

Hoogervorst

verstandig dat ik daar nu op reageer. Ik wil een en ander echt in de hele context kunnen bezien en dat kan ik op dit moment niet. Ik vind het natuurlijk wel uiterst vervelend dat dit soort verhalen nu overal worden besproken, maar dat ik hier eigenlijk niet met de Kamer over kan spreken, terwijl hier uiteindelijk de beslissingen genomen moeten worden.

De heer **Wilders** (VVD): Voorzitter! Iedereen weet dat het slecht gaat met de WAO. Ik heb onlangs samen met collega Bijleveld-Schouten schriftelijke vragen gesteld over de verdere toename van het aantal WAO'ers. Kan de staatssecretaris nu al een tipje van de sluier oplichten en aangeven door welke groepen de extra instroom gevormd wordt?

Als de gegevens van het LISV juist zijn, wordt niet 20% maar 40% van de betrokkenen te laat gekeurd. Dat is stuitend. Hoe is het trouwens mogelijk dat wij nog niet beschikken over de kerngegevens, zodat wij nog geen beleid kunnen formuleren om ervoor te zorgen dat mensen op tijd worden gekeurd om vast te stellen of zij al dan niet – hopelijk niet – een uitkering krijgen? Wij beschikken immers over veel organen die zich met het verzamelen van deze gegevens bezig kunnen houden, zoals het LISV, het CTSV en het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid met zijn duizenden ambtenaren.

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Het is de verdienste van het LISV dat dit soort gegevens nu centraal boven tafel te krijgen is. Het is overigens nog niet bekend hoe betrouwbaar de cijfers zijn. In het verleden zijn deze gegevens nooit op centraal niveau bijeengebracht. De uitkomsten stemmen niet tot vreugde, maar op zichzelf is het een verbetering.

Ik moet de schriftelijke vragen over de volumeontwikkeling nog beantwoorden. Ik zal later dit jaar een sectorprestatievergelijking uitbrengen, waaruit duidelijk blijkt welke sectoren goed presteren op het gebied van de WAO en welke slecht. Ik aarzel om daar nu al te veel over te zeggen. Het is overigens opvallend dat er in het uitzendwezen – waar er weinig binding is tussen werkgever en werknemer – en bij de

gesubsidieerde arbeid sprake is van een hoge uitstroom naar de WAO.

Mevrouw **Schimmel** (D66): Voorzitter! De ontwikkelingen in verband met de WAO zijn in alle opzichten zeer slecht. De cliënten hebben er ook veel last van. Zij kunnen nu een voorschot krijgen dat later eventueel teruggevorderd wordt. Kan de staatssecretaris daar in zijn plan van aanpak aandacht aan besteden?

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Voorzitter! Als een cliënt een voorschot krijgt, wordt hem keuring gemeld dat pas na keuring wordt vastgesteld of hij recht heeft op een uitkering. Als betrokkene niet wordt toegelaten tot de WAO wordt voorschot teruggevorderd. Hoe onwenselijk dit ook is, in de praktijk leidt dit niet tot problemen. Als men niet wordt toegelaten tot de WAO, krijgt men veelal een WW-uitkering. Binnen de desbetreffende UVI vindt er dan een verrekening plaats. Wij krijgen geen signalen dat mensen op grote schaal hierdoor benadeeld worden. Wij streven er wel naar dit verschijnsel zo snel mogelijk terug te dringen.

De heer **Kamp** (VVD): Mevrouw de voorzitter! De flexwerkers blijken in onevenredige mate door te stromen naar de WAO. De staatssecretaris heeft wetgeving aangekondigd om ervoor te zorgen dat de flexwerkers uit het vangnet van de Ziektewet worden gehaald. Hoe staat het daarmee?

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Voorzitter! Daar studeer ik nog steeds serieus op. Ik heb overigens het gevoel dat op de huidige gespannen arbeidsmarkt de uitzendbureaus een beroep moeten doen op arbeidskrachten die er vroeger niet aan te pas kwamen. Dat zijn vaak mensen die problemen hebben met de gezondheid of met regulier werk. Als gevolg daarvan treedt een verhoogd ziekteverzuim op. Hetzelfde geldt voor de gesubsidieerde arbeid. Ook daarbij gaat het

vaak om mensen met een zwakkere positie op de arbeidsmarkt, om mensen die sneller in de Ziektewet en de WAO terechtkomen.

Mevrouw **Bijleveld-Schouten** (CDA): De instroom in de WAO is een ernstig probleem. Zoals bekend, vindt de CDA-fractie dat je de mensen die nog kunnen herstellen, niet moet laten instromen in de WAO. De staatssecretaris weet daarvan. Dan is het des te ernstiger dat een heel groot aantal mensen automatisch instroomt.

In zijn antwoord zei de staatssecretaris dat hij over wetstechnische elementen wil nadenken. Welke elementen kunnen dat zijn? Daarbij denk ik ook aan het CDA-plan dat voorligt.

Staatssecretaris **Hoogervorst**: Voorzitter! Ik sprak uitsluitend over de wetstechnische ondersteuning van de verzekeringsartsen. Zij moeten vaak heel veel administratief en wetstechnisch werk doen. Als een verzekeringsarts wordt geconfronteerd met een goed voorbereid dossier, kan hij zijn werk veel sneller doen. Daar doel ik op.

Vragen van het lid Reitsma aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **rekeningrijden**.

De **voorzitter**: Ik deel de Kamer mede dat, hoewel sommigen daar misschien anders over denken, het echt waar is dat de minister vandaag jarig is.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik feliciteer de minister van harte. Ik hoop dat ze een blij dag zal hebben vandaag. Als zij de CDA-fractie ook nog iets toezegt, kan het helemaal vreugdevol worden.

Voorzitter! De afgelopen weken hebben wij steeds nieuwe berichten gehoord over de "soap" rekeningrijden. Eén ding is voor ons helder: er is geen maatschappelijk draagvlak voor het introduceren van rekeningrijden. De minister blijft erin bijten, terwijl zij zo langzamerhand erkent dat het effect gering is. Bovendien lijkt het er op het ogenblik op dat de



De heer Reitsma (CDA)

minister bijna dagelijks de ene na de andere stad omkoopt. Dat gaat gepaard met grote bedragen. Daarover moet helderheid komen. Daarom heeft de fractie van het CDA de volgende vragen.

Welke financiële toezeggingen heeft de minister nu wel of niet gedaan? Het lijkt om miljarden te gaan.

Waar haalt de minister de eventueel toegezegde middelen vandaan? Ik herinner haar aan de discussie bij het MIT. Toen heeft de minister gezegd: ik heb geen extra geld voor extra wensen; het MIT is in beton gegoten. Waar komen die extra middelen vandaan? Mochten toch extra middelen beschikbaar komen, is het dan niet redelijker om een brede afweging te maken over de bestemming van die middelen in plaats van te beslissen dat deze middelen alleen in de vier grote steden worden besteed?

Gaat dat eventuele extra geld niet ten koste van de regio's in Nederland? Daar leven ook grote wensen inzake het aanleggen van infrastructuur. De fractie voelt er niks voor om middelen eenzijdig in de Randstad te investeren.

Waarom wijkt de minister af van het regeerakkoord door de middelen niet terug te sluisen naar de burger c.q. de automobilist? Naar het schijnt, wil de minister het geld nu in een fonds stoppen.

Waarom heeft de minister nu in het openbaar gezegd dat ook zij niet kan garanderen dat bij het invoeren van rekeningrijden 30% filevermindering zal ontstaan? Wat vindt de minister in dit kader van het standpunt dat de VVD-fractie in de publiciteit al heeft ingenomen, namelijk dat het project afgeblazen moet worden als de minister die garantie niet kan geven?

Minister Netelenbos: Voorzitter! Dank voor de felicitaties. Ik ben inderdaad jarig. Ik ben blij dat ik op mijn verjaardag over mijn geliefde onderwerp mag spreken.

Natuurlijk zullen wij nog over het wetsvoorstel spreken dat bij de Kamer is ingediend. Het lijkt mij niet erg verstandig daarop vooruit te lopen. Tenslotte is het al ingewikkeld genoeg.

Het maatschappelijk draagvlak voor het beprijzen van mobiliteit is wat genuanceerder dan de heer Reitsma naar voren brengt. Ik houd mij zeker niet bezig met omkopen. Als je serieus kijkt naar het vraagstuk in de Randstad en naar de bereikbaarheid van de Randstad, die toch de motor van de economische activiteiten in ons land is, dan blijkt het een ingewikkeld vraagstuk te zijn dat niet simpel opgelost kan worden. Zoet en zout moet je mengen. Dat

betekent dat je naast investeren ook moet kijken naar beprijzen. Met de regio's ben ik in gesprek over de vraag hoe dat gedaan kan worden. Eén ding weet ik zeker: als men zelf wil financieren, wat nu het geval blijkt te zijn, dan kunnen wij meer doen aan infrastructuur in de Randstad uitsluitend via het Rijk mogelijk zou zijn. Die mogelijkheden verken ik.

Ik heb de Kamer gisteren een brief gestuurd waarin staat dat ik bij kaderbrief en Voorjaarsnota, dus half april, uitsluitend zal geven over de financiën. Het MIT is inderdaad in beton gegoten. Daar zal ik niet aan komen. De budgetten voor het mobiliteitsfonds zijn additioneel geld. Hoe het eruit komt te zien, hoort de Kamer half april, omdat het eerst nog in het kabinet moet worden besproken.

De heer Reitsma vraagt mij of rekeningrijden ten koste van regio's gaat. Dat liedje zingt het CDA mij helaas te vaak. Je moet kijken waar de problemen zijn. De mobiliteit groeit in dit land met 6% per jaar op dit moment. Zij groeit het snelst in de Randstad. Wij zullen daar dus iets moeten doen, willen wij niet vastlopen. Ik zou willen dat het CDA daarover meedacht, in plaats van weer die grammofoonplaat af te draaien over de regio's versus de Randstad. Dat moeten wij niet doen, want daar is het probleem veel te ingewikkeld voor.

Het CDA maakt zich zorgen over het regeerakkoord. Dat komt wel vaker voor de laatste tijd. Proficiat! Maar met dat regeerakkoord komt het wel goed. De heer Reitsma krijgt half april te horen hoe wij daarmee omgaan.

Ik zal straks aan de Kamer voorleggen hoe wij die filevermindering in verband met rekeningrijden berekenen. Natuurlijk moeten wij weten of het werkt. Ik heb al vaker gezegd dat als het rekeningrijden niet werkt, wij ermee stoppen. Maar laten wij nu aantonen of het werkt. Dat is de beste basishouding.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik ben blij dat ik de minister van Verkeer en Waterstaat op haar verjaardag naar de Kamer heb geroepen. Ik heb nog een enkele vraag aan haar.

Reitsma

Wij hebben de brief nog niet gelezen. Wij zullen wachten op de concrete informatie die de minister ons in april zal sturen. Het bevreemdt de CDA-fractie dat de minister de bestuurders in de steden redelijk harde toezeggingen lijkt te doen. Wij moeten dat allemaal in de krant lezen. Wij menen er recht op te hebben te horen welke toezeggingen de minister inderdaad aan de grote steden heeft gedaan, om te kunnen beoordelen hoeveel miljarden het gaat kosten. Ik krijg daar graag nadere informatie over.

Ik had het over het regeerakkoord. Het is niet ons akkoord, maar ik mag aannemen dat de minister de drie Paarse partijen daaraan houdt. De minister kijkt er zelf vanaf. Zij heeft ook geen antwoord gegeven op mijn vraag wat zij vindt van de uitspraken van de VVD-fractie over de garantie van 30%. Zou zij alsnog willen uiteenzetten wat zij hiervan vindt? De minister heeft zelf als eerste gezegd dat zij niet langer kan garanderen dat rekeningrijden 50% van de fileproblematiek oplost. Dat leidt mij tot de conclusie dat zij beter helemaal met het project kan stoppen en haar energie ergens anders aan kan besteden. De automobilist zit er echt niet op te wachten.

Ik heb nog een vraag aan de VVD-fractie. De heer Hofstra heeft de afgelopen week opnieuw gezegd dat als er geen 30% garantie komt, dit wetsvoorstel niet op de steun van zijn fractie kan rekenen. Wil de heer Hofstra dat in het parlement herhalen en mag de CDA-fractie de VVD-fractie als bondgenoot beschouwen bij het ten strijde trekken tegen het rekeningrijden? Het rekeningrijden moet immers niet doorgaan.

Tot slot heb ik een vraag aan de fractie van de PvdA.

De **voorzitter**: Dat moet dan heel snel, want u bent in blessuretijd. Aan wie stelt u die vraag?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vraag de heer Van Gijssel of ook hij niet tot de conclusie komt dat wij, gelet op de miljardenverslindende operatie en het geringe effect op de filebestrijding, moeten stoppen met rekeningrijden en dat zijn fractie zich beter kan aansluiten bij het standpunt van de VVD-fractie.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Misschien is het iets te veel gevraagd, maar ik zou graag willen dat wij over complexe vraagstukken intelligent nadenken. Dat betekent dat wij moeten erkennen dat makkelijke oplossingen niet voorhanden zijn. De aanleg van nieuwe infrastructuur kost immers tijd; als je eerlijk bent, moet je ook toegeven dat ook de door de CDA-fractie gewenste aanleg van betaalstroken, waar ik niet tegen ben, tijd kost. Die betaalstroken moeten immers worden gebouwd en zijn voor de burger duur: men moet daar 24 uur per dag naar verwachting minimaal *f* 10 betalen, maar ook daar ben ik dus niet tegen en ook dat instrument gaan wij gebruiken. Wat mij betreft, gaan wij ook gebruikmaken van tolwegen, waar het bedrijfsleven voorstander van is. Daarnaast is het voor de bereikbaarheid van de grote steden juist goed om met de steden te bezien wat de knelpunten zijn en hoe wij een totaalplan ten behoeve van de bereikbaarheid maken; daarbij gaat het om het openbaar vervoer, het onderliggende wegennet, beprijzing en de in het MIT opgenomen bouw. Dat totale pakket zullen wij in april aan de Kamer presenteren; dan mag zij afwegen of zij dat interessant vindt.

Ik ben blij dat men in de regio's de bestuurlijke moed heeft om dat traject af te wikkelen. Alle vier de grote steden praten daar op dit moment over. Zij zijn ook zelf bereid om geld in het mobiliteitsfonds te storten. Ik heb met hen een soort basisprincipe afgesproken dat ik uiteraard in het kabinet moet bespreken; die afspraak houdt in dat ik bij stortingen van de steden tot een maximum van 250 mln. hetzelfde bedrag bijstort. Dat is niet omkopen, maar investeren in wegen c.q. spoor- of tramwegen. De stortingen moeten vervolgens immers worden aangewend voor kapitaalintensieve investeringen; dat is een FES-vereiste. Dat is interessant, want daardoor gaat men ook in de regio met pakketten werken. De vier grote steden zijn daar driftig mee in de weer. Op dit moment is natuurlijk niet te voorspellen of dat uiteindelijk tot een akkoord leidt; dat zullen wij half april wel zien.

Wat betekent dit voor die 30%? Allereerst merk ik op dat ik het nooit

over 50% heb gehad; dat staat nergens in de stukken. Ik heb gezegd: op basis van de uitgevoerde studies is een afname met 30% van het aantal verliesuren te bereiken. Als niet alle rijkswegen rondom de steden tolpoorten krijgen, zal het echter duidelijk zijn dat andere effecten zullen optreden. Als je bijvoorbeeld alleen op de A2 of de A4 tolpoorten zet, krijg je een andere uitkomst; dat zal men kunnen begrijpen. Wij zullen de Kamer natuurlijk uitleggen hoe je dan toch weegt of dit werkt. Daar zijn fantastische logaritmen voor uitgewerkt; dat is straks allemaal verifieerbaar te bekijken. Als het werkt, gaan wij ermee door, totdat betere voorzieningen voorhanden zijn. Vandaar dat wij nu praten over een periode van tien jaar als het werkt; als het niet werkt, stoppen wij na twee jaar. Dat is zo ontzettend flexibel, dat ik niet snap dat partijen hier nu mee willen stoppen en dus niets doen aan de mobiliteitsgroei van 6%, zodat de boel echt vast komt te zitten. Dat is niet mijn keuze.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik ga graag in op de vraag van de heer Reitsma. De standpunten die wij over het interessante onderwerp van het rekeningrijden een- en andermaal te berde hebben gebracht, zijn zo duidelijk dat verdere aanvullingen op dit punt zouden neerkomen op het morsen van kostbare tijd. Collega Reitsma hecht echter misschien toch aan een herhaling van die standpunten. In het regeerakkoord staat dat het geld terug moet naar de automobilist; dat ben ik met hem eens. Wij doen graag mee aan een proef. Wij hebben ook steeds gezegd dat het verstandig is dat het kabinet heeft afgezien van Randstadbrede invoering en heeft gekozen voor een proef. Dan moet het echter wel als een proef worden uitgevoerd en daarom hechten wij eraan dat het percentage van 30 in de wet voorkomt. Daarmee stralen wij met elkaar de politieke moed uit dat wij de toets willen aangaan. Gaat het goed, dan blijkt dat wel, gaat het niet goed, dan zien wij dat ook en is het verder geen probleem.

Voor de geluiden vanuit het kabinet dat het nog enige tijd hiervoor nodig heeft, hebben wij begrip. Wij wachten met veel belangstelling af wat er in april naar

Hofstra

ons toe zal komen. Dan zullen wij zien wie wiens bondgenoot is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De opstelling van de CDA-fractie verbaast ons enigszins, nu collega Leers van het CDA bij de begrotingsbehandeling heeft gezegd dat rekeningrijden voor het CDA geen dogma is, maar het om het effect gaat, en dat het CDA akkoord gaat met een experiment onder voorwaarden. Daar komt bij dat bij de begrotingsbehandeling door CDA en VVD een motie is ingediend waarin wordt gevraagd om een experiment met rekeningrijden uit te werken en dat in het voorjaar aan de Kamer voor te leggen. Mijn vraag is nu of het CDA terugkomt op het verzoek dat het zelf in de motie heeft neergelegd, en hoe ik nu de positie van de heer Leers en dus van de CDA-fractie moet begrijpen.

Voor de PvdA geldt het volgende, voorzitter. Wij hebben getekend voor het regeerakkoord, net als D66 en de VVD. Daarin staat dat rekeningrijden in de Randstad wordt gerealiseerd, met compensatie voor de automobilist. Het gaat de PvdA om het effect, dus om een betere doorstroming en bereikbaarheid, niet om de opbrengst. Namens mijn fractie dring ik er daarom bij de minister op aan om die compensatie wél te realiseren. Voor ons is dat een belangrijk punt. Als de minister daarnaast met de grote steden investeringsafspraken wil maken om de doorstroming en de bereikbaarheid van die steden te verbeteren, in het kader van een samenhangend pakket, heeft zij van ons de volledige steun, maar dat mag niet ten koste gaan van de terugsluis.

Wat de vraag van de heer Reitsma betreft of ik aan wil sluiten in de stopcoalitie: ik herinner alleen maar aan het verkiezingsprogramma van het CDA, waarin staat dat het CDA voor rekeningrijden in de Randstad is.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In het regeerakkoord worden inderdaad uitspraken over de terugsluis gedaan. Daarnaast hecht ik er ook zeer aan dat opbrengsten van de poorten die op de rijkswegen worden geplaatst, naar de regio's gaan om te investeren in infrastructuur. Ik denk

dat beide opties binnen het bereik liggen, maar daarvoor moet de Kamer echt wachten tot april. Half april kom ik bij de Kamer terug en dan kan zij beoordelen of ik in strijd met het regeerakkoord handel, dan wel of het een fantastisch plan is dat gesteund dient te worden. Eén ding weet ik zeker: als wij niets doen, staan wij steeds langer in de file.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik herinner mij dit onderwerp op twee belangrijke onderdelen in het regeerakkoord en later ook steeds in de debatten. Het ene punt was de compensatie, het andere dat het instrument zou moeten werken, dus dat de files zouden moeten verminderen. Als nu één van die twee punten, namelijk de compensatie, wegvalt, denk ik dat dit onderwerp eerst in de Kamer aan de orde moet komen, om te spreken over de vraag of wij ermee door zouden moeten gaan. Er is immers een afspraak in het regeerakkoord gemaakt en als die niet wordt nagekomen, lijkt mij dat een vorm van misleiding van de kiezer.

Ik heb overigens begrepen dat de landsadvocaat heeft gesteld dat de opbrengst op grond van Europese regels niet terug kan vloeien naar de automobilist. Daarover krijg ik graag vandaag duidelijkheid, want in dat geval moeten wij het debat van voren af aan beginnen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het was mij nog niet opgevallen dat de heer Van Bommel het regeerakkoord steunde, maar het is prettig dat hij dit alsnog doet. De vraag hoe wij omgaan met de terugsluis zonder in strijd te komen met Europese regels, is nu zo'n juridisch vraagstuk waar ik tijd voor nodig heb. Ik heb de Kamer geschreven dat er een aantal juridische zaken zijn waar wij tijd voor nodig hebben, namelijk de terugsluis, de vraag hoe een mobiliteitsfonds kan worden bestuurd en de vraag hoe tol en betaalstroken juridisch moeten worden geregeld, want ook betaalstroken zijn een wens van de regio's. Vervolgens moeten wij tot een totaalpakket komen. Daarvoor moet de Kamer tot half april wachten, want pas dan hebben wij een en ander in alle consequenties

uitgewerkt en kunnen wij weer met elkaar de discussie oppakken. Ik wil geen gefragmenteerde discussies. Het gaat nu om de vraag hoe wij bereikbaarheidspakketten kunnen realiseren rond de vier grote steden om te voorkomen dat het daar vastloopt. Dat is dus meer dan alleen maar kijken naar het rekeningrijden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Er is nogal wat onduidelijkheid over de soort afspraken die de minister aan het maken is met de betrokken regio's. Nog afgezien van de hoeveelheid geld die daarbij aan de orde is, is het voor onze fractie van belang of de minister zich ook bemoeit met de soort investeringen die vervolgens gedaan mogen worden. De indruk is ontstaan dat er slechts een pot wordt gevuld en dat de regio's vervolgens zelf beslissen wat ermee mag gebeuren.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Over de aansturing van het mobiliteitsfonds en de beslissingsvoorwaarden vindt nog overleg plaats. Voor ons zijn met name de FES-criteria van belang. Daarbij gaat het om kapitaalintensieve investeringen, en dat houdt onder andere in dat de exploitatie van het openbaar vervoer daaruit niet kan worden betaald. Die investeringsstroom heeft niets van doen met wegen of railinfrastructuur. Het past overigens in de algemene benadering van de perspectievennota en in de tijd gezien, kan dat ook. Het is immers de bedoeling dat het pakket pas in 2002 ingaat en dan is het NVVP een feit. Wij moeten niet denken dat het morgen al gaat gebeuren.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De minister plaatst iedereen die het rekeningrijden niet enthousiast steunt meteen in de hoek van de tegenstanders van de bestrijding van de mobiliteitsgroei. Maar dat kan natuurlijk niet het geval zijn. Mijn fractie wil graag meedenken over de bestrijding van de mobiliteitsgroei en is voorstander van variabilisatie. Ik wil er echter op wijzen dat rekeningrijden een dure en omslachtige interim-fase is op weg naar het veel betere doel van de



Mevrouw Dankers (CDA)

kilometerheffing. Is de minister ook niet van mening dat al het geld dat nu aan rekeningrijden wordt gespendeerd, veel beter kan worden besteed aan het betere en toekomstgerichte perspectief van de kilometerheffing? Wordt hieraan doorgewerkt?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het probleem is dat andere opties dan rekeningrijden veel meer tijd vragen. Betaalstroken vergen minimaal acht jaar en naar verwachting zal het minimaal tien jaar duren voordat de variabilisatie in het personenvervoer kan worden ingevoerd. De discussies met de stadsregio's richten zich dan ook op een periode van tien jaar. Dan zal waarschijnlijk – maar dan heb je allang met afschrijvingen van de investeringen te maken – een begin kunnen worden gemaakt met variabilisatie. Dat proces kunnen wij echter niet versnellen omdat de benodigde instrumenten veel te duur zijn voor de individuele automobilist. Wij werken er echter wel aan. Het ontwerp van de algemene beprijzingswet, die nodig is voor alle andere varianten, hoop ik in juni bij de Kamer in te dienen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Tijdens de begrotingsbehandeling is deze vraag ook aan de orde geweest en toen heeft de minister gezegd dat als de snelste methode wordt gehanteerd, de heffing in het kader van het rekeningrijden in 2004 zal kunnen worden ingevoerd. Zij zegt echter nu iets anders.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Bij variabilisatie denken wij aan een satellietgestuurd systeem dat naar plaats en tijd kan worden gewijzigd. U kunt zich voorstellen dat daar veel haken en ogen aanzitten. Het andere systeem is GSM-gestuurd, maar dat biedt weer gelegenheid tot fraude. Het lijkt mij verstandig om later, bij de presentatie van de plannen, uiteen te zetten waarom het niet sneller kan. Misschien kan het wel sneller voor het vrachtvervoer omdat Duitsland dit in 2003 zal invoeren, maar een niet fraudegevoelig, goed werkend systeem voor personenauto's is pas over tien jaar mogelijk.

Vragen van het lid Dankers aan de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over **de consequenties van de uitspraak van de Zwolse rechter dat niet de zorgverzekeraars, maar de overheid verantwoordelijk is voor de capaciteit in de zorginstellingen.**

Mevrouw **Dankers** (CDA): Voorzitter! Gisteren werd bekend dat de Zwolse rechtbank de zeven ouders van kinderen met een verstandelijke handicap in het ongelijk heeft gesteld in hun proces tegen de zorgverzekeraar voor een snelle plaatsing van hun kind. De rechter verwees naar de overheid, die verantwoordelijk is voor de capaciteitsplanning.

Al meer dan een jaar bestookt men elkaar met juridische procedures omdat de wachtlijsten zo lang zijn geworden dat niet meer aan de zorgplicht, die in onze Grondwet vastligt, kan worden voldaan. Bij alle procedures verwijzen overheid en verzekeraars naar elkaar. Daarom heeft de CDA-fractie de volgende vragen.

Deelt de staatssecretaris onze mening dat het gênant voor het politieke bestuur en voor deze volksvertegenwoordiging is dat burgers iedere keer de weg naar de rechter moeten bewandelen om de zorg te krijgen waartoe zij zijn geïndiceerd? Erkent zij dat de AWBZ een volksverzekering is, dat die verzekering ten principale een openeindekarakter kent en dat derhalve, na erkenning van de claim en indicatie, de zorg daadwerkelijk moet worden verstrekt, evenzeer als een WAO-uitkering wordt overgeboekt naar mensen die daarop een recht hebben verkregen?

Als de staatssecretaris die mening deelt, op welke termijn denkt zij dan de zaak op orde te hebben, temeer daar zij bij de bespreking van de begroting weigerde om te beloven dat dit aan het eind van deze kabinetsperiode het geval zou zijn?

Als zij die mening niet deelt, hoe denkt zij een en ander dan aan Nederland uit te kunnen leggen als iedere dag de kranten koppen met berichten dat de Zilvervloot is binnengevaren?