIT bij de Kamer voorligt, omdat pas dan het beeld compleet is.

Mevrouw **Giskes** (D66) vond het moeilijk om daarop te wachten. De behandeling van het BOR moet immers uitmonden in het al dan niet verlenen van toestemming om door te gaan met het pakket.

De **minister** gaf aan dat er onderhandelingen zullen komen met de andere overheden over het voorgestelde pakket. Het resultaat daarvan zal vervolgens worden verdedigd in de Kamer, waarna het parlement het democratische recht heeft om hierover een oordeel te vellen. De minister gaat er daarbij van uit dat er in de Randstad geen alternatieven met hetzelfde effect bestaan als het voorgelegde pakket, over de jaren 2000–2010. Overigens moeten ook de overige uitkomsten van de Kaderwet-discussie in het kabinet nog naar buiten komen. Meer in het algemeen wordt de normale volgorde aangehouden: de algemene en politieke beschouwingen, de begrotingen en het MIT.

Mevrouw **Giskes** (D66) wees erop dat in het regeerakkoord staat dat er 10 mld. aan nieuw geld uitgetrokken wordt voor de infrastructuur in Nederland. Van dat bedrag is 2,5 mld. reeds in 1998 uitgetrokken, zij het niet belegd. Van de 11,5 mld. uit de kaderbrief gaat er 9,8 mld. naar het BOR. Vindt de minister het niet nuttig om te weten wat er nog aan de plannen veranderd moet worden, nog voor de onderhandelingen van 1 oktober?

De **minister** herhaalde dat er een bedrag van 11,5 mld. aan intensivering aan de orde is bij de Kaderbrief. Daarvan komt 9 mld. uit het FES en 2,5 mld. uit het infrafonds. Van dit alles is 9,8 mld. verwerkt in het BOR.

Mevrouw **Giskes** (D66) haalde aan dat de minister schrijft voor het openbaar vervoer 3,2 mld. uit te trekken, waarvan voor een deel gebruik wordt gemaakt van de niet benutte ruimte in het MIT. Dan is het toch niet vreemd dat de vraag wordt gesteld hoe groot de niet benutte ruimte is?

De heer **Van Gijzel** (PvdA) stelde voor dat de minister de Kamer nog voor de plenaire behandeling van het vervolg-AO schriftelijk op de hoogte brengt van de opbouw van de dekking van de uitgaven inzake BOR, FES en MIT.

De **minister** zegde dit toe. Meer in het algemeen is het criterium «wat werk en wat werkt niet» van groot belang. Daarnaast moet duidelijk zijn dat het kabinet zich wat betreft het rondje Randstad verplicht om daar in de huidige kabinetsperiode een beslissing over te nemen. Dat ligt voorlopig wat moeilijk omdat nog niet duidelijk is waar in de Vijfde nota ruimtelijke ordening de woningbouwconcentraties komen te liggen. Daarbij zijn nog vele miljarden extra betrokken, waartoe het kabinet zich heeft verplicht. Overigens is ook bekend dat 3 mld. voor de weginfrastructuur door de private sector dient te worden gefinancierd. De minister zal in overleg met de minister van Financiën bekijken wat er in het verband van de Kaderbrief aan de Kamer bekend kan worden gemaakt.

Mevrouw **Giskes** (D66) gaf aan in eerste termijn een serie aan mogelijke OV-projecten te hebben genoemd. Volgens de minister zijn die niet haalbaar voor het jaar 2010. Wat is de onderbouwing van die stelling?

De **minister** legde uit bij dergelijke projecten de regio's hard nodig te hebben. De ambities van de regio's, die een forse verantwoordelijkheid dienen te nemen, moeten in de zomer inzichtelijk worden gemaakt, zodat de Kamer op 1 oktober een en ander voorgelegd krijgt. Dat is nodig om te voorkomen dat de claims eenzijdig bij het rijk neergelegd wordt. De Kamer is daarbij volledig vrij om het pakket te beoordelen, dat natuurlijk door de minister zal worden verdedigd. Het democratisch recht van het parlement wordt niet aangetast.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) vond het van belang om de (financiële) verhouding tussen openbaar vervoer en wegen en de besteding van de gelden voor het openbaar vervoer te weten voor het VAO. Het is voor een politieke beoordeling van het pakket immers noodzakelijk om te weten of de investeringen volgens afspraak zullen verlopen.

De **minister** zegde dit toe. De detailinformatie over de regiofondsen komt echter pas beschikbaar op 1 oktober. Het gaat hier immers om overleg met de andere overheden. Meer in het algemeen kan overigens worden vastgesteld dat de Kamer weinig op heeft met het draagvlak dat in de regio's is gecreëerd om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen. De Kamer moet het gehele complex in staat stellen om op basis van alle informatie te kunnen beslissen. Dat vergt echter enige tijd, waarin de Kamer de bedoelde detailinformatie nog niet kan worden verschaft. Bij de inpassingsvraagstukken bij de wegmobiliteit wordt overigens vaak gesproken over asfalt. In de praktijk gaat het echter veelal om ondertunneling, ecoducten, groenvoorzieningen en compensatieprogramma's. Over het CO₂-beleid en de verkeersmobiliteit zijn afspraken gemaakt in Kyoto, die de regering natuurlijk van zins is om na te komen. Een en ander wordt verder uitgewerkt in het NVVP. Daarbij moet bedacht worden dat het beter bereikbaar maken van de Randstad niet hoeft te leiden tot meer uitstoot. Daarnaast presteert het verkeer, afgezien van CO₂, op alle andere emissies beter dan in het verleden.

De toets op kosteneffectiviteit is aan de orde bij grote projecten. Het openbaar vervoer zal die toets vaak niet kunnen doorstaan. Er kan echter altijd om andere redenen alsnog voor het openbaar vervoer worden gekozen. De regeerakkoordtekst over schoon, stil en veilig wordt uitgewerkt in de variabelisatie en in het fiscale pakket met betrekking tot de vergroening. Dat betekent ook dat de wijze van teruggave van de motorrijtuigenbelasting onder het vergrootglas wordt gelegd. Dit speelt echter pas in het jaar 2002 bij de wetsbehandeling.

De minister kondigde aan dat in het kader van de Stichting van de Arbeid het punt van bedrijfsvestiging en vervoersmanagement aan de orde zal komen. Over deze «tour de force» zullen stringente afspraken nodig zijn. Overigens leidt het vergoeden van de kosten aan de werknemer in dit verband niet tot de uitkomst dat beprijzing niet werkt. Er blijft immers sprake van een (indirecte) financiële prikkel. Zowel werkgevers- als werknemersorganisaties zijn echter van mening dat er sprake moet zijn voor vergoeding.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) vond het compenseren aan de werknemers een onverantwoordelijke opstelling. De mensen worden dan dubbel vergoed.

De **minister** wees op de discussie binnen de Stichting van de arbeid, waarvan de uitkomst in september bekend is. Hopelijk kan men alsnog van deze gedachte af worden gebracht. De bedoelde kosten kunnen immers ontlopen worden door andere strategieën te kiezen. De gesprekken tot nu toe stemmen echter weinig hoopvol.

De heer **Reitsma** (CDA) legde uit dat bij de behandeling van het Belastingplan door de regering is uitgegaan van de stelling dat beroeps-kosten een op een doorbetaald worden door de werkgever. Hoe verhoudt zich dat tot het beprijzen?

De **minister** stipuleerde dat de filosofie van beprijzen inhoudt dat de kosten vermeden kunnen worden door voor alternatieven te kiezen: transferia, telewerken en carpoolen. Er worden geen wegen gebouwd op spits-capaciteit. Wel moet het hoofdwegennet, gedeeltelijk wegens ouderdom, verbeterd worden middels een forse inzet.

In de verhouding tussen het rijk en de regio's kan er geen sprake zijn van chantage. Het gaat bij dit alles echter vooral om de vraag en het criterium wat werkt. Als een deel uit het pakket wordt gehaald, is het kortom verstandig om te bezien of de verkeerskundige onderbouwing daar niet onder lijdt. Als dat wel het geval is, vraagt dit wellicht om een andere oplossing. De nieuwe aanpak van bouwen, beprijzen en benutten moet immers tot effecten leiden. Als een regio onverhoopt zegt niet te willen beprijzen, leidt dat niet tot een strafexercitie. Wel zal de verkeerskundige onderbouwing voorop blijven staan. Als de beprijzingsproef mislukt, is er een enorm probleem, ook inzake het NVVP.

De heer **Hofstra** (VVD) vroeg of de minister geen enkele regio zal straffen omdat men afziet van de met beprijzing gemoeide 250 mln.

De **minister** herhaalde dat de verkeerskundige vraag naar «wat werkt en wat werkt niet», voorop blijft staan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA) vond dat ook de regio's zo dicht mogelijk moeten uitkomen bij de gewenste verkeerskundige effecten.

De **minister** gaf aan dat de Kamer haar de maat kan nemen over de onderbouwing van het uiteindelijke pakket. Het plotseling eruit halen van een bouwsteen kan immers effecten hebben voor andere investeringen, ook wat betreft het openbaar vervoer.

De minister vond de stelling van de VVD, dat twee derde van de middelen buiten de Randstad naar de wegen moet gaan, een mal schot voor de boeg. Een en ander komt bij het NVVP aan de orde, volgens het criterium «wat werkt en wat werkt niet».

De werkgroepen rond PPS zijn aan de slag gegaan rond de A4 en de A2. De uitkomsten daarvan komen voor 1 oktober bij de Kamer voor te liggen. Als deze samenwerking niet lukt, geeft dat een wat dramatische wending aan het geheel.

Mevrouw **Giskes** (D66) vroeg zich af of de minister, net als de PvdA, bij de A4-Midden-Delfland uitgaat van 100% private financiering.

De **minister** legt uit dat er sprake is van aftopping van de onrendabele toppen bij de doorstroomroute-A4. De regio Rotterdam heeft in dit verband verbreding van de A15 ingebracht, inclusief een betaalstrook. Welke projecten gereed kunnen zijn in het jaar 2002 wordt uitgewerkt in het projectenboek. Dat betekent dat een beeld, inclusief de jaarschijven, in het najaar gegeven kan worden. De discussie over de kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen, het oog op het slagen van de proef met het rekeningrijden, kan pas worden gevoerd als het plan is uitgewerkt.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers