

Vergaderjaar 1998–1999

26 428

Perspectievennota Verkeer en Vervoer

Nr. 14

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 24 juni 1999

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 21 juni 1999 overleg gevoerd met de minister van Verkeer en Waterstaat over **de Perspectievennota Verkeer en Vervoer (26 428)**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th.A.M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkema (PvdA).

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 21 juni 1999

Aanvang 11.00 uur

Voorzitter: Blaauw

Aanwezig zijn 10 leden der Kamer, te weten:

Van Gijzel, Reitsma, Hofstra, Giskes, Van der Steenhoven, Van Bommel, Van den Berg, Stellingwerf, Schutte en Blaauw,

alsmede mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de Perspectievennota Verkeer en Vervoer (26428).**

De **voorzitter**: Wij zullen voor de volgorde der sprekers de grootte van de fracties aanhouden. Omdat het nogal lange spreektijden zijn, verzoek ik de leden zich daaraan in ieder geval te houden en indien mogelijk korter te spreken. Dat zal de discussie alleen maar verbeteren, want juist in de korthed zit de duidelijkheid!

Eerste termijn van de zijde van de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De fractie van de Partij van de Arbeid vindt het een goed fenomeen dat tussen het verschijnen van de structuurschema's een moment gekozen wordt waarop kan worden bezien hoe een en ander ervoor staat en hoe het verder moet. Ik moet wel een korte kanttekening plaatsen bij de Perspectievennota verkeer en vervoer. Het is namelijk onduidelijk naar welk doel gestreefd wordt. Daarbij spelen twee aspecten. Het ene is inhoudelijk. Wat willen wij nu eigenlijk bereiken? Welk perspectief lonkt ons over 20 à 30 jaar? Het tweede aspect is van

organisatorische aard. Het is een discussienota. Er heeft echter reeds een interactief proces plaatsgevonden met allerlei bestuurders en organisaties. Met wie wordt deze nota nog verder besproken nu zij het daglicht heeft gezien? Is het ook niet een beetje een nota over de mensen heen in plaats van met de mensen? Dat laatste is echter wel noodzakelijk vanwege de weerstand tegen en het maatschappelijk draagvlak voor het mobiliteitsbeleid.

Ik kan niet anders dan constateren dat het ambitieniveau iets verlaagd is. Dat komt misschien omdat het zo'n interactief proces betreft. De minister moet daarover maar duidelijkheid geven. Ik heb de indruk dat de rijksoverheid in gesprekken met bestuurders en andere partijen eigenlijk niet vrij geweest is de ambities te beschrijven die zij graag zou willen. Daarbij komt dat het NVVP allang in de steigers staat en in belangrijke mate reeds is uitgewerkt. Hoe verhoudt zich dat met de discussie die op basis van deze nota in het land zou moeten plaatsvinden? De status in organisatorisch opzicht vind ik nogal lastig. Bovendien worden in de perspectievennota en in de antwoorden op de vragen ontzettend veel studies aangekondigd. Ik heb echter geconstateerd dat een belangrijk deel daarvan pas dit najaar verschijnt. Het gaat niet om de minste studies. Die moeten immers de grondslag vormen van het beleid. Hoe denkt de minister daarmee om te gaan? Alles op een rijtje zettend, voorzitter, vind ik het eigenlijk meer een verkenningnota met twee hoofddaccenten: 1. wat kunnen wij met marktwerking en beprijzing en 2. hoe moeten wij het bestuurlijk inrichten?

Voor mijn fractie is daarbij buitengewoon relevant of mobiliteit een probleem is of een zege. De minister heeft daarop in de perspectievennota een iets andere kijk gegeven dan in het verleden het geval was. Ik geloof dat wij dat wel met haar eens zijn. Mobiliteit is voor onze samenleving een zege. Maar toch is er sprake van een aantal buitengewoon weerbarstige problemen. Ik zal proberen deze in mijn eigen woorden op te sommen. De bereikbaarheid is niet altijd optimaal; voor de leefbaarheid in de steden vormen geluid en ruimtebeslag een ernstige bedreiging; ook de veiligheid in en buiten de steden staat onder druk; bovendien slagen wij er niet in de luchtverontreiniging verder te reduceren; bij de afvalproblematiek gaat het iets beter, maar er zijn nog geen definitieve antwoorden gevonden en ten slotte de versnippering van het landschap. Als wij erin zouden slagen deze problemen weg te nemen, is mobiliteit dan een probleem? Kan die gewoon doorgroeien? Ja, is het antwoord. De perspectievennota kent een analyse en bevat een summierië beschouwing van de succes- en faalfactoren van het SVV-2, maar er ontbreken een aantal belangrijke elementen. Niet in woorden. Er wordt daarin inderdaad gesproken over verleden en toekomst, maar het verleden gaat dan over de laatste tien jaar en de toekomst betreft hoofdzakelijk een inventarisatie van de problemen die wij tegemoet kunnen zien als wij doorgaan op de huidige manier. Er is echter niet sprake van een verkenning, van een wenkend perspectief. De nota gaat ook niet in op de structuurkenmerken die van buitengewoon groot belang

zijn om te kunnen beoordelen waarom Nederland nu zoveel meer problemen heeft op het gebied van mobiliteit dan vele andere landen. In de perspectievennota is gekozen voor een generieke verkenning en niet voor een op de Nederlandse situatie toegesneden specifieke beschouwing. Eigenlijk zijn veel dingen die erin staan voor heel veel landen van toepassing. Wij hechten ook in de toekomst aan een adequate mobiliteit. Overigens kun je nog een hele discussie voeren over de vraag wat dat adequaat inhoudt. Ik zie dat soms in de vragen terugkomen en ik hoor soms in de discussies dat mensen het in wezen geen probleem vinden zoals het nu gaat; ze accepteren de files en vinden dat de vertraging die daaruit voortvloeit er een beetje bij hoort. Voor ons hoort dat er dus niet bij. Wij zijn van oordeel dat gelet op de Nederlandse situatie gesproken zou dienen te worden van state of the art. Nederland zou een topperformance moeten kunnen leveren op dit punt. Nederland kent een hoge welvaart en heeft een sterke economie. Het heeft veel mensen met veel mobiliteitsbehoeften. Door de geografische ligging zijn wij historisch gebonden aan handel en transport, waar wij veel vruchten van plukken. In technologisch opzicht zijn wij hoogontwikkeld en dat zal nog wel verder doorgaan. Dit is een greep uit meerdere elementen, maar het geeft aan dat Nederland op het gebied van de mobiliteit eigenlijk alle ingrediënten heeft om veel meer te doen dan wat wij nu doen. Wij zouden in dat opzicht in de top van de wereld mee moeten kunnen doen. Op die positie bevinden wij ons niet en misschien lijkt de bedreiging soms niet groot genoeg. Wie de toekomstige ontwikkeling rustig op zich in laat werken, moet onderkennen dat er redenen zijn voor grote zorg. Eigenlijk zou die zorg moeten leiden tot een heel stevig debat, niet nu maar in de afgelopen jaren. Een majeure inzet en uitdagende plannen en aanpak. In de afgelopen jaren kabbelde de discussie over mobiliteitsbeleid een beetje voort, terwijl die discussie juist zou moeten zinderen in Nederland, ook wat betreft ideeën en plannen. Er is namelijk veel meer mogelijk dan wij tot nu toe doen en de druk daarvoor is ruimschoots voldoende. Ook de perspectieven-

nota geeft die zindering niet. Ik plaats er wel de volgende kanttekening bij. Nederland is een rotland voor mobiliteit en zeker voor openbaar vervoer. Ik had er toevallig de vorige week een discussie over met Didier van der Velden, markdeskundige aan de universiteit van Rotterdam. Ik maakte toen dezelfde opmerking, waarop hij zei: ik moet dat ontkennen want België is een nog rotter land. Ik heb dat op mijn beurt toen maar niet ontkend, maar het geeft wel een beetje aan in welke situatie wij verkeren. Waardoor komt dat nu eigenlijk? Nederland heeft veel mensen op een klein gebied. Er is sprake van een grote spreiding en lage dichtheden en er zijn relatief veel kleine steden en stadjes. Dat is historisch allemaal heel goed te verklaren. De grote stedelijke centra in Europa zijn met name in de vorige eeuw en begin deze eeuw ontstaan als gevolg van de industriële revolutie. Het ging daarbij van huisvlucht naar gebundelde productie. De tijd waarin arbeiders via massatransport naar de fabrieken gingen. Tram- en metronetten in de internationale metropolen zijn in die tijd ontstaan en niet zoals in Nederland pas in de jaren zestig en zeventig. Nederland had gelet op zijn economische structuur die met name hing op de primaire sector en voor een deel op de tertiaire sector, de handel, van die industriële revolutie niet veel meegekregen. Veel van onze steden behielden tot na de Tweede Wereldoorlog hun oorspronkelijke, kleinschalige karakter. Dat was niet rampzalig, want veel functies waren in die kleinschalige vorm vaak op loop- en fietsafstand te vinden. Misschien verklaart dat dat de fiets in Nederland veel dominant is dan in die andere landen. Na de Tweede Wereldoorlog groeiden de welvaart en de techniek. Dat leidde ertoe dat steden in Nederland op twee manier verdunden. In de eerste plaats in het aantal bewoners. Een aantal bewoners vertrok uit de steden. Wat achterbleef, verdunde zich over het oppervlak. Per saldo leidde dat tot minder functies per vierkante kilometer: de uitleg. Het tweede element dat daarbij een rol speelde, was de overloop. Veel steden zijn naar buiten gekeerd. Mensen konden door middel van een auto en een inkomen buiten de stad gaan wonen en in de stad gaan werken. Uiteindelijk was dat in de stad werken niet

meer mogelijk, omdat de absorptie van de stad al die auto's niet meer toeliet.

In tegenstelling tot veel andere Europese steden hadden wij niet dat massatransport. Maak maar eens de vergelijking met Keulen, Parijs of Londen en de schaal waarop Nederland zich neerzet. Je zag een stad als Amsterdam met bijna een miljoen inwoners in de jaren vijftig en zestig, teruggaan naar 600.000. Daarin zit het probleem, een belangrijk probleem dat de basis legt voor hetgeen waar wij nu tegen aanlopen.

Wat er nog was aan massatransport en aan railvoorzieningen werd vaak opgedoekt. Veel van onze railvoorzieningen zijn in de jaren vijftig en zestig opgedoekt, omdat de auto het allemaal wel zou oplossen. De steden zijn vervolgens voor de tweede keer naar buiten gekeerd: eerst de inwoners en daarna de bedrijven.

Het gevolg is een vicieuze cirkel, want grotere spreiding van functies leidt tot grotere autoafhankelijkheid. Grotere autoafhankelijkheid betekent per definitie de noodzaak tot meer spreiding, omdat men anders niet meer bereikbaar is. Het is het Los Angelesmodel. Iedereen die daar geweest is, ziet daar de effecten van. Dat kan. Daar kunnen wij in Nederland voor kiezen. Als wij niks doen, kiezen wij daar ook voor. Maar de vraag is of het wenselijk is. Want alles zal met de auto moeten gebeuren. De openbare ruimte wordt anoniem, is van niemand meer en buitengewoon gevaarlijk. Kijk maar naar Los Angeles. Het betekent een enorm ruimtebeslag en heeft vrijwel alle nadelen die ik eerder genoemd heb.

In dat licht gezien, is de ontwikkeling naar corridors een eerste, gecontroleerde stap naar verdere spreiding. Het zal geen verbazing wekken dat de fractie van de Partij van de Arbeid een dergelijke ontwikkeling niet wenselijk acht. Door de eenzijdige modaliteitskeuze, het kiezen voor het primaire systeem van de auto, gebeurt er wel iets vreemds.

Wij zijn in wezen op het gebied van mobiliteit overbevolkt. Er is sprake van congestie, onbereikbaarheid, milieuproblemen, aantasting van de leefbaarheid. Dat komt, omdat wij in de ruimtelijke structuur steeds meer onderbevolkt raken, steeds meer gespreid. Ik heb al eens eerder bij een begrotingsbehandeling mogen

wijzen op mijn ervaring in Papoea Nieuw-Guinea. U zult zeggen: is dat nu een leerschool voor ons? Daar deden zich gelijksoortige problemen voor. Men werd daar geconfronteerd met het feit dat er geen sanitaire voorzieningen waren. Men moest eten uit het bos, maar tegelijkertijd daar zijn behoeften doen. Het bos werd ziek en de mensen werden ziek. Ons antwoord was: maak sanitaire voorzieningen! Zij zeiden: wij zijn overbevolkt, terwijl ik zo iets had van: maar 500.000 mensen op zo'n groot eiland; wat is dat nou? Maak sanitaire voorzieningen! Dat kunnen wij niet betalen. Dat was ook zo. Zij zijn toen gaan bundelen. Zij hebben op bepaalde plekken toch voorzieningen aangelegd. Je ziet als het ware een verdichting plaatsvinden. In Nederland is sprake van diezelfde overbevolking door onderbevolking omdat een adequaat systeem ontbreekt. Ik geef een voorbeeld dicht bij huis, dat mij ontzettend aanspreekt en dat ons aan het denken zou moeten zetten. In Londen was in de vorige eeuw een majeur probleem aan de orde. Londen zou het niet langer kunnen redden omdat de stad overbevolkt was, niet door de mensen maar door het mobiliteitssysteem. Men maakte gebruik van de paardentram. De stad slibde letterlijk en figuurlijk dicht. Er waren hygiëneproblemen. Men had problemen met de organisatie van de afvoer van de mest en men wist ook niet wat men met het afval moest doen. Men zat met de handen in het haar. De stad moest uit elkaar gerekt worden, was het enige antwoord. Maar na de komst van de elektrische tram en de metro-systemen was Londen helemaal niet meer overbevolkt. Er kon zelfs nog heel veel bij. En er kwam heel veel bij. Toch is die overstap destijds van de paardentram naar de metro en de elektrische tram buitengewoon lastig geweest. Men had angst voor hoge kosten en een geringe rentabiliteit. Er zouden immers te weinig mensen gebruik van maken. Maar door die stap te maken en door een verdere verdichting, bleek het uiteindelijk een van de grootste economische motoren van Engeland te kunnen blijven.

Bij systeemsprongen doet zich altijd een dergelijke frictie voor. En toch is de angst voor die frictie een slechte raadgever. In de Nederlandse situatie zou verdichten een oplossing kunnen zijn, mits de leefbaarheid in de stad

niet in het geding zou zijn. Wij zouden afstanden kunnen verkleinen. In de perspectievennota wordt ook aangegeven dat de afstanden alleen maar groter worden. Dat geeft dus al een beetje aan dat wij naar dat Los Angelesmodel groeien. Je ziet die pannenkoek dus als het ware op ons afkomen. Wij hebben in het vorige SVV en in de beleidsnota's die daarna zijn uitgekomen, gekozen voor een compacte stad enerzijds en Vinex-locaties anderzijds. Dat zijn voorbeelden met het idee om te proberen toch tot een verdichting te komen. Toch blijkt die aanpak moeizaam, met name bij de Vinex-locaties. Een probleem daarbij is dat wij pas tot financiering van de OV-infrastructuur komen wanneer tweederde van de woningen is opgeleverd. Het gekke is dat in de grondexploitatie wel de ontsluiting van de weg zit, maar niet de ontsluiting met de alternatieven. En dat vraagt dus per definitie om problemen!

Toch mag je de vraag stellen of de Nederlanders en Nederland zich wel zo makkelijk laten verdichten. Er zijn twee manieren van verdichten: je kunt het wonen en het werken verdichten. Ik wil een aardig voorbeeld van dat laatste geven. Op de binnenstad van Amsterdam neemt de automobiliteit af; op de binnenstad van Rotterdam neemt de automobiliteit ook af. Dat is niet verbazingwekkend. In de binnenstad van Amsterdam wordt dat veroorzaakt door het afnemen van de werkgelegenheid. Dan is het dus logisch dat de automobiliteit ook afneemt. In Rotterdam is echter iets anders aan de hand. In Rotterdam komt het, omdat de werkgelegenheid juist zo ontzettend toeneemt. Er is sprake van een enorme verdichting van het arbeidsplaatsenpotentieel in die stad. Je kunt die verdichting ook fysiek waarnemen. Dat leidt vrijwel spontaan tot de aanleg van grootschalige, metroachtige systemen. Wij kunnen dus in ieder geval verdichten waar het gaat om werk. En wij kunnen in ieder geval verdichten waar het gaat om werk in relatie tot de dienstverlening. Het helpt! Dat is evident en de Rotterdamse situatie bewijst dat ook. Maar helpt het ook voldoende?

De Partij van de Arbeid gaat uit van een forse groei van de mobiliteitsbehoefte in de komende tientallen jaren. Zet je kaarten dus niet op afremmen! Bij het SVV hebben wij

veel te veel gekeken naar de enorme mobiliteitsgolf die op ons afkwam. Wij zeiden dat die moest worden afgeremd, met name in het woon-werkverkeer, in plaats van dat wij keken of wij in staat zouden zijn om die mobiliteitsbehoefte op een andere manier, met een systeem-sprong, beter te geleiden. Dat afremmen gebeurde dus buitengewoon moeizaam, was misschien ook wel onwenselijk en uiteindelijk ook niet haalbaar. Laten wij ook maar eens uitgaan van die bestaande Nederlandse ruimtelijke structuren! En laten wij kiezen voor het mitigeren van de problemen die samenhangen met de mobiliteit als hoofduitgangspunt! En wat kan er dan? Wat is er over 20 tot 30 jaar mogelijk? Welk perspectief hebben wij?

Wij kiezen ervoor de mobiliteit niet meer als een probleem te benoemen, maar te kiezen voor een oplossing. Wij willen een oplossing schetsen waar wij morgen al aan zouden kunnen beginnen. Het moet een contour zijn in de Nederlandse context. Met betrekking tot het personenvervoer zijn dan de volgende elementen buitengewoon belangrijk. Ik geef deze overigens graag gewonnen voor een betere invulling.

Voor het platteland geldt voor ons dat de auto de hoofddrager van de mobiliteit is en zal blijven. Daar is niet veel in alternatieven te zoeken. Er zijn wel mogelijkheden voor technologische verbeteringen met betrekking tot emissies en dergelijke. Er moeten daar dus ook niet veel belemmeringen opgeworpen worden.

Het openbaar vervoer op het platteland zal meestal vraagafhankelijk moeten zijn. Het moet met name voorzien in de sociale functie, daar waar er behoefte aan is. Dit openbaar vervoer is daarmee hoogstwaarschijnlijk per definitie niet rendabel. De kostendekkingseis van 50% generiek is dus in die situatie, ook op lange termijn, te hoog en niet haalbaar. Deze eis mag dan ook niet als doel worden gesteld.

Binnen de grote en grotere steden zal het openbaar vervoer de hoofddrager zijn. Dat vraagt veel meer aandacht dan tot nu toe voor de ontsluitende functie van het openbaar vervoer in plaats van de verbindende functie. Het openbaar vervoer in de stad moet betrouwbaar, hoogfrequent en snel zijn. Het

moet niet meer nodig zijn op een tijdschema te moeten kijken of de bus of de tram er aankomt. Men moet gewoon naar een halte dichtbij kunnen lopen en meteen opstappen. Dat vraagt veel creativiteit en veel investeringen. Het vraagt om een systemsprong.

Ik vind het op zichzelf prima dat wij bij de HSL bezig zijn om de rit van Amsterdam naar Breda of van Amsterdam naar Brussel met een half uur of met drie kwartier te verkorten. Ik zie tegelijkertijd dat er met de rit van de deur naar het station ontzettend veel tijd wordt vermorst. Dat is niet evenredig en vraagt om een andere inzet in de stad.

De heer **Van Bommel** (SP): De PvdA-fractie zegt niet vast te willen houden aan het streven van 50% kostendekkendheid voor het openbaar vervoer op het platteland. Welk percentage heeft de heer Van Gijzel dan in gedachten? Zijn analyse is immers zeer aansprekend. Hij heeft gelijk dat de eis van 50% op het platteland nooit gehaald kan worden. Die moet dus ook niet nagestreefd worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind de doelstelling van kostendekkendheid bij het openbaar vervoer op het platteland, een sociale functie, niet de primaire doelstelling. Men is verplicht het zo efficiënt mogelijk te doen. Dat kan middels de aanbesteding. Er zijn voorstellen gedaan om te onderzoeken hoe hierbij de prikkels zo goed mogelijk ingezet kunnen worden. Het gaat echter om een afgeleid principe. Hier geldt dat ervoor gezorgd moet worden dat de toegankelijkheid van de mobiliteit als basisvoorziening – die staat ook in de perspectievennota – gewaarborgd moet blijven. Ik bind mij dus niet aan percentages. De situaties op het platteland verschillen overigens. Een en ander is dus regionaal gedifferentieerd in te vullen.

De heer **Reitsma** (CDA): De benadering die de PvdA-fractie schetst, met een verschil tussen stad en platteland, spreekt mij op zichzelf aan. Ik wil echter ingaan op de sociale functie van het openbaar vervoer. Is het denkbaar dat wij op basis van de in de Wet personenvervoer aangegeven contouren, waar de marktwerking en aanbesteding in zijn opgenomen, de sociale functie van

het openbaar vervoer op het platteland voldoende kunnen behouden? Of is het ook daar nodig om te zoeken naar een andere weg, naar ander instrumentarium, dan bij de benadering van het openbaar vervoer in de steden?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik probeer met het geschetste beeld – dat straks nog wat breder zal worden – een denkrichting aan te geven. De PvdA hoopt hiermee een wenkend perspectief aan te bieden. Dat betekent dat het in de onderliggende stukken, dus ook in de Wet personenvervoer, mogelijk gemaakt moet worden om die kant op te gaan. Als voor de vaststelling daarvan een breed draagvlak te vinden is, is het aardige hiervan dat de maatregelen die vervolgens genomen worden hierin moeten passen. De maatregelen kunnen daaraan worden getoetst. Wij zullen dat ook doen.

Voorzitter! Wij hebben vorig jaar uitvoerig gesproken over de fiets. Ik vind dat de fiets nog steeds een ondergeschoven kind is. Dat heeft met name te maken met de bestuurlijke toedeling van verantwoordelijkheden. De fiets in stedelijk gebied heeft een enorme potentie. Dat mogen de steden zich aantrekken, maar als wij een gezamenlijk mobiliteitsbeleid hebben, mogen wij het ons ook op rijksniveau aantrekken. Dat betekent dat we een beleid moeten uitzetten waarin de fiets een dominante vervoersdrager in stedelijk gebied wordt.

De auto vervult in de stad geen dominante functie. Wat de PvdA-fractie betreft zouden buurten op termijn autovrij dan wel autoarm moeten zijn, omdat de leefbaarheid in de stad met name door het ruimtebeslag en de onveiligheid van de auto ernstig in het geding is. Wat mij bezighoudt, is dat kinderen in stedelijk gebied in de afgelopen tien jaar 50% minder buiten zijn gaan spelen. Daarvan is 15% te herleiden tot video, computer en televisie. De rest komt gewoon door de onveiligheid op straat en het gebrek aan ruimte. Belangrijkste reden voor jonge gezinnen om de stad te verlaten is dat er geen veilige speelruimtes voor kinderen in de buurt zijn. Dat moeten we ons aantrekken. Er leeft dus iets bij mensen in de stad. Daar hebben ze ook een prijs voor over. Dan moet je ze wel opzoeken en het met ze bespreken.

Wat ons betreft zou in de wijken met hogere concentraties prima sprake kunnen zijn van het geleide "people mover system", waarbij auto's in mobiliteitscentra opgeborgen worden. In die mobiliteitscentra heeft men toegang tot taxi's, openbaar vervoer en auto's: alle vormen van vervoer zijn daar beschikbaar. Ze moeten niet aan de rand van de stad zijn, zoals de transferia, maar in de stad op verschillende plekken. Dat betekent dat de auto de stad in moet kunnen komen in gebundelde stromen, maar niet de wijken in. Auto's moeten niet buiten de stad gehouden worden, zoals in transferia. Voor de mobiliteit in de stad is er het openbaar vervoer.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Van Gijzel zegt dat de auto niet buiten de stad moet worden gehouden, maar ik neem aan dat de bezoekers van de stad wel aan de rand van de stad opgevangen kunnen worden in transferia.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind dat niet echt noodzakelijk. Het zou een mogelijkheid kunnen zijn, maar er is op zichzelf geen noodzaak toe. Als je met de auto bent, kun je net zo goed die 10 km extra rijden. Dan moet je er wel voor zorgen dat er een adequate infrastructuur is die de auto de stad in kan krijgen. Dat betekent niet dat de auto in het netwerk van de stad een rol gaat spelen. De auto gaat naar mobiliteitscentra in de stad waar de overstap-punten zijn, waar openbaar vervoer en taxi voor aanvullend vervoer zorgen. Transferia zijn wel aardig als je de stad in wilt, maar ze zijn een probleem als je de stad uit wilt. Je maakt dus een extra schakel in de keten die bij mobiliteitscentra hoogstwaarschijnlijk niet noodzakelijk is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik denk toch dat je dan met een probleem wordt geconfronteerd. Het kan misschien wel in Amsterdam of Rotterdam, maar in veel andere steden heb je te maken met beperkte ruimte. Als je kiest voor het openbaar vervoer, dan heb je de ruimte niet om de auto te laten rijden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mobiliteitscentra kunnen ook niet in alle steden op die manier tot uitvoering worden gebracht, want

Amsterdam is inderdaad iets anders dan Den Haag of Utrecht. Ik kom zelf uit Eindhoven. Dat is een stad die per definitie is gericht op de auto. Het is zo'n platte pannenkoek dat het bijna niet meer mogelijk is. Dat vraagt weer een andere invulling, waarbij het openbaar vervoer als hoofddrager wel een belangrijke rol moet vervullen. Belangrijk is dat de overheid met de mensen in de wijken gaat praten over de manier waarop de leefbaarheid in de wijken gestalte kan krijgen in plaats van op het stadhuis te bedenken wat er voor systemen mogelijk zijn.

Voorzitter! Tussen de grotere steden zou een hoogfrequente hogesnelheidsrailverbinding de belangrijkste drager moeten zijn in combinatie met de auto, waarbij er op termijn automatische voertuiggeleiding is en de emissie beperkt wordt. Dat betekent dat de huidige wegcapaciteit tussen de steden ruimschoots voldoende is om de automobilititeit te kunnen absorberen in combinatie met de hogesnelheidsverbinding in de Randstad en in delen van Gelderland en Brabant. Dat vraagt wel een kwaliteitssprong. Probleem daarbij is wel de interactie tussen het hoofdwegennet en de stad. Veel van de congestie doet zich juist voor de stad in en de stad uit. De absorptie van de steden is te beperkt en dat betekent dat gebundelde ruime capaciteit voor de auto naar een beperkt aantal opvangpunten in de stad tot stand moet worden gebracht. Tussen stedelijk gebied en platteland is de auto weer de belangrijkste, in combinatie met rail- en streekvervoer.

Er zou meer aandacht moeten zijn voor nieuwe vormen van mobiliteit. Veel wordt gegokt op collectief bezit en collectief gebruik (openbaar vervoer) of individueel bezit en individueel gebruik (de auto). Wij hebben echter ook collectief bezit en individueel gebruik, bijvoorbeeld het gedeeld autogebruik (het autodaten), en individueel bezit en collectief gebruik (taxi en carpoolen). Juist in de laatste twee zitten enorme mogelijkheden. Ze vullen elkaar aan en leiden ertoe dat er uiteindelijk minder autobezit zal zijn, met een hogere bezettingsgraad per auto. Autodaten, carpoolen en taxi, in combinatie met fiets en openbaar vervoer, vormen echt een perspectiefvol mobiliteitsscenario, als het goed georganiseerd wordt. Juist

zaken als autodaten zijn in de hogere inkomensklassen een gewild product. Het gaat bij de auto dus kennelijk niet om status, maar vooral om effectiviteit en om een product dat toegesneden is op de behoeften van het moment. Als wij bedenken dat 50% van de totale automobilititeit in de sociaal-recreatieve sfeer zit, is voor een concept als autodaten echt een goede toekomst weggelegd. Ik hoor daar graag de reactie van de minister op.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb de indruk dat het idee van autodaten enigszins haaks staat op het idee van beprijzing. Als mensen meer moeten gaan betalen voor het rijden en het bezit van de auto goedkoper wordt, zullen zij niet zo snel een auto gaan huren. Het wordt dan aantrekkelijker om wel een auto te hebben, maar er minder mee te rijden. Dat staat enigszins haaks op het idee van autodaten, waar ik overigens een groot voorstander van ben.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf hebt u daar een punt. Ik zou daar overigens straks nog iets over hebben gezegd. Variabilisatie leidt er inderdaad toe dat een fenomeen als autodaten minder aantrekkelijk wordt. Daar staat echter wel iets tegenover. Met name de combinatie met allerlei andere vervoersproducten zorgt ervoor dat autodaten iets heeft dat andere vormen niet hebben. Daarnaast moeten wij de kosten van opslag van de auto niet vergeten. Parkeren of het onderbrengen van de auto in een mobiliteitscentrum zal, zo verwacht ik, een hoge prijs krijgen. Dat is ook te zien elders in de wereld, waar de nood nog hoger is dan hier. De prijs voor het rijden valt daar nog wel mee, maar in bijvoorbeeld Japan wordt voor een stukje parkeerplaats een prijs gevraagd van f 11.000 tot f 20.000 per jaar. Zover zijn wij in Nederland nog lang niet, maar de schaarste van grond zal uiteindelijk leiden tot een prijs die doorgerekend wordt naar de auto. Maar goed, de heer Van der Steenhoven heeft hier een punt waar wij goed naar moeten kijken, want dit kan inderdaad een tegendraadse beweging veroorzaken. Voor het goederenvervoer geldt, wat ons betreft, dat er aparte rijstroken op het hoofdwegennet komen, zoveel mogelijk computergestuurd en in aansluiting met andere

modaliteiten. Dus is het zeer noodzakelijk om spoed te maken met multimodale overslagpunten. De logistiek de stad in vormt hier een knelpunt. Ik hoor graag van de minister hoe zij aankijkt tegen ondergrondse logistieke systemen. Als wij de stad leefbaarder willen maken met minder lawaai en meer ruimte om andere dingen te doen, is het volgens mij in het kader van een systeemspgong naar over twintig jaar van buitengewoon groot belang om een hoogwaardig logistiek systeem te hebben voor alle goederen die de stad in moeten. Dat zullen er bovendien veel méér zijn dan nu. Daarbij kan in sommige steden ook gebruik worden gemaakt van oude infrastructuur als waterwegen. Dat kan nu al en het gebeurt soms ook, maar nog maar mondjesmaat. Ik geloof dat dit een speerpunt zou moeten zijn bij het zoeken naar een antwoord op de vraag hoe wij in de toekomst met de steden zullen omgaan. Ik heb een schets gegeven. Ik heb geprobeerd daarin de afzonderlijke problemen van de mobiliteit te mitigeren. Als ik kijk naar de bereikbaarheid, de leefbaarheid, het ruimtebeslag en de milieuemissies, moet ik constateren dat veel van die problemen in belangrijke mate of soms geheel worden opgelost in deze schets. Het mobiliteitsprobleem in Nederland lijkt dan ook oplosbaar.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Mag ik een vraag stellen aan de heer Van Gijzel nu hij klaar is met zijn schets? Als hij de perspectievennota en zijn verhaal naast elkaar zet, kan hij toch niet anders dan tot de conclusie komen dat de perspectievennota grotendeels in de prullenmand kan verdwijnen? Dat kan toch niet anders als deze schets de blauwdruk zou moeten zijn van het nieuwe NVVP?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Deze schets is niet een blauwdruk van het nieuwe NVVP, maar ik zal zo nog iets zeggen over de relatie tussen beide. Ik zal straks ook nog mijn oordeel geven over de perspectievennota. Vanuit dit doel, dit beeld, kunnen maatregelen en beleid worden gecreëerd dat kan worden getoetst aan die uitdaging. Dan kunnen wij aan de mensen uitleggen dat het mobiliteitsprobleem oplosbaar is en dat wij daarmee morgen kunnen beginnen. Dit geeft zekerheid voor

bedrijven en burgers. Het gaat dus niet om minder mobiliteit, maar om andere en verantwoorde mobiliteit. Het NVVP en het regionaal verkeers- en vervoersplan moeten daarvan de stapsgewijze uitwerking zijn. Is de perspectievennota dan alleen onzin? Nee, zeker niet. Intuïtief worden op een aantal punten uitwerkingen gegeven die van wezenlijk belang zijn voor de structuurschets die ik heb gegeven. Dat zijn de voorstellen voor benutting, beprijzing, innovatie en bestuurlijke organisatie.

Mevrouw **Giskes** (D66): Kan de heer Van Gijzel toelichten wat hij bedoelt met het woord intuïtief?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb in het begin gezegd dat ik een analyse van het verleden mis en een beeld voor de toekomst, een wervend perspectief. Er zit wel een zekere logica achter de maatregelen die nu worden voorgesteld voor beprijzing en benutting en je mag verwachten dat het wel ongeveer zo zal werken, maar er is geen beeld gegeven waar je naartoe kunt werken. Het is meer de intuïtie dat het zo wel goed zal zijn dan een beschouwing voor de toekomst. Ditzelfde proefde ik destijds ook bij het SVV dat min of meer was gebaseerd op de gedachte dat het probleem in de hand kan worden gehouden als de automobilititeit kan worden gedrukt. Dat is dus niet het juiste antwoord. In discussies in het land merk ik dat mensen niet willen horen welke problemen er zijn, maar juist welke oplossingen wij zien. Mensen willen een herkenbaar beeld hebben van het toekomstig beleid. In een dergelijk kader is beprijzen, benutten en innovatie gemakkelijker uit te leggen, te plaatsen en te verdedigen.

De heer **Reitsma** (CDA): De instrumenten die de heer Van Gijzel noemt, waren ook al opgenomen in het SVV-2, zij het wat minder prominent. Hij zei zojuist dat dit te veel een "doormodderscenario" was. Toch is het voor mij de vraag of het – als je alleen met die instrumenten de komende 30 jaar het mobiliteitsbeleid wilt voeren – niet nodig is in het NVVP in afwijking van de perspectievennota eerst een eindbeeld voor 2030 neer te zetten en van daaruit redenerend tot beleid te komen. Dat is toch wat anders.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik kom hierop nog terug. Ik heb de vraag gesteld hoe de bestaande infrastructuur beter kan worden benut, waarbij ik als voorbeeld automatische voertuiggeleiding en de railinfrastructuur noemde. Hiervan is ook sprake in de perspectievennota. Er dient een beter evenwicht te komen tussen de verschillende modaliteiten. Hier is sprake geweest van beprijzen, maar dit leidt er automatisch toe dat mensen een betere keuze maken voor andere, nog aan te bieden, modaliteiten. In dat opzicht staan ze niet haaks op elkaar, maar vormen ze een invulling van de hoofdstructuur. Als wij die problemen het hoofd willen bieden, zullen de komende 20, 30 jaar een aantal systeemsprongen moeten worden gemaakt. Deze invulling geeft stimulansen en vult, waar het gaat om het bestuur, een deel van de inrichting en de organisatie in. Ik sprak al over de samenhang tussen benutten en het spoor. Tussen grote steden zal een hoogfrequent en betrouwbaar railnet moeten functioneren. Omdat de maximale capaciteit van het spoor bereikt is, gaat men over tot spoorverdubbeling; van 100 naar 200%, terwijl misschien maar van 100% naar 140% nodig is. Dit soort volumesprongen is niet onmiddellijk nodig. In dat kader kan voor de komende vijftien jaar wel een perspectief worden geboden, wanneer wij de beschikbare middelen in de tijd naar voren halen en inzetten voor beveiliging, verbetering van overgangen en de spanning van het bovennet. Op die manier is het mogelijk om op het intercitynet 240 km/uur te rijden, hoogfrequent en betrouwbaar. Hoogfrequent is mogelijk omdat de spanning veel hoger is, er kunnen dus meer treinen tegelijkertijd rijden met veel hogere snelheid en minder uitval.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Deze wens leeft volgens mij Kamerbreed. Hoe concreet wil de heer Van Gijzel deze wens inbrengen? De Kamer zal toch duidelijk moeten uitspreken dat deze middelen op korte termijn ingezet moeten worden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het jammer als deze belangrijke discussie wordt belast met vragen over wensen op korte termijn. Wel

kondig ik aan dat wij in het kader van de behandeling van de nota Derde eeuw spoor hierover voorstellen zullen indienen. Onder verwijzing naar de wig merk ik op dat op dit moment te veel wordt uitgegaan van de fysieke capaciteit. Er is nog te veel sprake van Rijkswaterstaat in de oude vorm. Er wordt veel over schaarste gesproken, maar het is de vraag of daarvan sprake is. 18 uur per dag bestaan zelfs in de Randstad geen capaciteitsproblemen. Voor de rest van Nederland loopt het op tot 23 uur per dag. Eigenlijk is er geen schaarste. Ik heb daarnet al met een voorbeeld aangegeven dat schaarste een relatief begrip is. Het gaat om de manier waarop men met de infrastructuur omgaat. Als bijvoorbeeld bij de Coentunnel het aanbod groter is dan de capaciteit – bij 90 km/uur kunnen er 2000 voertuigen passeren – valt de rijsnelheid terug en neemt de capaciteit per saldo af. Dit betekent dat al bij een geringe overcapaciteit een enorme file ontstaat. Als alle aanwezigen in deze zaal in één keer proberen de deur uit te komen, staan wij in een file. Als wij het echter een beetje georganiseerd doen, kunnen wij er binnen redelijk korte termijn allemaal uit. Zoiets is ook voor het hoofdwegennet van belang. Wij moeten de capaciteit en de doorrijnsnelheid van het hoofdwegennet maximaal houden. Dit betekent dat er doelgroepstroken moeten komen. Daardoor vinden er minder fricties plaats. Op bepaalde plekken moet misschien een keep-your-lanesysteem worden ingevoerd, zoals in de VS al is gedaan. In ieder geval moet er een geavanceerde toeritdosering komen. Dat wil zeggen: geen systeem waarbij om de 15 seconden een slagboom naar beneden gaat, maar een systeem dat meet op de hoofdwegennet wat de capaciteit toelaat. Dit zijn allemaal bestaande technieken. In Japan hebben ze die al. In dat opzicht is hetgeen Rudie Hamerslag heeft geschreven in zijn laatste wetenschappelijke publicatie – hij was toen nog actief op de TU Delft – van buitengewoon grote betekenis. Daar kunnen wij heel veel van leren. Ik kom tot de prijzen. De aanpak in de nota met betrekking tot de prijzen spreekt ons aan. Als men alle kosten tot uitdrukking brengt, leidt dit uiteindelijk tot reëlere keuzen. Binnen de door ons beschreven hoofd-

structuur zullen dan ook vaak alternatieven die nu niet in de afweging betrokken worden, wel in de afweging betrokken worden. Variabilisatie is, voorzover ik dat heb kunnen beoordelen in de afgelopen tien jaar, eigenlijk door alle partijen onderschreven. Hier ligt een nieuw instrument dat wenkende perspectieven heeft. Ik ben heel benieuwd wat al die partijen daarmee doen en welk oordeel zij hebben. Wij vinden dat de minister in ieder geval hierop door moet gaan. Het vraagt een betrouwbaar systeem en een differentiatie, gelet op wat ik beschreven heb, tussen stedelijk gebied en platteland waar het gaat om de prijzen, want daar is sprake van een andere waardering voor wat betreft het gebruik van de auto en het openbaar vervoer. Belangrijk is dat mobiel zijn, zoals de minister heeft beschreven, op zichzelf niet duurder wordt, dat terughoudendheid loont en dat veeleisendheid betaald wordt. Dan iets over bouwen. Moet er gebouwd worden? Ja, er moet gebouwd worden aan innovatie van ons wegennet. Ik heb gesproken over stroommodellen. Ik doel niet primair op fysieke uitbreiding. Er moet gebouwd worden aan een hoogfrequent snel OV-systeem in steden en tussen steden. Het ene is bus of iets wat tussen bus en rail in zit en het andere is rail. Overigens is interessant dat juist op dat terrein recent voorstellen zijn gedaan door de NS en het bedrijfsleven met betrekking tot hoge frequentie en hoge snelheid in de Randstad. Er moet zorgvuldig en terughoudend gebouwd worden in het perifere gebied. Hoofddoelstelling van het bouwen daar is niet uitbreiding van de capaciteit, maar verbetering van de veiligheid en de leefbaarheid. Voor ons geldt dat veiligheid als een rode draad door alles heen moet lopen. Ik kom tot het vierde punt, kwaliteit leefomgeving en milieu. Ik heb er al veel over gezegd. In de perspectievennota staat dat een en ander in de Europese context kan. Zeker, Europa is van belang, maar de landen in Europa kennen niet dezelfde structuur en dus ook niet dezelfde problemen en oplossingen. Wij kunnen op eigen kracht veel meer dan hier gesuggereerd wordt. Een speerpunt is, zoals ik eerder heb gezegd, de verkeersveiligheid. Als je een vergelijking maakt tussen het economische verlies op het gebied

van verkeersveiligheid en files – zeven keer zoveel kosten op het terrein van verkeersveiligheid – zou je bijna de gedachte krijgen om de fileberichten te koppelen aan berichten over verkeersveiligheid. Juist door de fileberichten zit iedere keer tussen onze oren hoe belangrijk congestie is. Weinig belang wordt echter gehecht aan duurzaam veilig en verkeersveiligheid. Ik zeg overigens dat dit niet voor de minister geldt. Ik heb er al op gewezen dat zij dit buitengewoon belangrijk vindt. Een en ander betekent dat de prioriteiten moeten verschuiven. Ik heb daarover al wat gezegd met betrekking tot het railvervoer, de overwegen, de positie van de fietsers en voetgangers in steden, wijken en dorpen, alsmede de automatische voertuiggeleiding. Wat ik schrijnend vind, is dat er in de industrie op het gebied van de veiligheid sprake is van buitengewoon onterechte terughoudendheid. Ik ben een paar jaar geleden bij een heel grote autofabrikant geweest en daar werd gezegd: wij kunnen overall voor f 500 airbags inbouwen en misschien nog wel voor minder, maar dat doen wij niet, want wij willen exclusiviteit voor onze duurdere modellen. Zo gaat men dus om met veiligheid. Hetzelfde geldt voor het botspreventiesysteem. Men kan het, maar men doet het niet, want men wil dit voorbehouden aan de duurdere modellen. Dat is een verkeerde uitkomst van de afweging die op het gebied van de veiligheid gemaakt wordt. Ik meen dat de autoindustrie in internationaal kader ernstig toegesproken zou moeten worden. Verder geldt voor ons dat de normen niet losgelaten zouden moeten worden. Ik ben het wel met de minister eens dat volumedoelstellingen niet primair het uitgangspunt zouden moeten vormen, maar ik geloof dat dit uit mijn betoog wel duidelijk is geworden. Over de technologie heb ik al gezegd dat die in Nederland state of the art zou moeten zijn en dat de minister een aantal goede voorstellen heeft gedaan, die verder uitgewerkt kunnen worden. Ook over de ruimtelijke ordening heb ik al iets gezegd. Over de kwalificatie van de corridors zijn wij niet enthousiast, omdat wij die zien als een gecontroleerd spreidingsmodel in een afgezwakte vorm van het Los Angeles toekomstbeeld.

Regionale differentiatie vinden wij prima, maar die vraagt wel om regionale investeringspakketten, inclusief de verantwoordelijkheid voor de financiering en mogelijkerwijze voor de eigen opbrengsten, maar ook om gelijkgezinde doeleinden voor de lange termijn en om overleg met de burgers, in een breder perspectief dan het tot nu toe geschetste. Op het punt van de veiligheid is er sprake van veel leed en heel veel kosten. Hier zouden verzekeraars toch eens bij betrokken moeten worden. Er zijn tamelijk veel landen waar de WA-verzekering is ondergebracht in de brandstofaccijns of in de motorrijtuigenbelasting. Onderbrengen in de accijns is interessant door de mogelijkheid van variabilisering. Er wordt wel gezegd dat er dan geen enkele prikkel meer zou zijn om voorzichtig te rijden, maar er kan bij schuld aan een ongeluk een expliciete straffeffing worden opgelegd, die bij herhaling fors kan oplopen. Verzekeraars willen dit systeem niet, omdat zij stellen dat zij hun klanten met de autoverzekering binnenhalen, dat de andere verzekeringen aan de autoverzekering worden vastgeplakt. Die mogelijkheid kan ook behouden blijven in een systeem waarin de kosten op een andere manier verwerkt zijn. Verder vind ik de toekomstige ontwikkelingen op het punt van de slachtofferhulp heel erg belangrijk. Ik heb er een motie over ingediend en wij zijn er nog absoluut niet over uitgediscussieerd. Slachtofferhulp moet een hogere prioriteit krijgen. Mensen die buiten hun schuld het slachtoffer van verkeersonveiligheid worden, moeten daar zo weinig mogelijk last van ondervinden, zodat ruimhartigheid op haar plaats is. Het tiende punt, het openbaar vervoer. Hierbij zou ik willen spreken van een gemiste kans. Er staat in de perspectievennota veel over marktwerking en weinig over de potenties. Marktwerking wordt in internationaal verband vaak gebruikt voor meer efficiencyprikkel en niet voor volumebeleid. Wij willen eigenlijk dat het openbaar vervoer groeit. Ik moet zeggen dat het SVV één grote weeffout bevatte, waar ik overigens mede schuldig aan was, omdat ik er indertijd aan meegedaan heb. Wij hadden toen gevraagd het openbaar vervoer alleen in de spits een veel belangrijker rol te laten

vervullen, in het woon-werkverkeer dus. Maar ook voor het openbaar vervoer is de spits buitengewoon duur, terwijl wij tegelijkertijd eisen hadden gesteld op het gebied van kostendekkendheid van de tarieven, maar zonder de groei in de financieringssystematiek te honoreren. De conclusie in de perspectievennota dat er geen groei en dus ook geen potentie is, is in het licht van het SVV dus niet terecht. Wij hebben toen de verkeerde triggers bediend, in de verkeerde omstandigheden. En met name in steden is door middel van innovatief openbaar vervoer heel veel te bereiken. Het lijkt wel eens of de nota marktwerking op het departement in de onderste la terechtgekomen is. Dat zou ik zonde vinden, want die heeft veel meer mogelijkheden dan op het eerste gezicht lijkt. Hierbij geldt dus: veilig, betrouwbaar en dienstbaar openbaar vervoer. De markt kan daarbij helpen, maar er moet echt niet veel meer dan dat gebeuren. Tot slot. Ik vind dat de perspectievennota goede elementen bevat, maar dat ze in totaal nog te weinig wervend is en dat het doel voor over twintig jaar nog niet duidelijk genoeg is. Dat zou uiteraard wel bijgesteld moeten worden, want ik heb het niet over blauwdrukken. Er is een te eenzijdige aandacht voor de markt en het bestuur en er zijn heel veel studies aangekondigd. Ik hoop dat het NVVP dat bredere perspectief wel zal bevatten; wij zijn wat dat betreft vol verwachting, maar de vraag blijft wel hoe hierover gediscussieerd moet worden en met wie.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Onze fractie is er verheugd over dat wij vandaag kunnen spreken over de perspectievennota. En om maar met de naam te beginnen, ik vind die wel mooi voor het proces waarmee wij nu bezig zijn, maar ik vind toch dat deze nota in ieder geval niet het perspectief bevat dat de VVD-fractie graag zou zien. Ik zal dit zo dadelijk uitleggen. Als ik collega Van Gijssel overigens goed heb beluisterd, is hij dezelfde mening toegedaan. Hij zegt het alleen niet zo duidelijk. In algemene zin hebben wij bij de behandeling van de planwet verkeer en vervoer, waar deze nota veel mee te maken heeft, gepleit voor een licht en sober planproces. Wij hebben nu de agenda voorliggen en die telt al 79 pagina's met heel veel kleine

lettertjes. Duidelijk blijkt uit de teksten dat het SVV-2, ooit begonnen door mevrouw Maij-Weggen en dat als ondertitel natuurlijk had moeten krijgen "Geloof, hoop en liefde"...

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is misschien toch een vergissing. Volgens mij was het minister Smit-Kroes.

De **voorzitter**: Nee, nee. Wij gaan niet al na twee minuten interrumperen. De heer Hofstra vervolgt zijn betoog.

De heer **Hofstra** (VVD): De evaluatie is dus duidelijk. Achteraf moeten wij zeggen dat het een sprookjesboek is geweest. Wij moeten in elk geval niet de fout maken met de nieuwe nota dat het weer een sprookjesboek wordt. Met name die zeer dwingende taakstelling – en ik ben blij met wat de heer Van Gijssel zojuist over de mobiliteitsgroei heeft gezegd – dat er maar 35% groei van autokilometers mag zijn in het jaar 2010 tegenover het basisjaar 1986, heeft heel veel slechts gedaan in dat plan. Nu heb ik uit het statistisch jaarboek gehaald dat in 1996, dus alweer drie jaar geleden, de groei van autokilometers 47% was en op de snelwegen zelfs 55%. Het valt mij op – ik heb daar bij de begrotingsbehandeling opmerkingen over gemaakt – dat het ministerie ondanks de vele middelen en menskracht voor tellingen en onderzoek, eigenlijk steeds kans ziet om weer onjuiste getallen te zetten naast de teksten. Ik vind dat wel heel erg jammer. Volgens mij is dit het juiste cijfer. Ik heb het van het CBS en het gaat over de groei van het aantal autokilometers. Als u kijkt naar de antwoorden op pagina 7 van de gedrukte versie, staat daar weer een ander cijfer. Uit de evaluatie van het vorige structuurschema blijkt dus dat het autoverkeer zeer sterk blijft groeien, ondanks de norm die ik zo-even heb genoemd. De ontwikkeling van de infrastructuur blijft sterk achter. Ook als wij die hebben gepland en er geld voor hebben uitgetrokken, blijft die sterk achter. Het openbaar vervoer blijft staan c.q. gaat maar langzaam vooruit, ondanks het vele dat wij daar ook voor doen. Het flankerend beleid – ook het prijsbeleid – komt niet van de grond. Ook een groot bezwaar van het oude plan vinden wij de eenvormigheid van

Sluis tot Delfzijl; overal hetzelfde beleid. Dat moeten wij niet hebben. Wij praten hier nadrukkelijk over een langetermijnplan. De bedoeling is tot het jaar 2030. Dan is het zaak om over het regeerakkoord en de korte termijn heen te stappen. Het is 2002 voordat wij het weten en veel van de dingen die hier behandeld worden, gaan over die periode heen. Wij vinden dat in de nota veel over de bestuurlijke organisatie geschreven staat, terwijl afschaffing van de vervoerregio's en de helderder bestuurlijke structuur van Rijk, provincies, kaderwetgebieden en gemeenten de mogelijkheid zou moeten geven om er concreter mee om te gaan. Maar er is veel geschreven, ook veel over procedures. Wat ons ook wat begint te storen is de gewoonte om iedere keer bij het ene rapport te verwijzen naar het andere rapport. Als wij alleen al die verwijzingen eruit zouden halen, zouden wij al tien pagina's minder hebben. Dat verwijzen gebeurt namelijk zonder dat wij er inhoudelijk iets mee opschieten. Kortom, wij ervaren toch wel veel stropigheid in dit verhaal. Wij zouden het graag anders doen. Wij vinden dat de koe wat beter bij de horens moet worden gevat. Wij zijn het ermee eens dat het begrip "mobiliteit" nu eens als een positief element wordt neergezet. Ik wil de minister daarmee ook complimenteren. Het kreeg de laatste jaren namelijk veel te veel een negatieve klank. Dit plan is nu een tussenstap. Ik heb de indruk dat in het veld al behoorlijk aan het plan zelf wordt gewerkt. Hopelijk kan de discussie die wij vandaag voeren nog invloed hebben op hetgeen in het veld gebeurt. Wij zullen moeten proberen de besluitvorming wat politieker te krijgen en wat minder wijldlopij. Wat mij ook bij de beantwoording van de vragen opviel, is dat heel veel wordt verwezen naar de uitwerking. Geprobeerd zou moeten worden om concreter te zijn. Hoe zou het dan wel moeten? Volgens ons zou de kern van het verhaal moeten zijn dat wij een duidelijke behoefteanalyse voor verkeers- en vervoersvoorzieningen in ons land moeten maken. Mag ik een eenvoudige vergelijking maken met het bouwen van woningen? Wij bouwen 1000 woningen maar er is misschien een gebied waar 20.000 woningen staan. Je kunt dan wel zeggen: schikt u allemaal een beetje

op, want wij bouwen voor een kleiner aantal mensen per woning. Ik herinner mij nog een uitspraak van de huidige commissaris van de koningin in Groningen, de heer Alders die ooit als minister van VROM zei: mensen kunnen wel samen een wasmachine gebruiken. Welnu, dat kun je ook wel over het toilet zeggen. Toch doen wij dat gelukkig niet. Wij zeggen dat die 1000 woningen nodig zijn en de enige vraag die wij ons stellen, is waar zullen we ze bouwen en welk type bouwen we, enzovoorts. Maar wij stellen geen vragen over de behoefte op zich.

Wat gaan wij hier doen? Uitgangspunt in de nota is naar onze smaak te veel dat er al een bepaalde infrastructuur is die beter benut gaat worden – op zichzelf is daar wel veel voor te zeggen – en dat wij het prijsmechanisme erop los gaan laten. En misschien moet er dan nog iets gebouwd worden. Dat is de teneur van het verhaal. Als er dan over bouwen gesproken wordt, gebeurt dat in een wat negatieve zin, namelijk dat het duur is. Dat valt overigens niet te ontkennen. Maar dat geeft dan zoveel bezwaar, dat wij het eigenlijk niet zouden moeten doen.

Laten wij vervolgens eens kijken wat de burger ervan vindt. Eenieder weet dat driekwart van de vervoerskilometers van de burger met de auto wordt afgelegd. Hij betaalt alleen al voor het autogebruik in totaal 23 mld. per jaar. Hij staat naar zijn gevoel vrij vaak in de file. De heer Van Gijzel mag dat dan relativeren met de opmerking dat het eigenlijk geen probleem is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb gezegd dat sommigen dat relativeren, maar dat ik dat juist niet vond.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben blij met die aanvulling van de heer Van Gijzel. De burger staat dus geregeld in de file en dan wordt er in dit huis gesproken over rekeningrijden, over tolheffing en over kilometerheffing. Hij heeft ook niet het openbaar vervoer dat hij op papier zou moeten hebben. Hij mag bij bepaalde wegen ook niet de snelheid hanteren die hem veilig en aantrekkelijk lijkt. Zo is er nog een aantal andere beperkende maatregelen. Ik chargeer dit misschien een beetje, maar wij moeten ons wel realiseren voor wie

wij bezig zijn en waarmee wij bezig zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Vergelijken is leuk, maar zijn wij niet op een oneigenlijke manier bezig als wij mobiliteitszaken gaan vergelijken met het meest immobiele dat wij hebben, namelijk woningen? Als je al een vergelijking moet maken, zou je dan niet moeten denken aan hotels of iets dergelijks waar mensen af en toe verblijven? Je gaat ook niet onbeperkt de hotelcapaciteit uitbreiden omdat er op 3 uur van de dag zo ontzettend veel mensen behoefte hebben aan een hotel. Daar gaat de discussie natuurlijk over bij mobiliteit. En je hebt wel 24 uur van de dag je woning nodig.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb niet het begrip "ongebreidelde groei" gehanteerd. Het lijkt mij ook niet verstandig en zelfs vanuit de belastingbetaler gezien ongewenst om dingen te maken die eigenlijk niet nodig zijn. Het moet wel efficiënt zijn. Daar ben ik het mee eens. Je kunt ook denken aan de werkgelegenheid. De nieuwe nota van het kabinet over ruimtelijk-economisch beleid zegt keihard: op grond van de bedrijfslocatiemonitor gaan wij aangeven hoeveel hectares er extra nodig zijn. Ik vind dat een nuchtere insteek. Ik wil dan nog steeds onderkennen dat in bepaalde gevallen, nadat alles is afgewogen, het toch niet wordt gedaan. Wij willen alleen wel starten met de vraag wat wij nodig hebben en wat een reële situatie zou zijn, waarvoor natuurlijk met scenario's gewerkt kan worden. Vervolgens kunnen wij het politieke proces doorlopen en beslissen wat wel en wat niet kan en wat de alternatieven zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is natuurlijk nuttig, maar je moet je wel goed realiseren welk soort product je aan het onderzoeken bent. En dat is namelijk je kunnen bewegen in plaats van op een vaste plek zitten. Ook bedrijfsvestigingen zijn immobiel. Dat is essentieel anders dan het vervoersprobleem.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat vraag ik mij toch af, want een deel van het onroerend goed betreft de wegen en de spoorlijnen en het is te lastig om die elke dag in of uit elkaar te halen. Je hebt het dus over hetzelfde element: je hebt er ruimte voor

nodig en die moet ingepast worden. Als daar in de toekomst meer behoefte aan is, dan moet dat bespreekbaar zijn. Daar ligt dezelfde relatie als met woningbouw.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil de heer Hofstra nog een vraag stellen over dat bouwen. Wij moeten er wel rekening mee houden voor wie wij bezig zijn. Er is een enquête gehouden naar wat mensen ervan vinden. Er zou dan wel eens een ander beleid dan het bouwen uit kunnen komen. Wij hebben in de afgelopen dertien jaar meer vierkante meters asfalt aangelegd dan nodig was voor de groei van het autopark. Desalniettemin is de congestie toegenomen. Toch wil de heer Hofstra op die manier doorgaan. Hoe moet dat aflopen?

De heer **Hofstra** (VVD): Nogmaals, ik heb niet gezegd dat ongebreideld doorgaan moet worden met de uitbreiding van wegen. Dat zal ik ook niet zeggen. Als je ten aanzien van verkeer en vervoer een planmatige aanpak wilt volgen, moet je je allereerst afvragen waaraan behoefte bestaat. Behalve wegen gaat het uiteraard ook om spoorlijnen en andere vormen van openbaar vervoer. Het is niet alleen een autoverhaal.

Daarbij komt de zorgplicht van de overheid voor de afwikkeling van verkeer en vervoer. Bij de begroting hebben wij daarover met elkaar gesproken. Toen is onder meer de vraag aan de orde gekomen of de burger de garantie mag hebben dat dit mogelijk is. Wij hebben elkaar toen gevonden in de mening dat niet voor iedereen qua plaats en tijd een garantie kan gelden, maar dat de overheid gehouden is om bijvoorbeeld in corridors, bundels of kordons capaciteit beschikbaar te stellen die zich redelijk verhoudt tot de vraag. Dat wil ik hierbij nadrukkelijk betrekken.

De economie loopt goed, de bevolking groeit, de vrije tijd neemt toe en de techniek wordt steeds beter. Dat alles leidt ertoe dat extra druk zal ontstaan vanwege het feit dat mensen zich willen verplaatsen per auto, fiets of openbaar vervoer. Weliswaar is de laatste jaren mede door toedoen van de VVD méér geld uitgetrokken voor infrastructuur en méér gebouwd, maar dat verhoudt zich niet tot de werkelijke behoefte.

Wij moeten helaas vaststellen dat heel veel experimenten uit het vorige plan niet goed geslaagd zijn. Ik wijs in dit verband op de spitsbussen, de moeilijkheden met carpoolen, transferia, de ontsluiting van Vinex-locaties door middel van openbaar vervoer, etc.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb het idee dat het heel goed gaat met de spitsbussen. Het afgelopen jaar zijn er heel veel bijgekomen. Waar heeft u de informatie vandaan dat het niet goed gaat, mijnheer Hofstra?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik noem u de regio Groningen. U weet dat men in deze regio alles graag snel doet. Daar is met behulp van rijks- en regionaal geld een heel netwerk van snelbussen opgezet. Ik weet uit persoonlijke waarneming dat dit netwerk niet meer in de oorspronkelijke vorm bestaat. Dat heeft ook te maken met gebiedstypologie waarover de heer Van Gijzel terecht sprak.

Wij zouden graag concreet willen weten wat wij tot 2030 mogen verwachten ten aanzien van het vervoer en welke voorzieningen – niet alleen de wegen, ook het spoor en het OV – daarvoor nodig zijn. Het is misschien zaak ook eens te kijken naar de structuur van ons wegennet. Daarin zit van oudsher een weeffout. Wij hebben namelijk te veel verkeersfuncties op onze A-wegen gestapeld. In de landelijke gebieden geeft dat niet zo heel veel problemen, maar wel in de gebieden rondom de grote steden. Ik wijs bijvoorbeeld op Almere-Amsterdam. Zowel regionaal, nationaal als internationaal verkeer moet zich op die ene weg verplaatsen. Misschien moet daaraan via ontvlechting aandacht worden besteed? Het verdient naar onze mening aanbeveling om de echte onderdelen van het hoofdwegennet standaard twee keer drie stroken te maken. Dan zijn er ook minder problemen als iets aan de weg moet gebeuren. In de Randstad zullen zes stroken vaak te weinig zijn. Wij zijn geen voorstander van veel nieuwe wegen die nieuwe doorsnijdingen geven. Wij willen een grotere capaciteit bereiken door op de bestaande wegen méér capaciteit te genereren. Als dat niet in de breedte kan, begrijpt eenieder dat het in de hoogte of in de diepte gezocht moet worden.

Ik ben het met de heer Van Gijzel eens dat de nota onnodig zwartgallig is met betrekking tot de potentie van het openbaar vervoer. Er moet méér te organiseren zijn dan nu in het vooruitzicht wordt gesteld. Ons inmiddels verouderde spoorwegennetwerk moet snel worden aangepakt. Op de drukke lijnen moet het standaard viersporig kunnen worden. Met een efficiëntere bedrijfsvoering, marktwerking, personeel dat zich openstelt voor de passagiers in plaats van zich te verstoppen, kan bij het openbaar vervoer méér worden bereikt dan nu gebeurt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Hofstra betoogt dat het gehele hoofdwegennet op z'n minst zesstrooks moet zijn en dat wanneer het niet in de breedte kan, dan maar gezocht moet worden naar oplossingen in de hoogte of de diepte. Daarnaast pleit hij wat betreft de treinverbindingen voor vier sporen. Kiest hij daarmee niet gelijktijdig voor twee volwaardige systemen, hetgeen toch eigenlijk onbetaalbaar is? Met zijn keuze voor meer en bredere wegen benadeelt hij in feite de keuze voor het openbaar vervoer. Beide zaken staan namelijk op gespannen voet met elkaar. Bovendien ben ik benieuwd te vernemen waar de heer Hofstra de middelen voor dit alles denkt te vinden.

De heer **Hofstra** (VVD): De gulden kan uiteraard maar één keer worden uitgegeven. Ik was het helemaal eens met de heer Van Gijzel waar hij zegt dat er wat betreft de verbindingen tussen de grote steden en de nationale verbindingen sprake is van de tweedeling openbaar vervoer en auto. Zesstrooks klinkt natuurlijk wel als heel veel, maar gelukkig zijn heel veel wegen al zesstrooks. Of bijvoorbeeld het stukje tussen Winschoten en Nieuweschanen direct zesstrooks gemaakt moet worden, kun je natuurlijk betwijfelen als je naar de prioriteiten kijkt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U had het ook over acht stroken, over het de grond ingaan en over twee lagen boven elkaar. Dat gaat natuurlijk vele miljarden kosten en die onttrek je dan aan de mogelijkheid om te investeren in het openbaar vervoer.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ga evenals de heer Van Gijzel uit van deze twee

vervoersdragers. Wat betreft het vervoer Groningen-Den Haag zit al bijna 40% in de trein. Daaruit blijkt de gelijkmatigheid van die twee vervoerwijzen. Het is mijns inziens ook gerechtvaardigd de middelen te verdelen over die twee technieken. Dan zal het altijd nog beter zijn om een weg te verbreden dan het op korte afstand daarvan aanleggen van een nieuwe weg.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hoewel ik altijd verheugd ben als de heer Hofstra zich aansluit bij mijn woorden, weet ik dat ik ook altijd alert moet zijn. Hij heeft gesproken over veel extra rijstroken tussen steden. Ik heb juist aangegeven dat met name in het verstedelijkte gebied er meer op de rails zou moeten komen en dat daar de noodzaak voor de uitbreiding van de weginfrastructuur niet aanwezig is omdat je daar met geavanceerde systemen zou kunnen werken. De contramal was het platteland. Ik heb er daarbij wel iets meer evenwicht in aangebracht dan de heer Hofstra.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Zoals gezegd, is er meer geld nodig voor een en ander. Vandaar dat ik vind dat wij niet direct moeten kijken naar de geldlijn tot 2002. Als wij alles doorexerceren, zullen wij tot de conclusie kunnen komen dat het de komende 30 jaar wel eens meer zal gaan kosten dan wij nu denken. Ik wijs erop dat de A12 en de A4 nog stukken kennen die er nog net zo bijliggen, inclusief dat stomme betonnen bruggetje, als in de jaren twintig en dertig aangelegd. Als wij kijken naar wat er verder in onze samenleving is veranderd, is het onbegrijpelijk dat sommige mensen denken dat die weggedelen niet verbreed zouden mogen worden. Bovendien heb ik de vergelijking al gemaakt met de ruimtelijke ordening, te weten wel uitbreiden voor woningen en bedrijven en niet voor de wegen, waarmee wij onszelf wel degelijk tekortdoen. Vervolgens kom ik te spreken over een aantal punten van uitwerking, inrichting en regelgeving. Wij zouden graag wat meer aandacht willen zien voor nieuwe technieken. Wat betreft de Magnetschwebebahn is zeer onlangs door Siemens de suggestie gedaan voor een cirkel in de Randstad. Misschien dat naar die suggestie gekeken kan worden in combinatie met de HSL-Noord die

door moet naar Duitsland, waarbij gedacht kan worden aan aantakking aan de Magnetschwebbahn van Hamburg naar Berlijn. Verder zouden wij graag meer aandacht zien voor de vervoerswaarde van de regionale luchtvelDEN. Ik denk dan aan charters en zakenvervoer. Wij zijn niet erg gelukkig met de don Quichotteachtige opstelling van minister Pronk die de indruk wekt dat ze allemaal dicht zouden moeten. Naar ons oordeel zouden ze wel degelijk een heel reële bijdrage aan het totaal van verkeer en vervoer kunnen leveren. Ik heb begrepen dat er in Lelystad een fabriek in aanbouw is waar zeppelins zullen worden gefabriceerd. Wordt het niet hoog tijd dat wij na gaan denken over de wijze waarop deze gebruikt kunnen worden? Zijn de mogelijkheden voor het vervoer van lichte goederen en personen inderdaad zo ruim als wordt gesuggereerd? De automatische voertuiggeleiding lijkt de VVD-fractie een heel belangrijk middel om een deel van de capaciteitsproblematiek in de toekomst op te lossen. Kan daar niet wat meer vaart achter gezet worden? Ik roep het innovatieve rondje van de Transportraad in herinnering. Wordt er indachtig het Duitse initiatief vooral naar dit soort mogelijkheden gekeken? Hoe sneller wij het kunnen toepassen, hoe meer voordeel wij ervan kunnen hebben. Wij pleiten ervoor meer maatwerk in het plan op te nemen. Wij moeten voorkomen dat het eenheidsworst wordt. Aansluitend bij hetgeen de heer Van Gijzel zei, lijkt het mij verstandig een kaart van Nederland te maken met daarop mobiliteitszones. Per zone behoeft het Rijk geen maatregelenkaart te maken. Dat kunnen de lagere overheden doen. Je hebt dan wel per zone de omstandigheden vastgelegd en wat het beleid zou moeten zijn. Je geeft dan meer ruimte aan de bestuurders in de regio en je krijgt meer draagvlak. Ik ben het volstrekt met de heer Van Gijzel eens dat je in het landelijk gebied niet zonder ijskast en auto kunt leven. Dat staat los van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer. Daarover zullen wij later discussiëren. De toonzetting waarbij de auto vooropstaat, is goed. Ik vond het overigens opmerkelijk dat het ook van GroenLinks mocht, een dag voor de verkiezingen van de

provinciale staten. Mevrouw Van Gent van GroenLinks heeft mij een dag later uitgelegd, dus na de statenverkiezingen, dat die auto alleen mag om naar de haltes van het openbaar vervoer te rijden. Dat vinden wij een iets te beperkte opzet, net als de heer Van Gijzel. Ik kom toe aan de benutting. Ik heb de invloed van het onderhoud al genoemd. Als wij filevorming door onderhoudswerkzaamheden willen minimaliseren, doen wij er verstandig aan zoveel mogelijk voor twee keer drie stroken te kiezen. Wij zijn er voorstander van om waar dit mogelijk is, de vluchtstrook vaker te gebruiken. Ik kan mij voorstellen dat dit eventueel smallere stroken kunnen zijn. De capaciteit van de doorsnede moet daarbij wel stijgen en niet dalen. Als de rijstroken te smal worden, kan dat laatste gebeuren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Hoe beoordeelt de heer Hofstra in dit kader de aspecten van de verkeersveiligheid? Het is wel aardig om de rijstroken te versmallen en vluchtstroken te gebruiken, maar wij hebben ook in de perspectievennota gelezen dat dit een groot risico voor de verkeersveiligheid betekent. Vindt hij het een belangrijker dan het ander? Waarvoor kiest hij?

De heer **Hofstra** (VVD): Je kunt geen absolute afweging maken. De vluchtstrook is vanuit een oogpunt van veiligheid het belangrijkste op momenten dat het rustig is en de snelheden het hoogst zijn. Wij willen graag de evaluatie zien van de proeven die voor een deel nog lopen. Dat geldt ook voor het inhaalverbod voor vrachtwagens. Toeritdosering is prima. Hetzelfde geldt voor ambachtelijk doorzwaaien. De dynamische snelheidsaanduiding is een zeer verstandig middel om de verkeersbeheersing zo goed mogelijk tot haar recht te laten komen. De filewaarschuwingen zoals bij Amsterdam voor de A9 en de A10 zijn prima. Misschien kan dat al op grotere afstand gebeuren en op meer plaatsen. Een ander punt is de ontvlechting. Ik zie liever vier keer twee, dan twee keer vier rijstroken. Om te voorkomen dat het al te cryptisch is, moet ik dit misschien even uitleggen. Bij Den Bosch wordt gedacht aan verbreding van de A2 aldaar. Als je vier aparte rijbanen maakt, kun je het

langereafstandsverkeer scheiden van het meer stedelijk gerichte verkeer. Dat biedt de mogelijkheid de filekansen wat meer te nuanceren. Ons lijkt dat in het algemeen een betere oplossing dan twee keer vier rijbanen, waarbij het verkeer toch weer gemengd is. Wij zijn een voorstander van het verkeersbeheersingssysteem dat de heer Van Gijzel noemde. Daarmee kun je files voorkomen. In de nota zijn regels opgenomen voor het weggebruik, zoals het inhaalverbod voor het zware verkeer. Waar blijft de evaluatie van de proeven die gehouden zijn? Er zijn afspraken met de sector over gemaakt. Deze proeven zouden op grotere schaal gehouden kunnen worden. Bij de begrotingsbehandeling hebben wij dat ook al naar voren gebracht. Het inhaalverbod zou standaard moeten zijn in de spits op alle snelwegen en overdag op de drukke wegen. Wij zijn zeer tevreden over het voornemen betreffende ecotrucks. Het bewerkstelligen van kleinere verschillen in snelheid op de weg vanwege de veiligheid zou voor ons bespreekbaar zijn. Dat is afhankelijk van het totale pakket aan maatregelen waarover met de sector kan worden onderhandeld. Een mogelijkheid is de snelheid van 80 km/uur eventueel een ietsje naar boven bij te stellen. Ik wijs op een motie-Jorritsma-Lebbink die door de Kamer is aangenomen om bussen een snelheid van 100 km/uur toe te staan. Het lijkt ons gewenst die discussie te voeren in combinatie met andere maatregelen. Voorzitter! Ik kom te spreken over de antifilemotie die wij bij de begroting hebben ingediend. Wij hebben begrepen dat er nog niet zo veel voortgang op dit terrein is geboekt. Ik vind het niettemin heel belangrijk dat de wetenschap en het bedrijfsleven – oftewel de niet-overheid – alle bij hen aanwezige creativiteit en inventiviteit benutten om ons te helpen het fileprobleem te verkleinen. Zo nodig moet Rijkswaterstaat dan maar eens eventjes aan de kant. Geef ook andere mensen de ruimte om zich daarin te verdiepen! De verkeersinformatie zou wellicht nog wat verbeterd kunnen worden. Er is sinds kort een nieuw systeem, maar het is misschien goed om eens te kijken of het toch niet anders zou moeten. Een ander punt is het snelheidsregime. Ik was zeer gelukkig met de

uitspraak van de minister van Justitie, dat bij extreme snelheids-overtredingen de auto subiet in beslag zou worden genomen. Er werd daarbij gesproken over twee keer de toegestane snelheid. Ik heb daar geen enkel probleem mee. Ik vond het wel jammer dat iemand, ik dacht van het openbaar ministerie, daar later weer vraagtekens bij heeft gezet. Wellicht kan de minister hier iets over zeggen. Kan het nu wel of niet? Wij hebben ons overigens gestoord aan het op de markt brengen van een motorfiets die met gemak 300 km/uur haalt. Mercedes en BMW stellen de zaak keurig af op 250 km/uur. Dat vind ik nog te snel, maar er zijn andere merken die makkelijk 300 tot 350 km/uur halen, met een acceleratie van 4 seconden van 0 tot 100 km/uur. Dat zijn dingen waar een normaal mobiel mens zich niets bij kan voorstellen! Aanstaande zaterdag vindt de TT plaats. Ik zeg dus tegen iedereen die hard met zo'n ding wil rijden: ga daar heen of eventueel naar Zandvoort, maar niet op de openbare weg!

Wij zijn content met de afspraak uit het regeerakkoord inzake de 100 of 120 km/uur. Je kunt zeggen: het was een handige politieke oplossing; de een wil 120, de ander 100, dus maken wij er dit van. Maar het is een differentiatie die hout snijdt. Immers, als het druk is, mag er maar 100 km/uur worden gereden. In de spits zouden wij in de Randstad overigens graag 100 km/uur willen rijden, maar dat kan helemaal niet. En buiten drukke tijden mag er 120 km/uur worden gereden. Ik heb nog een vraag op dit punt. Die heb ik overigens ook in het kader van de begrotingsbehandeling gesteld. Iedereen is het erover eens dat dit een leuke afspraak in het regeerakkoord is. Zelfs minister Pronk, die laatst probeerde om er nog even onderuit te komen, is nu ook weer akkoord. Waarom wordt dat dan niet als de sodemieter ingevoerd? Waar loopt dat nu op vast? Ik vind dat het echt te lang duurt. Het lijkt mij een heel simpele handeling. Het gaat dus om een regime waarbij, afhankelijk van de drukte, de snelheden van 100 of 120 km/uur worden afgewisseld. Wij zouden graag willen dat dit regime buiten de Randstad wordt doorgevoerd, dat wij daar wat soepeler zijn en bijvoorbeeld zeggen: daar worden, in datzelfde regime, de snelheden van 120 en 140 km/uur afgewisseld. Dan zal misschien

tegengeworpen worden dat er op die manier meer uitstoot plaatsvindt. Volgens mij is dat helemaal niet nodig. Ik rijd vrij geregeld op rustige momenten op de snelwegen buiten de Randstad en ik weet wat mij allemaal voorbijkomt. Als wij een effectief handhavingssysteem hebben, dan is er geen enkel probleem om dat te doen. Het is op die manier eigenlijk een soort legalisatie. De pakkans is op sommige plekken groot. Er wordt bijvoorbeeld op de A10 bij Amsterdam regelmatig geremd omdat er zo'n kastje in de buurt staat. Dat is overigens zeer hinderlijk voor de doorstroming van het verkeer. Maar wat is erop tegen om wat sneller te rijden op de rustige wegen, zoals op de weg bij Lelystad om 23.00 uur? Immers, als je daar al een auto ziet, dan rijdt die aan de andere kant van de middenberm. De snelheidsgrens moet dan wel goed bewaakt worden. De verkoop van detectors mag, wat mij betreft, verboden worden. Ik vind het eigenlijk te gek voor woorden dat die gewoon maar vrij verkocht en toegepast kunnen worden, waardoor er een rechtsongelijkheid ontstaat ten aanzien van het fenomeen snelheid op snelwegen. Bij dit pakket hoort wel de introductie van een heldere definitie van de Randstad. Wij hebben een keer mondelinge vragen over de snelheden gesteld, omdat men opeens van mening was dat Brabant ook tot de Randstad behoorde. Er is toen door de staatssecretaris een criterianotitie toegezegd. De Randstad is voor ons de Randstad, en daar hoort Brabant niet bij. Wij krijgen dat echter graag op een kaartje aangegeven, zodat iedereen in het vervolg weet wat onder de Randstad wordt verstaan. Voorzitter! Wij willen voorzichtigheid betrachten en rustig aan doen bij het opleggen van verdere verplichtingen en wettelijke regels aan het bedrijfsleven of de burgers. Er wordt in het kader van het parkeerbeleid wel eens gezegd dat er zoveel parkeerplaatsen op privé-grond zijn en dat de overheid daar iets aan zou moeten doen. Ik vind dat hierbij een gepaste terughoudendheid aan de orde moet zijn. Het is immers privé-grond. Hetzelfde geldt voor de gedachte die wel eens wordt geopperd om een vervoersplan verplicht te stellen. Als wij de bevindingen van de commissie-Slegte over de administratieve-

lastendruk in ogenschouw nemen, moeten wij dat echter beslist niet doen. Vervoersplannen moeten zichzelf bewijzen door de financiële prikkel. Als het wordt toegepast voor iedereen, is het efficiënter. Dat is voor ons voldoende om het aan de gang te krijgen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hoe komt het dat er allang gesproken wordt over vervoersmanagement en -plannen en er toch zo weinig van de grond komt? Wat denkt de heer Hofstra hieraan te doen, zodat de zaken in de toekomst beter verlopen? Hij vindt dit punt immers kennelijk wel belangrijk.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is inderdaad belangrijk. Het is bovendien een vrij eenvoudig middel, dat niet veel geld hoeft te kosten. Sterker nog, bij invoering levert het geld op. Wij vinden echter heel belangrijk dat het de mensen niet door de strot wordt geduwd. Bij het carpoolen is het effect immers anders dan verwacht. Het carpoolen is misschien mogelijk, maar er zijn allerlei praktische punten waardoor het niet goed loopt. Het kan zelfs zijn dat het op de muziekeuze stukloopt! Wij kunnen de mensen op dit punt niet dwingen. Wij moeten de mensen zelf een keuze laten maken. Over de bedrijven wil ik zeggen dat een verstandig bedrijf het doet. Ik wil het echter niet wettelijk regelen. Dat leidt slechts tot pro-formapapieren, waaronder weer een handtekening van een accountant moet komen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik begrijp dus dat er volgens de heer Hofstra maar weinig verstandige bedrijven zijn in Nederland.

De heer **Hofstra** (VVD): Nee. Er zijn heel veel verstandige bedrijven in Nederland. Het is echter goed als een bedrijf bezig is met het onderwerp wat het bedrijf het meest na staat en niet met allerlei afgeleide zaken. Voorzitter! Ik kom te spreken over de veiligheid. Ik heb al een opmerking gemaakt over het regime voor de maximumsnelheid. Ik las in de perspectievennota dat het misschien een goede gedachte zou zijn om de grens voor de medische keuring voor het autorijden bij ouderen omhoog te brengen. Ik breng in herinnering

dat de VVD heeft gepleit voor een tegengestelde beweging. De mensen worden immers steeds krasser. De grens moet dus liever wat naar boven worden bijgesteld. De grens moet in elk geval niet omlaag. Verder pleiten wij ervoor om, hoe nuttig 30 km-zones en zelfs 60 km-zones in bepaalde gebieden ook kunnen zijn, rustig aan te doen met dergelijke zones, mede gelet op de kosten. Er moet meer gedaan worden aan de handhaving op de 50 km- en 80 km-wegen. Ook moet de black-spotbenadering prioriteit krijgen. Het gaat dan om de gebieden waar feitelijk veel ongevallen gebeuren. De gebiedsge- wijze aanpak heb ik reeds eerder genoemd.

Voorzitter! Het volgende onderwerp is het prijsmechanisme. In de nota wordt gesproken van "beprijzen". Ik vind dat een gek woord. Het staat ook niet in Van Dale, althans niet in mijn exemplaar. Misschien zit beprijzen bij de 10% aan nieuwe woorden van de nieuwe uitgave. Ik vind het een lelijk en slecht woord. Mede gelet op de onderwijs- achtergrond van de minister, vraag ik dus of zij daar geen beter woord voor kan vinden.

Het prijsmechanisme is een belangrijk instrument. Het principe van de gebruiker betaalt is een heel goed systeem. Mensen die meer gebruiken, betalen meer. Mensen die minder gebruiken, betalen minder. Bij het autorijden is er bijvoorbeeld sprake van een steeds grotere groep ouderen in ons land. Die betalen dan in verhouding minder. Dat is voor die groep een voordeel.

De discussie over het prijsmecha- nisme speelt zich op meerdere niveaus af. Het eerste niveau is de verdeling over de vervoerwijze. Nog niet zo lang geleden hebben wij met de minister gesproken over het witboek van Europa met regels om de infrastructuurkosten door te berekenen. Dat kan dan ook een rol spelen. Overigens was de uitkomst daarvan – een voorzichtige vingeroe- fening inzake een eerlijke kosten- doorberekening – dat het aandeel van de Betuwelijn en ook van het water enigszins zou teruglopen ten gunste van de vrachtauto. Wij willen overigens best voor deze formule kiezen. Wij hebben er echter moeite mee dat andere factoren mee- gewogen worden als het sommetje politiek niet uitkomt. Er zijn bepaalde argumenten die een invloed kunnen

hebben. Het feit dat het sommetje niet uitkomt, is echter geen argument. Aan de hand van de perspectievennota stellen wij overigens vast dat het zonneklaar is dat alleen de auto op dit moment in Nederland meer opbrengt dan kost, inclusief het intern maken van de externe kosten.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik vraag de heer Hofstra of de VVD kiest voor doorberekening van alle kosten. Of wordt de keuze van de perspectievennota onderschreven, waarin daarvan afgeweken wordt?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij vinden het een goed principe. De externe, maatschappelijke kosten mogen daarbij doorberekend worden. Dan moet wel het resultaat serieus bekeken worden. Er moet niet, op grond van welke overweging dan ook, van het resultaat afgeweken worden omdat het niet bevalt.

De heer **Van Bommel** (SP): Daarmee neemt de VVD duidelijk afstand van het uitgangspunt van de perspectievennota. In die nota wordt mijns inziens terecht gesteld dat de uitkomst bij het onverkort en volledig doorberekenen niet direct een gewenste uitkomst is. Op onderdelen moet er dus afgeweken kunnen worden van dit principe.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij willen niet te veel selectief winkelen. Wij willen zeker niet in de situatie terecht komen dat bepaalde elementen twee keer meewegen in de discussie.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Legt de heer Hofstra met die benadering geen bom onder alle grootschalige infrastructuur, bijvoorbeeld voor goederentransport?

Mevrouw **Giskes** (D66): De heer Hofstra verwijst terecht naar de discussie die wij al eerder over hetzelfde onderwerp hadden. Alles valt of staat natuurlijk met de manier waarop de maatschappelijke kosten, de externe kosten, worden berekend. Als je die voldoende kunt bepalen, hoeft je niet nog een keer een discussie te hebben. Hij doet het wel voorkomen alsof je alle files kunt uitdrukken in de juiste prijs die je vervolgens doorberekent. Ik heb zelf niet de illusie dat we dat kunnen. Dat ontleen ik onder andere aan de

moeite die we al hebben om iets als een groen BNP af te spreken. Ik denk dat het veel te optimistisch is en dus te gemakkelijk.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan zou de vraag moeten zijn wat we wel in getallen kunnen uitdrukken en wat niet. Daar kan ik me nog iets bij voorstellen. Dan moeten we voor de aspecten die erin zitten bepalen wat het resultaat is en dat moet dan richtinggevend zijn en dan moeten we die andere dingen heel duidelijk benoemen. Die zouden dan alsnog een rol kunnen spelen.

De heer **Stellingwerf** vroeg of het geen bom zou leggen onder de grote infrastructuur. Naar aanleiding van de uitkomst van de sommen kan iedereen zijn eigen conclusies trekken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Hofstra zei dat de auto een netto- betaler is. Dat ontleent hij aan de perspectievennota, maar dat staat er helemaal niet in. Op pagina 55 staat dat het instituut voor overheidsuitga- ven dat in 1993 heeft geconstateerd, maar daarbij is niet alles meegenomen. Andere studies wijzen uit dat de auto een netto-ontvanger is.

De heer **Hofstra** (VVD): Naar mijn smaak betaalt de auto netto. Deze discussie geeft aan hoe moeilijk dit soort processen verloopt. Ik ga er op basis van de perspectievennota van uit dat de auto een nettobetaler is. Wij vinden dat we op langere termijn moeten bezien of de zeer hoge lasten voor het autoverkeer geleidelijk kunnen worden verlaagd. Dat verdraagt zich ook met die uitkomst. Bij het openbaar vervoer zien wij meer heil in variabele tarieven. Dat biedt de mogelijkheid om goedkoper vervoer aan te bieden op het moment dat er veel capaciteit is. Het prijsmechanisme spitst zich verder toe op het gebruik van de wegen. Wat dat betreft hebben wij wel enige problemen met de verwarrende discussie die nu kan ontstaan. De burger vraagt zich af wat er allemaal gebeurt: tol, rekeningrijden, kilometerheffing, variabilisatie en dan kunnen ook fiscale maatregelen nog een rol spelen. De VVD-fractie heeft er geen enkele moeite mee om verder door te gaan op de weg van de variabili- satie. Er is een eenvoudig systeem dat eerder is toegepast: benzine- accijns omhoog, motorrijtuigenbelas-

ting omlaag. Maar wij weten dat het in internationaal verband een probleem is, zeker met het oog op onze oosterburen. Wij hebben ook geen problemen met tolheffing op nieuwe infrastructuur, hopelijk kan het op het stuk van de A4 dat nog mist. Dat wordt extern, privaats, gefinancierd. Het komt dus extra bovenop het publieke programma dat wij al hebben. De weggebruiker moet wel een keus kunnen maken. Als hij die keuze heeft en hij kiest voor de tol, dan weet hij ook wat hij ervoor terug krijgt.

De **voorzitter**: De bel gaat voor de laatste drie minuten.

De heer **Hofstra** (VVD): Met tolheffing voor bestaande infrastructuur hebben wij het moeilijker. Wij willen niet dat twee keer wordt betaald voor dezelfde infrastructuur. Er zal toch een duidelijke analyse moeten worden gemaakt. Als op de wisselstrook tussen Muiden en Diemen tol wordt ingevoerd, dan zou de motorrijtuigenbelasting moeten worden verlaagd.

Wij zijn in principe niet tegen de kilometerheffing. Maar zolang de kilometertellers gemakkelijk kunnen worden gewijzigd, wat elke zaterdagochtend in de kranten te lezen staat, is het volgens ons een onbruikbare maatregel. Op pagina 53 van de gedrukte versie vragen en antwoorden maakt de minister naar onze smaak een denkfout. Zij zegt dat de zwaardere auto's per kilometer meer moeten betalen als je uitgaat van 17.000 km. De groep zwaardere auto's rijdt immers gemiddeld veel méér dan 17.000 km. Er moet dus wel worden gecorrigeerd voor dat soort verschillen tussen de groepen. Pas dan kan naar onze mening het principe worden toegepast, niet op de genoemde grove manier. Een kilometerheffing is voor ons dus niet onbespreekbaar. Als alternatief voor rekeningrijden zou het best interessant kunnen zijn. Echter, als de proef met rekeningrijden wordt ingevoerd, hebben wij geen behoefte om tijdens het lopen van die proef ook nog eens de kilometerheffing ten tonele te voeren. Wij moeten in dit land niet alles tegelijk doen. Wij zijn blij met de omslag van het kabinet over rekeningrijden, waardoor er nu eerst een proef komt en geen grootschalige invoering. Wij

zouden het voorbeeld overigens liever in Den Haag zoeken, opdat de volksvertegenwoordigers en de overheid zelf het goede voorbeeld kunnen geven. Een regio moet niet worden gekocht en moet rekeningrijden ook niet door de strot worden geduwd. Verder hebben wij nog het probleem van de terugsluis, want in het kabinetsvoorstel zit nu een wat andere verdeling. Wij willen zoveel mogelijk geld terugsluizen naar de motorrijtuigenbelasting.

In de nota worden ook nog enige fiscale suggesties gedaan. Wij zien dat verder wel bij het belastingplan, dan wel bij discussies over het totale pakket van de autobelastingen. Wij waarschuwen er wel voor dat welke maatregelen wij ook nemen, het verschil tussen werkenden en niet-werkenden in de fiscale benadering niet kleiner mag worden dan nu is voorzien.

Er dreigt nu wel een wildgroei van allerlei betaalsystemen, maar ik heb geprobeerd aan te geven welke prioriteit wij hierin zien. Afsluitend nog enige opmerkingen over de bestuurlijke verhoudingen en de procedure. Wij horen graag van de minister hoe de procedure nu verder in de tijd gedacht is. Verder zouden wij graag een goede oplossing vinden voor de bestuurlijke verhoudingen, in die zin dat het Rijk in hoofdlijnen keuzes maakt en de regio's zoveel mogelijk ruimte hebben om zelf met de plannen aan de slag te gaan. Geen maatregelen voorschrijven dus, maar wel bedoelingen en te verwachten effecten. Positief vinden wij het dat ook Europa nog aan bod komt in de nota. Wellicht moet daar nog meer aandacht aan worden besteed, als ik let op de problemen met het liberaliseren van de spoorwegen waardoor de druk op het wegvervoer groter zal blijven. Ik las ook dat de minister overleg wil gaan voeren met omliggende regio's, maar de opsomming lijkt mij nogal willekeurig. Waarom geen overleg met Nedersaksen en wel met Ile-de-France?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Hofstra vindt de term "beprijzing" kennelijk niet zo aantrekkelijk, maar kan hij nog wat duidelijker zeggen hoe hij hierover denkt? In zijn betoog heeft hij enerzijds gezegd dat hij het in principe overal mee eens is – waarbij

het nog de vraag is hoe hij er in de praktijk over denkt – en anderzijds dat de auto de komende jaren goedkoper moet worden. Wat vindt hij dan eigenlijk?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zijn twee heel verschillende zaken. Als wij nu het bedrag van 23 mld. per jaar vaststellen en ook nog blijkt dat de auto een nettobetaler is, vind ik het gerechtvaardigd om na te gaan denken over een geleidelijke verlaging van de autokosten. Denk aan de luxebelasting die wij als een van de weinige landen in Europa nog hebben.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik weet genoeg, voorzitter.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik niet, want ik heb al eerder aan de heer Hofstra gevraagd waar hij dat punt van nettobetaler vandaan haalt. Hij persisteert daar nu bij.

De heer **Hofstra** (VVD): Het staat in de perspectievennota.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, het staat niet in de nota. Ik heb het geciteerd van bladzijde 55. U moet geen onjuiste stelling naar voren brengen.

De **voorzitter**: Het is duidelijk dat u beiden een andere mening hebt. Die kunt u nu echter niet meer uitdiscussiëren, want dan blijven wij in een cirkel redeneren. De heer Hofstra heeft u geantwoord, mijnheer Van Gijzel, en daar bent u het niet mee eens. Wij wachten nu met dit punt tot de minister heeft geantwoord, want die heeft altijd de wijsheid.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil de heer Hofstra toch vragen of hij nu eens cijfermatig kan onderbouwen waarom hij tot de conclusie komt dat de auto een nettobetaler is. Zijn hele betoog over een mogelijke lastenverlichting is daarop gebaseerd. Als hij echter niet kan onderbouwen dat de auto een nettobetaler is, valt zijn betoog in duigen.

De **voorzitter**: Dit is dezelfde vraag als die van de heer Van der Steenhoven en de heer Van Gijzel. U stelt die vraag nu weer, maar dat heeft geen zin, want de heer Hofstra heeft daar al antwoord op gegeven.

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, voorzitter.

De **voorzitter**: U mag het zelf onderbouwen, want u krijgt nu het woord voor uw eerste termijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik constateer dat u weigert om vragen die leden aan de heer Hofstra hebben,...

De **voorzitter**: U hebt een tweede termijn als de minister heeft geantwoord.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal mij in uw orde voegen, voorzitter, maar ik vind het zeer onbevredigend. Op deze manier kan de heer Hofstra heel gemakkelijk en goedkoop scores, terwijl zijn betoog niet op stenen is gebaseerd.

De **voorzitter**: U kunt hem nu in uw eigen spreektijd fileren.

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, ik ben al bezig met mijn eerste termijn, voorzitter.

Voorzitter! De moderne samenleving is mobiel. Wij spreken vandaag over die mobiele samenleving op weg naar 2030. Een samenleving die mede met behulp van dit debat perspectief en vorm moet krijgen in het nog op te stellen NVVP. Mobiliteit is van wezenlijk belang voor onze samenleving. Mobiliteit heeft immers alles te maken met de welvaart en ontplooiing van mensen, zowel nu als in de toekomst. Vergroting van participatie in de samenleving op het brede terrein van werk, cultuur en recreatie zal de mobiliteit van personen alleen maar een blijvende impuls geven. In een leefbare samenleving hoort mobiliteit, maar aan de andere kant bestaat er een spanning tussen mobiliteit en duurzaamheid, tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Maatregelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten worden vaak op één hoop gegooid. De perspectievennota maakt die fout gelukkig niet, maar maakt een helder onderscheid tussen deze beide doelen. Dit neemt niet weg dat de maatregelen over en weer beide doelen kunnen beïnvloeden. Versterking van het openbaar vervoer om de bereikbaarheid over de weg te vergroten, heeft effect op de leefbaarheid doordat er minder auto's op de weg zijn. De taak waarvoor wij vandaag onder andere staan, is om mobiliteit en duurzaam-

heid in een goed evenwicht te brengen.

Volgens de CDA-fractie kunnen en moeten de volgende vier speerpunten worden ingezet om te komen tot een vernieuwende visie op mobiliteit. Het is belangrijk dat wij met die punten ook werkelijk 30 jaar vooruitdenken.

Het eerste speerpunt is de inzet van technologie in voertuigontwikkeling: schoon, stil en zuinig, maar ook betere benutting.

Het tweede speerpunt is de aanleg van extra infrastructuur naast – uiteraard – de benuttingsmaatregelen met gebruik van innovatieve bouwtechnieken, dubbel grondgebruik zowel onder- als bovengronds, waarbij de nog bestaande groene ruimte zomin mogelijk wordt aangetast. Ik doel dan op infrastructuur voor het openbaar vervoer en daar waar nodig weginfrastructuur.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In het verkiezingsprogramma van het CDA staat dat er geen uitbreiding van de weginfrastructuur zal plaatsvinden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal hierop later uitgebreid terugkomen als ik inhoudelijk inga op de speerpunten die ik nu opsom.

Het derde speerpunt is een sterker stimulerend, faciliterend en richtinggevend beleid voor de inzet van telematica, ICT en telewerken.

Het vierde speerpunt is een snelle realisatie van een kwalitatief hoogwaardig openbaarvervoerssysteem, met name in en tussen de steden.

De perspectievennota is bedoeld als discussiestuk voor het overleg met de betrokken maatschappelijke organisaties over het nieuwe NVVP. Omdat bijna iedere Nederlander te maken heeft met mobiliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid, is naar mijn mening draagvlak voor de maatregelen van groot belang. Wat vindt de minister in dit kader van de kritiek die door nogal wat organisaties naar voren is gebracht, dat zij te weinig heeft geluisterd naar de belangrijke signalen van de maatschappelijke organisaties? Dit is geen goed voorteken voor het NVVP, want het draagvlak is hiervoor van wezenlijk belang. De SER pleit voor een open, interactieve beleidsontwikkeling. Dit lijkt mij een goede invalshoek. Daarbij past dat er een breed draagvlak moet zijn voor de besluitvorming. Zeker op het gebied

van de mobiliteit is dit een vereiste om te voorkomen dat de maatregelen verzanden. De CDA-fractie pleit daarom voor een sterke betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en burgers bij de opstelling van het NVVP en de beleidsvoornemens die daarin worden neergelegd, zeker omdat die voor de komende 30 jaar gelden.

In de perspectievennota staan een aantal nuttige uitgangspunten, maar de nota is nog te veel een opsomming van bekende doelen en instrumenten zonder op basis daarvan eens daadwerkelijk vernieuwende inzichten te bieden en een proces van innovatie in het vooruitzicht te stellen. De nadruk ligt voorlopig te veel op benuttingsmaatregelen – dat is prima, maar alleen daarmee komen wij er niet – en het op een bepaalde manier voeren van prijsbeleid. De CDA-fractie is het met de minister eens dat de mogelijkheden om de bestaande infrastructuur optimaal te benutten onderzocht en uitgevoerd moeten worden. Dat is prima. In de nota wordt een flink aantal mogelijkheden genoemd. Ik wil graag van de minister horen op welke wijze en wanneer dergelijke instrumenten ingezet worden.

Mijn fractie is van mening dat de perspectievennota te veel in het teken staat van dwingende sturing via het prijsbeleid. Wij hebben er geen bezwaar tegen dat de gebruiker een bepaalde prijs betaalt – het principe spreekt ons aan – maar die prijs dient dan meer in het teken te staan van het bieden van keuzemogelijkheden in het aanbod. Dat element krijgt in de nota nauwelijks aandacht. De door de minister voorgestelde maatregelen zoals generiek rekeningrijden en kilometerheffing bieden op dit moment nog onvoldoende mogelijkheden tot differentiatie tussen doelgroepen en tussen stad en plattelandgebieden. De beoogde alternatieven, zoals het openbaar vervoer, bieden nog te weinig soelaas. Wat denkt de minister op het platteland met een prijsprikkel te bereiken, behalve dan lastenverzwaring? Collega Van Gijssel sprak hier ook over.

Wij onderschrijven het principe dat de gebruiker of de vervuiler betaalt, zoals in het witboek is vermeld. Een systeem van op een transparante wijze doorberekenen van de kosten kan leiden tot vergroting van de bereikbaarheid als duurzaamheid in

het transportsysteem. Ik denk dat het zinvol is die transparante kosten helder in kaart te brengen, zodat wij allemaal weten waarover wij het hebben. Als wij dan spreken over een nettobetalder, weten wij op welke cijfers dat gebaseerd is. Dan kan pas een nuttige en zinvolle discussie ontstaan, waaraan de CDA-fractie graag wil meedoen.

Wat bouwen betreft lijkt het dat, na alle afspraken die in het laatste MIT voor de komende tien jaar zijn gemaakt, even pas op de plaats wordt gemaakt in deze nota. De CDA-fractie vindt dit net als een flink aantal maatschappelijke organisaties een te eenzijdige benadering. Voordat bouwen als instrument in het mobiliteitsbeleid als sluitstuk gaat functioneren, zal er naar ons oordeel een beter inzicht moeten komen in de relatie tussen infrastructuur en economische groei. Uiteraard moeten nieuwe mogelijkheden van bouwen op een duurzame manier uitgevoerd worden. In dit verband verneem ik graag van de minister hoe het staat met de nota inzake het onderzoek naar de economische effecten van de infrastructuur. Wanneer komt die nota?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik geloof dat de minister in buitengewoon belangrijke mate tegemoet is gekomen aan het CDA-programma op dit terrein. Dat is niet volledig het geval, want in dat programma is sprake van het helemaal niet meer bouwen en de minister heeft het over heel grote terughoudendheid. Vanwaar dan deze kritische opstelling ten aanzien van hetgeen de minister zegt?

De heer **Reitsma** (CDA): Als ik het over bouwen heb, heb ik het absoluut niet alleen over het aanleggen van wegcapaciteit. Ik heb het dan zelfs prioritair over het aanleggen van een kwalitatief hoogwaardig openbaarvervoerssysteem, met name in de gebieden waarin de congestie heel sterk is. Wij ontkomen er absoluut niet aan daar nog te bouwen. Daarnaast is het noodzakelijk in een aantal gebieden aan de hand van een bepaald concept – de heer Van Gijzel heeft zo'n concept op tafel gelegd en dat spreekt mij op zichzelf best aan – wegcapaciteit aan te leggen. Ik wil in het totale concept de relatie tussen economische groei en infrastructuur beter onder ogen hebben. Bovendien

stellen wij bij elk bouwen de randvoorwaarde dat er meer duurzaam wordt gebouwd, omdat wij voorzichtig om moeten gaan met onze nog schaarse groene ruimte.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mij ging het om bouwen ten gunste van leefbaarheid en veiligheid, bij u gaat het om capaciteitsuitbreiding. Nu komt de minister zozeer tegemoet aan het verkiezingsprogramma van uw partij, waarom bekritiseert u haar dan toch?

De heer **Reitsma** (CDA): Het gaat ons niet alleen om bouwen voor leefbaarheid en veiligheid, maar ook om ervoor te zorgen dat er in de komende 30 jaar nog voor extra capaciteit gezorgd kan worden, die echter niet op gespannen voet met de leefbaarheid mag staan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar dat staat toch niet in uw verkiezingsprogramma?

De **voorzitter**: De heer Reitsma heeft nu antwoord gegeven. U kunt dezelfde vraag wel opnieuw stellen, maar u krijgt toch geen ander antwoord, denk ik.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik kom toe aan de CDA-visie op leefbaarheid. Wij kiezen voor een scherp en actief beleid op dit punt. Daarbij gaat het om eisen aan de inpassing van infrastructuur, de gebruikte techniek voor de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke ordening. Er dienen zowel in het landelijk gebied als in de steden eisen aan de inpassing van infrastructuur gesteld te worden. Wij hebben de indruk dat dit in het stedelijk gebied nogal eens vergeten wordt. Het wachten is nog steeds op een bruikbaar afwegingskader naar aanleiding van het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat; wanneer komt dit trouwens? Nieuwe bouwtechnieken kunnen een grotere rol spelen bij die inpassing. Ik denk onder andere aan dubbel grondgebruik; er moet een zwaar accent gelegd worden op ondergronds transport en op transport over het water. Dit laatste betekent dat waterwegen aan de moderne eisen moeten worden aangepast. In het NVVP mogen wat ons betreft met name op het gebied van ondergronds transport, dubbel grondgebruik en transport over het

water een aantal forse stappen in de richting van vernieuwing gezet worden.

De techniek. Er worden wat ons betreft nog te weinig eisen gesteld op het punt van schonere, stillere en zuiniger auto's. De technologische ontwikkelingen volgen elkaar heel snel op. In hoeverre speelt de rijksoverheid hierbij een rol? Mijn fractie is van mening dat de ontwikkelingen op het gebied van de technologie meer gestimuleerd en gestuurd zouden moeten worden. De resultaten zouden ook sneller toegepast moeten worden. Een voorbeeld is de ontwikkeling van de brandstofcel, een veelbelovend alternatief voor de gewone brandstofmotor. Wij moeten op dit punt durven kiezen voor een trendbreuk voor de komende dertig jaar. Kan de minister aangeven, welke concrete plannen zij wat dit betreft heeft?

Er dient met technologie zowel gestimuleerd als afgeremd te worden. Mijn fractie kiest hierbij voor het Californische model, waarbij op termijn een norm wordt geformuleerd die duidelijk hoger ligt dan de huidige techniek aankan. Wat dit betreft zal de Nederlandse regering een scherpe lijn in de discussie moeten volgen om ook Europa zover te krijgen. Wil de minister ingaan op de relatie tussen de verantwoordelijkheid van het Rijk en de initiatieven van het bedrijfsleven op dit punt? Onze fractie ziet weinig in een hernieuwde discussie over de maximumsnelheid. Wij moeten eerst maar eens de huidige maximumsnelheden zien te handhaven. Gelukkig lijkt ook minister Pronk inmiddels tot dit inzicht te zijn gekomen. Wij zijn op zichzelf wel een voorstander van een systeem van dynamische maximumsnelheden, omdat het zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid ten goede komt. Op het punt van de verkeersveiligheid bereiken ons geluiden dat het programma Duurzaam veilig niet zo succesvol is als er wordt beweerd, omdat vele aanvragen en initiatieven stranden op het gebrek aan middelen. Moet het ambitieniveau dan naar beneden worden bijgesteld of heeft de minister andere concrete voorstellen om de verkeersveiligheid hoog op de politieke agenda te houden? Dit is een wezenlijk belangrijk punt in het totale mobiliteitsbeleid. Welke ambities heeft de minister ten aanzien van de

verkeersveiligheid voor de komende 30 jaar? Ik neem aan dat in het nieuwe NVVP hierover scherpe doelstellingen geformuleerd worden die gepaard gaan met volumecijfers. Sprekend over de kwaliteit van de leefomgeving, noem ik de eisen die aan de ruimtelijke ordening worden gesteld. Via een gebiedsgerichte aanpak, wat ons betreft in samenhang met een corridorbenadering, kan de kwaliteit van de leefomgeving het beste worden gewaarborgd. De ruimtelijke ordening moet dan wel beter worden afgestemd op het verkeers- en vervoersbeleid. De CDA-fractie constateert dat dit onvoldoende gebeurt in de perspectievennota en de startnotitie ruimtelijke ordening. In het uiteindelijke NVVP en de vijfde nota ruimtelijke ordening zal dit beter op elkaar moeten worden afgestemd. Bij een gebiedsgerichte aanpak past het streven van een regionale differentiatie. Op zich steunen wij deze gedachtegang. Voorzieningen, bedrijvigheid en wonen moeten in een integrale ruimtelijke beleidsvisie bij elkaar worden gebracht. Ik kom bij de bereikbaarheid. De minister richt haar beleid – met niet altijd even veel succes – te veel op het oplossen van files. De CDA-fractie wenst een beleid dat meer gericht is op bereikbaarheid, waarvan de aanpak van de files onderdeel uitmaakt. Vooraf moet geconstateerd worden dat mensen niet altijd dezelfde wensen en mogelijkheden hebben met betrekking tot die bereikbaarheid. Vanuit dit perspectief is het zinvol om reizigers keuzemogelijkheden voor verplaatsingen te bieden. Dit betekent niet dat, zoals de minister in de nota schrijft, alle plekken op dezelfde wijze, in dezelfde mate en voor iedereen bereikbaar hoeven te zijn. Wij hechten wat dit betreft zeer aan een individuele vrijheid ten aanzien van de mobiliteit. Wel achten wij, net zoals de ANWB, een zekere mate van differentiatie in de bereikbaarheid verantwoord, zowel wat locatie en vervoersvorm betreft, als individueel gebruik. Dit houdt ook keuzemogelijkheden in voor prijs en kwaliteit op de weg en bij het openbaar vervoer. Wij zien een aantal lijnen waarlangs de verbetering van de bereikbaarheid ingezet moet worden. Op basis van het bereikbaarheidsbeleid, waarin keuzemogelijkheden geboden worden, moet een hoogwaardig,

regionaal gedifferentieerd netwerk van openbaarvervoersvoorzieningen tot stand worden gebracht. Dit betekent een met name in de stedelijke gebieden fijnmazig netwerk van voorzieningen, eventueel ondergronds, met een hoge frequentie. Ik sluit mij aan bij de woorden van collega Van Gijssel hierover. De mogelijkheden om de nog steeds vanzelfsprekende keuze voor de auto als vervoermiddel aan te pakken, worden groter als een hoogwaardig openbaarvervoerssysteem als alternatief in de stedelijke gebieden wordt aangeboden. Eerder zal die auto niet aan de kant worden gezet. De minister stelt dat de verbetering van het openbaar vervoer onvoldoende is om de modal shift tot stand te brengen. Ik vind de onderbouwing van die stelling mager. Beleidsmaatregelen in het nieuwe NVVP moeten ertoe leiden dat dit wel tot stand wordt gebracht. Alleen als kwalitatief goed openbaar vervoer geboden wordt, kunnen maatregelen om de bereikbaarheid te vergroten en automobilititeit terug te dringen effect hebben. Investerings in een hoogwaardige railinfrastructuur laten te lang op zich wachten. Misschien ligt dit ook wel aan de te lange procedures, maar ik vind dit een zorgpunt. Dit geldt voor de korte afstanden op het punt van de luchtvaart, het grootstedelijke openbaar vervoer en bijvoorbeeld een hoogwaardige vervoersverbinding naar Noord-Nederland. Ik doel hierbij op de Zuiderzeespoorlijn. In het NVVP zullen grotere en snellere stappen gezet moeten worden ten aanzien van de middelen en de procedures om dit sneller van de grond te krijgen. Nederland heeft op dit punt een achterstand ten opzichte van de grote buitenlandse steden. Die achterstand kunnen wij ons niet permitteren. Die moeten wij inhalen wat het openbaar vervoer betreft. De sociale functie van het openbaar vervoer mag niet uit het oog worden verloren. Daar speelt het platteland een heel belangrijke rol bij. Ik kom daar uitgebreid op terug als wij de nota Derde eeuw spoor bespreken. Verkeers- en vervoersbeleid zou wat ons betreft ook nog vernieuwender gemaakt kunnen worden door een sterkere nadruk te leggen op de ketenmobiliteit. Ook in dit verband moet die vanzelfsprekende keuze voor de eigen auto ter discussie worden gesteld. De auto is slechts

één onderdeel van die totale mobiliteit. Dat betekent niet dat het gebruik van de auto geheel onmogelijk gemaakt moet worden. Zo moeten er bij bijvoorbeeld bij stations overstappunten en voldoende parkeergelegenheid voor auto's komen. Daar zit nu een groot knelpunt. Informatica en telematica moeten ook meer en sneller worden ingezet om die ketenmobiliteit sneller van de grond te krijgen. Dit kan toch echt een heel belangrijke bijdrage leveren aan de oplossing van de mobiliteitsproblemen. Met behulp van die moderne technieken kan een reiziger straks een reis worden aangeboden van deur tot deur met verschillende vervoersmodaliteiten en kan voldaan worden aan de wens van de individuele burger. Daar hoort wel met grote spoed een landelijk prijzensysteem bij. Wat dat betreft is die chipkaart noodzakelijk. Ik zou ook voor het nieuwe NVVP willen pleiten voor een heel concreet plan van aanpak om dit beleid sneller van de grond te krijgen. Wat de fiets betreft sluit ik aan bij de opmerkingen die collega Van Gijssel ook al gemaakt heeft. Die heeft in de nota een te laag accent gekregen en die kan in het NVVP toch een zwaarder accent krijgen. De minister zal daar een meer initiërende en stimulerende rol moeten spelen, omdat het niet geheel overgelaten kan worden aan de regionale overheden. Daar dient een actiever beleid gevoerd te worden door het Rijk. Ik denk dan onder andere aan doorgaande fietspaden met voorrang op de auto. Mobilopolis, de actieve fietsstad, is in dit verband een nuttig en naar mijn mening bruikbaar concept. Hoe oordeelt de minister hierover en in hoeverre worden dergelijke concepten concreet vorm gegeven in het toekomstige beleid? In de perspectievennota is ondanks toezeggingen van de minister dat het een speerpunt van beleid is, nog weinig aandacht aan transportpreventie gegeven. Uit onderzoek van Bakkenist blijkt dat er volop mogelijkheden zijn om onnodig transport te voorkomen. De CDA-fractie ondersteunt die lijn en heeft daarop in vorige debatten ook gewezen. De minister zou dit beleid actiever en sneller moeten uitwerken. Dit beleid zou een heel belangrijke plaats moeten krijgen in het nieuwe NVVP. Ook hier zal een plan van aanpak moeten komen om daadwerkelijk tot stappen te komen, want

hier is ook groot draagvlak voor. In de schriftelijke beantwoording heeft de minister inmiddels wel gezegd dat het haar aandacht heeft, maar waarom dan onvoldoende in de perspectievennota?

Ik heb reeds gesteld dat het CDA voorstander is van prijsbeleid, maar niet als dit alleen tot lastenverzwaring voor de reiziger zou leiden.

Keuzes in de mobiliteit dienen in dit beleid een plaats te krijgen. Dat betekent dat de reiziger zowel in het openbaar vervoer als in het wegvervoer keuzemogelijkheden in prijs en kwaliteit geboden moet worden. Als een mobilist maar weet waarvoor hij betaalt, zal hij ook best bereid zijn om te betalen. Maar als hij moet betalen om stil te staan in de file, vervalt heel snel het draagvlak. Als hij een hoge prijs moet betalen om in een slecht openbaarvervoerssysteem te reizen, dan vervalt ook heel snel de animo om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het prijsbeleid zal dus sterker in het teken moeten staan van het aanbieden van keuzemogelijkheden aan de reiziger. Die mogelijkheden zijn er wel. Daarom roep ik de minister op om de wet op het rekeningrijden in te trekken en in plaats daarvan te komen met een wet op betaald rijden, waarin betaalstroken en betaalde toeritdosering een plaats moeten krijgen. Gedrag wordt niet zonder meer beïnvloed door prijsbeleid als er geen alternatief aangeboden wordt.

Variabilisatie via accijnsbeleid is eigenlijk de beste en de goedkoopste manier van het voeren van prijsbeleid, maar die heeft in Europees verband zijn beperkingen. De kilometerheffing en generiek rekeningrijden hebben naar mijn mening hoge perceptiekosten en blijven op dit moment nog erg fraudegevoelig. Ik sluit wat dat betreft aan bij de kritiek van de heer Hofstra.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Reitsma geeft een aparte wending aan het maken van keuzes in het verkeer. Ik begrijp nu dat er ook in het openbaar vervoer keuzes gemaakt moeten kunnen worden: goedkoop in een slecht openbaar vervoer of voor meer geld in een beter openbaar vervoer. Ook voor het wegvervoer moeten er keuzes gemaakt worden. Hoe ziet hij dat voor zich? In het

debatje met de heer Van Gijssel is ook al gezegd dat er niet te veel nieuwe infrastructuur bij moet komen, want er is beperkte ruimte in Nederland. Hoe kunnen wij die keuzes dan maken? Zegt de heer Reitsma nu dat er betaalstroken moeten komen op bestaande wegen? Dat zou een nieuw standpunt zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat zou inderdaad een nieuw standpunt zijn. Wij kiezen voor de komende 30 jaar de volgende insteek. Wij willen het prijsbeleid niet alleen inzetten om alle kosten in rekening te brengen, het prijsbeleid mag sterker ingezet worden om burgers die gebruik willen maken van mobiliteit keuzemogelijkheden aan te bieden. Dat houdt in dat wij voor de bestaande wegcapaciteit niet het generiek rekeningrijden introduceren. Wij willen daarnaast in de komende jaren een programma opzetten om voor een aantal gebieden, onder of boven de weg, extra capaciteit aan te leggen. Het mag immers niet te veel ten koste gaan van de groene ruimte. Voor die nieuwe capaciteit zul je met betaalstroken de keuzemogelijkheid moeten aanbieden. Wij maken ons dan iets minder druk om de fileproblemen op de bestaande wegen op te lossen, want wij bieden een keuzemogelijkheid. In het kader van dat concept, maar iets minder helder uitgewerkt en ook minder uitgedacht dan het concept van betaald en niet-betaald rijden, kan ook nagedacht worden voor het openbaar vervoer. Mensen hebben nu eenmaal verschillende wensen voor het vormgeven aan het openbaar vervoer. Daar past ook het concept van ketenmobiliteit bij. Iemand die met het openbaar vervoer snel van plek A naar plek B wil gaan via ketenmobiliteit waarvan ook de hoogwaardige trein een onderdeel is, mag daar zeker een forse prijs voor betalen. Hij heeft er immers belang bij om snel vervoerd te worden. Iemand die minder geld wil uittrekken voor die mobiliteit, kan met het huidige bestaande openbaar vervoer minder kwaliteit verwachten. Ik wil die idee meer inzetten bij het prijsbeleid dan alleen de wijze waarop de minister het doet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De heer Reitsma noemde de kilometerheffing als een mogelijkheid om te beprijzen. Hij gaf aan dat de perceptiekosten daarvan hoog zullen zijn. Ik denk dat

daar nog wel iets over te zeggen is. Hij sprak ook over fraudegevoeligheid. Vindt hij niet dat die mogelijkheid eerst eens goed onderzocht zou moeten worden om de verschillende systemen naast elkaar in beeld te krijgen?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb er geen enkel probleem mee om de mogelijkheid van kilometerheffing verder uit te zoeken. Aan variabilisatie zit ook een aantal positieve punten. Ik heb nog wat scepsis ten aanzien van de grote fraudegevoeligheid. Een differentiatie tussen plattelands- en stedelijke gebieden is absoluut noodzakelijk. Wij moeten echter niet alleen inzetten op kilometerheffing. Ik wil het prijsbeleid ook als keuze-instrument gebruiken. Als uit alle punten die ik zojuist heb genoemd, blijkt dat het een begaanbare weg is ter vervanging van het huidige heffingsstelsel, is dat voor mij een bespreekbare optie. Ik zie echter veel bezwaren. Ik wil het prijsbeleid sterker als keuze-instrument inzetten, omdat het een belangrijke bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid van Nederland. Door kilometerheffing worden de kosten te veel in rekening gebracht bij degene die gebruik maakt van de mobiliteit zonder dat er sprake is van een keuzemogelijkheid.

De heer **Schutte** (GPV): De heer Reitsma raakt een belangrijk punt als hij spreekt over het prijsbeleid als keuze-instrument. Waarop baseert de heer Reitsma zijn stelling dat er, als het gaat om het in rekening brengen van de prijs, altijd een keuzemogelijkheid zou moeten zijn tussen zichtbaar betalen en onzichtbaar betalen, want onzichtbaar betaal je immers altijd? Is dat een soort ideologie van hem, of een erkenning van een soort burgerrecht om altijd zonder zichtbare rekening ergens te mogen komen?

De heer **Reitsma** (CDA): Nee, het is geen ideologie. Ik streef naar pragmatische oplossingen om de bereikbaarheid te verbeteren. Wij hebben nu als keuzemogelijkheden: de fiets, een aantal vormen van openbaar vervoer en de auto. Op de onderscheiden modaliteiten wordt eenzelfde prijsbeleid gevoerd. Ik bepleit met name om bij het openbaar vervoer en het wegvervoer het keuze-instrument veel of minder

betalen méér in te zetten. Ik denk namelijk dat daarmee de bereikbaarheid verbeterd kan worden. Als dat niet het geval is, zetten wij er direct een streep door. Ik wijs in dit verband op de discussies over betaalstroken en op visies van de ANWB. Heel nadrukkelijk wordt ervoor gekozen om op de weg waar mogelijk een keuzemogelijkheid aan te bieden. Voor het echte filevrij rijden zal vooral in de spits een hele dikke prijs betaald moeten worden, die fors uitgaat boven alle externe kosten en de kosten die gekoppeld zijn aan de auto.

De heer **Schutte** (GPV): Maar hoe hoog is de maatschappelijke rekeningen daarvan? Die moet u overleggen. Het zal betekenen dat in een aantal gevallen sprake moet zijn van dubbele voorzieningen.

De heer **Reitsma** (CDA): Ja, in een aantal gevallen zullen dubbele voorzieningen moeten komen. Ik denk alleen in die gebieden waar op dit moment sprake is van een zeer hoge congestie. In andere gebieden is het niet nodig, omdat je daar beter met doelstroken voor goederenvervoer en dergelijke kunt werken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik begrijp dat u altijd een keuze wilt tussen laagwaardig en hoogwaardig openbaar vervoer met verschillende systemen en verschillende prijzen en een keuze tussen hoogwaardig en laagwaardig weggebruik. Ik heb het u drie keer horen uitleggen, collega Reitsma, maar ik begrijp het écht niet goed. Misschien kunt u ons dit schriftelijk aanreiken, want klaarblijkelijk zit er een hele filosofie achter. Ik ben er heel benieuwd naar en het is heel belangrijk.

De **voorzitter**: Begrijpelijk betogen is altijd een moeilijk punt. De heer Reitsma probeert het kort nog een keer.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik heb bij de begrotingsbehandeling een notitie betaalstroken neergelegd. Daarin is de filosofie helder verwoord.

De **voorzitter**: Dat is duidelijk. U kunt uw betoog voortzetten.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik constateer dat de minister bij het prijsbeleid niet inzet op keuzemogelijkheden. Zij richt zich te veel

op het generiek rekeningsrijden. Daarnaast zou er over moeten worden nagedacht of dergelijke instrumenten, zoals die voor het wegverkeer zouden kunnen worden geïntroduceerd, ook voor het openbaar vervoer zouden kunnen worden toegepast. In het kader van de bereikbaarheid zal er meer ingezet moeten worden op technologie. Het nieuwe NVVP dient een grotere slag te maken ten aanzien van de technologische innovatie op het gebied van infrastructuur en ook wat betreft ICT, telewerken, elektronisch berichtenverkeer en dergelijke.

Mijn fractie is van mening dat wat betreft het goederenvervoer het mogelijk moet zijn om gelet op onder andere transportpreventie het vervoer over water c.q. de binnenvaart een hogere prioriteit te geven. In die zin is het van belang dat er betere multimodale knooppunten komen en dat knelpunten in de waterwegen worden weggenomen. Het is opvallend dat ook de SER constateert dat de functie van het transport over water onderbelicht is in de perspectievennota. Dat geldt voor zowel de transportfunctie en de distributiefunctie als de potenties van het collectief personenvervoer over het water. Ik vraag de minister om dat actiever in het NVVP in te brengen.

Het is opvallend dat bij de in de perspectievennota opgenomen doorberekeningen van alle externe kosten, rail feitelijk volledig weggedrukt wordt. Gaat de minister de lijn ten aanzien van het doorberekenen van alle kosten doorvoeren en, zo ja, welke consequenties heeft dat dan voor het aanleggen van de Betuwelijn? Bij doorvoering hiervan heeft het geen zin om de Betuwelijn aan te leggen, tenzij de minister er ander beleid op zet.

De minister is nogal gecharmeerd van decentralisatie en wil nogal wat overlaten aan de lagere overheden. Op zichzelf is daar niets mis mee, maar ik heb de indruk dat de minister op een aantal beleids-terreinen te weinig een landelijke regie voert. Zolang die landelijke regie niet sterker is, dienen wij pas op de plaats te maken ten aanzien van decentralisatie om wildgroei te voorkomen.

Ik constateer dat bij een aantal politieke partijen in deze Kamer er heel veel overeenkomsten zijn over een aantal onderdelen waar het gaat

om het langetermijndenken, het denken over de komende 30 jaar. Het zou ons veel waard moeten zijn om dat langetermijndenken gezamenlijk te omarmen en om scherpe lijnen te trekken voor de komende 30 jaar aangaande de richting die wij willen opgaan met de mobiliteit. Het is namelijk van belang dat er iets gedaan wordt aan de bereikbaarheid van Nederland. Het zou ook de minister wat waard moeten zijn om de lijnen waarover vandaag behoorlijke overeenstemming blijkt te zijn, op te pakken en ze in het nieuwe NVVP op te nemen als een wenkend perspectief voor de komende 30 jaar. Elke Nederlander heeft daar namelijk belang bij.

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan mevrouw Giskes.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Zou het niet handiger zijn om nu eerst te schorsen voor de lunchpauze?

De **voorzitter**: Nee, er zijn pas drie sprekers geweest. Dat moeten er voor de lunchpauze ten minste vier of vijf zijn. Dus wij gaan even rustig door. En op die manier interrumpeert u ook wat minder.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar het maakt toch niets uit of je dat voor of na het eten doet?

De **voorzitter**: Het is voor de minister ook handiger in verband met haar voorbereiding. Het woord is aan mevrouw Giskes.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Vandaag bespreken wij de perspectievennota. In de teken- en schilderkunst gaat het bij perspectief om de vraag waar de einder is en naar welk punt op de horizon je kijkt. Daar trek je je lijnen naartoe. Als je dat punt heel ver weg legt, lijkt het alsof de lijnen nergens naartoe lopen en parallel lopen. Daarvoor heeft de schilderkunst ook een term, namelijk naïeve kunst. Wij moeten ervoor waken dat wij in Den Haag niet al te naïef naar de problematiek van verkeer en vervoer kijken. Het siert de minister dat zij met een nota als de onderhavige een perspectief probeert te bieden, waarvan iedereen in Nederland zegt: ja, er wordt eindelijk eens wat gedaan, nu weten wij hoe uiteindelijk onze verkeersbehoefte gedekt zal

worden. Ik miste dat nog enigszins. Ik heb inmiddels beluisterd dat velen met mij die aarzeling hebben. Dat is geen verwijt aan de minister, maar een constatering. Ik meen dan ook dat er behoefte is aan meer radicale maatregelen. Misschien moeten wij beginnen met meer radicale experimenten om ons over onszelf heen te kunnen zetten, zodat wij weten wat wij moeten durven en willen.

Bij de perspectievennota was ik blij met het antwoord op mijn motie, ingediend bij de begrotingsbehandeling. Het ging daarbij om de vraag naar de samenhang tussen verkeer en vervoer enerzijds en ruimtelijke ordening anderzijds. Daaraan moet de vraag gekoppeld worden welke vorm een NVVP moet krijgen. Moet dat een PKB worden, of gaat het daar niet meer om? Een PKB is een ruimtelijk gericht instrument. Mijns inziens hebben wij het hierbij niet meer primair over een ruimtelijk vraagstuk of over een technisch vraagstuk. Wij hebben het hierbij over sociale psychologie, economie en fiscaliteit. Hoe pakken wij ons mobiliteitsgevoel en onze mobiliteitsbehoefte aan? Dat is veel minder een vraag van welke techniek daarvoor gebruikt moet worden. Wij weten op dat punt heel veel. Maar het gaat om het organiseren en het mensen ertoe verleiden om te doen wat wij denken dat goed voor ze is en hen dat zelf laten inzien. Bij de sociale psychologie gaat het bijvoorbeeld om de status van een auto, het hebben van een auto. Wij kunnen er wel omheen draaien, maar dat is nog steeds heel belangrijk. Daarmee is niet gezegd dat een auto een verwerpelijk goed is, integendeel. Maar wij moeten er niet meer van maken dan het is. Wij moeten het geen vernedering voor onszelf vinden als wij niet langer ergens kunnen voorrijden met een auto, maar gewoon met een tasje en een parapluutje van een station komen aanwandelen. In die sfeer denken wij in Nederland nog steeds als het om de auto gaat. Hoe je het wendt of keert, de auto is niet alleen een gebruiksvoorwerp, maar ook een statussymbool. De kunst is daar eens een beetje anders tegenaan te kijken. Ik ben dus blij met het antwoord dat de minister recentelijk gaf op mijn motie. Zij zegt namelijk dat in het nieuwe NVVP het accent zal liggen op het algemene deel, dat wil zeggen de sturingsfilosofie, de hoofdlijnen

van het beleid en wat dies meer zij. Dat opent perspectieven. Het belangrijkste probleem is dat wij niet van plan tot uitvoering lijken te kunnen komen. Er is de afgelopen jaren al zoveel opgeschreven en geformuleerd. Er zijn al zoveel projecten. Er zijn zoveel subsidie-regelingen. Daar is niets mis mee. Wij gaan er ook mee door, maar zij leveren nog niet die fantastische oplossing waarnaar wij op zoek zijn. Misschien zijn wij langzamerhand meer toe aan een heel goed overzicht waaruit blijkt wat al die projecten, al die proeven, al die subsidies tot op heden opgeleverd hebben. Uiteraard wordt er over bericht en af en toe spreken wij over zo'n onderwerp in de Kamer. Het risico is dat de versnippering te groot wordt en wij daardoor het zicht op het geheel verliezen. Het blijkt vandaag ook weer een beetje. Als wij niet oppassen, praten wij toch weer over de ditjes en de datjes. Wij zeggen: oh ja, wij moeten het ook nog over de fiets hebben en over de ketenmobiliteit. Het is allemaal heel wezenlijk, maar wij doen dat iedere keer als wij over verkeer en vervoer praten. De kunst van deze nota is het scheppen van een meerjarig beeld. Wij moeten aangeven waar wij naartoe willen.

Voorzitter! Wat is nu eigenlijk het probleem? In heel dichtbevolkte gebieden blijken te veel mensen toch met een auto te willen reizen op een aantal momenten van de dag waarop dat niet handig is, terwijl er al openbaarvervoerssystemen zijn en er nog veel meer zouden kunnen zijn. In dunbevolkte gebieden zijn mensen heel vaak aangewezen op een auto, terwijl zij soms best van een vorm van openbaar vervoer gebruik zouden willen maken. Die is echter domweg niet voorhanden. Het is hier al vaker over tafel gekomen: die tegenstelling moet je erkennen en de kunst is natuurlijk om maatregelen te nemen die gericht zijn op dat gegeven.

Ik was wat dat betreft nogal geschokt over de defaitistische toon in een aantal schriftelijke antwoorden over het openbaar vervoer. Daaruit komt eigenlijk, simpel gezegd, naar voren: je kunt doen wat je wilt, maar mensen gaan toch niet met het openbaar vervoer. Dat kan natuurlijk nooit de achtergrond zijn van waaruit wij over openbaar vervoer praten. En als het wel die achtergrond is, hoeven wij er ook niet meer over te

praten. Ik denk dat de wens en de uitdaging gelegen zijn in het aanbieden van dusdanige vormen van openbaar vervoer dat mensen denken: ik ben wel gek als ik met de auto ga.

Voorzitter! Hier hangen een aantal dingen mee samen. Wat D66 betreft is de lijn waarlangs je naar de verkeers- en vervoersproblematiek kijkt nog steeds de volgende. Je stelt eerst de vraag: welk fysiek transport is niet meer nodig? Vervolgens stel je de vraag: als er dan fysiek transport nodig is, moet dat dan per se over land? Kan dat niet onder de grond, door de lucht of over het water? Ik noem de zeppelins en de ondergrondse systemen, die al vaak genoemd zijn. Wij hebben die zelf ook al evenzovele keren genoemd. Het blijft een belangrijk aandachtspunt. Ik ga morgen ook weer naar een bijeenkomst waarbij de zeppelins aan de orde zullen komen. Daar moet het ook veel over gaan.

Vervolgens is de vraag aan de orde: welke regelingen maken het eigenlijk minder aantrekkelijk voor mensen om bepaalde vormen van transport te nemen? Ik blijf daarbij benadrukken dat als het om de auto gaat, uitgerekend het woon-werkverkeer heel veel last heeft van het verschijnsel auto van de zaak. Mensen die in het bezit zijn van zo'n auto, zijn eigenlijk veroordeeld tot het gebruik ervan. Ook hier geldt weer dat het heel goed is dat mensen een leuke secundaire arbeidsvoorwaarde hebben en dat die de vorm van een auto kan aannemen, maar dat het natuurlijk heel vervelend is als je daarmee mensen dwingt om altijd alleen maar die auto te gebruiken, terwijl er best alternatieven zijn. Ik besef dat dit een heel gevoelig punt is. Maar toch, als je het hebt over het perspectief in je verkeers- en vervoersbeleid, dan moet je constateren dat dit soort beloningsinstrumenten eigenlijk achterhaald zijn en dat het tijd wordt om te kijken wat je daar zowel op vervoersgebied als wellicht op andere gebieden voor in de plaats kunt stellen.

Voorzitter! De volgende vraag over de wijze waarop naar de vervoersproblemen moet worden gekeken, luidt: hoe kunnen wij beter benutten wat wij al hebben? Ik denk daarbij aan toeritdosering, een inhaalverbod, doelgroepstroken en wat dies meer zij. Dat geldt natuurlijk ook voor het bestaande openbaar vervoer. Kunnen er niet meer treinen van de

bestaande rails gebruik maken, kan de capaciteit per trein niet worden vergroot? Wij zijn daar gelukkig mee bezig. De minister heeft in het MIT ook het merendeel van de financiën uitgetrokken voor een verbetering in de sfeer van het openbaar vervoer, maar het is natuurlijk nooit genoeg. Vervolgens heb je de vraag: welke transportmiddelen verdienen een extra stimulans omdat zij zo goed uitwerken op het punt van milieu- en ruimtevragen? Daarbij heb je het over de fiets en ook weer over het openbaar vervoer. En ten slotte is het natuurlijk ook de vraag hoe alles nu het beste georganiseerd kan worden. Wij doen hier nu eigenlijk allemaal dunnetjes over wat iedereen graag in zo'n perspectievennota had zien staan. Alle elementen zitten er ook wel in, maar het gaat om het pakkende totaal.

Voorzitter! Als het gaat om benutting, dan is het prijsinstrument volgens D66 heel belangrijk. De minister heeft in een ander verband gesproken over de komst van een algemene wet beprijzing. Ik ben heel benieuwd wat zij daar precies onder verstaat. Ik hoop dat zij dat kan toelichten.

Er is een aantal onderdelen bij het gebruik van het prijsinstrument. Het variabiliseren wordt al enige tijd toegepast. Zo wordt er accijns op de brandstof geheven, zodat het bezit van een auto goedkoper is en het gebruik ervan duurder wordt. Het idee van de kilometerheffing past hierbij.

De discussie over het rekeningrijden moet nog komen. Wat D66 betreft is het te gemakkelijk om deze discussie te plaatsen in termen van de auto als melkkoe. Overigens, een koe melken gaat het beste als die stilstaat! Dat biedt perspectief. Rekeningrijden gaat dus niet over de auto als melkkoe. Rekeningrijden is een poging een ander gebruik van de bestaande hoeveelheid wegen tot stand te brengen. Het gaat dan om gebruik op andere tijdstippen of, bij voorkeur, helemaal geen gebruik. Dat zal echter niet altijd gaan.

Ik ben het eens met degenen die zeggen dat het niet eerlijk is om mensen te laten betalen als er geen alternatieven bestaan. Dat is altijd het verwijt dat wij uit het land krijgen bij dit onderwerp. Het is ook waar. Dan moet echter wel iedereen bereid zijn om serieus de alternatieven te willen bezien. Er moet niet al te gemakkelijk teruggegrepen worden

naar de auto. Wij zijn echter gehouden om heel nadrukkelijk te zorgen dat het op het punt van de alternatieven ideaal wordt, voorzover het dat nog niet het geval is.

Voorzitter! Omwille van de tijd zal ik niet meer uitvoerig ingaan op het rekeningrijden. Aan deze discussie is een andere gekoppeld, namelijk die over de betaalstrookdiscussie. Ook dat is een prijsinstrument. Wij moeten daarvan constateren dat het geen alternatief is voor rekeningrijden. Bij betaalstroken is de vraag aan de orde hoe de capaciteit uitgebreid kan worden, waarbij de kosten gedekt worden door degenen die over de betaalstrook willen rijden. Dat is dus een ander onderwerp dan rekeningrijden. D66 denkt dat beide onderwerpen de nodige aandacht verdienen. Ik kan mij voorstellen dat er een kaderwet betaalstroken zal komen. Misschien stelt de minister zich voor dit in zijn algemeenheid in de prijswet te regelen.

Bij het rekeningrijden heeft het ons overigens verbaasd dat in de kaderwetconstructie het tarief voor rekeningrijden opgenomen wordt. Kan de minister uitleggen waarom dit nodig is? Is dit geen kwestie van vormgeving in tweede instantie?

Ik denk dat het prijsinstrument wat onderbelicht is gebleven. De vraag is of je mensen niet door prijsprikkels kunt stimuleren om ander vervoer te gebruiken. Tot nu toe gebeurt het heel erg in de sfeer van straffen, maar het zou wat mij betreft meer kunnen gebeuren door verleiding. Je kunt ervoor zorgen dat het financieel zo aantrekkelijk wordt, dat men niet meer in de auto in de file wil gaan zitten. Ik denk dat we toe zijn aan radicalere maatregelen. Ik pleit er dan ook voor om te beginnen met een aantal radicale experimenten op die fronten. Laten we proberen om in een woonwijk heel betaalbaar, misschien zelfs gratis, fijnmazig vervoer te regelen naar opstap-punten voor openbaar vervoer: een metro- of een treinstation. Dat is een belangrijk nadeel van openbaar vervoer. Je wilt best de trein nemen, maar je moet er eerst nog naartoe en als je op de bestemming bent, moet je ook nog ergens naartoe.

Is het niet denkbaar om in een gebied als Leidsche Rijn – het hoeft niet per se een nieuwe woonwijk te zijn – mensen uit te nodigen om met slimme voorstellen te komen? Een ander mogelijk experiment is om op

een openbaarvervoerstraject in een gebied waar men veel last heeft van files een tijd te werken met verlaagde openbaarvervoerstarieven. We weten allemaal dat de tarieven in de spits tijden het hoogste zijn. Het is heel lastig uit te leggen waarom het uitgerekend dan zo duur is. Ik weet dat het ingrijpt in de verzelfstandiging van de NS, maar desondanks denk ik dat we iets moeten durven op dat front.

Ik denk dat ieder creatief idee op het punt van ketenbenadering gesteund moet worden. Gedeeld autobezit maakt daar nadrukkelijk een onderdeel van uit. Ik denk dat de rijksoverheid er alles aan moet doen, al was het maar in de vorm van het buiten de heffingen laten. Je zou zelfs aan BPM kunnen denken. Je zou het in ieder geval buiten de sfeer van rekeningrijden moeten houden. Ik denk dat iedere niet privé-auto die bijdraagt aan het beperken van het bezit en het gebruik van privé-auto's gehonoreerd moet worden. Ook op het punt van de ketenbenadering zou de rijksoverheid al het mogelijke moeten doen.

Bedrijfsvervoer is een onderbelicht aspect en een onderbelicht voordeel dat meer stimulans verdient dan we tot nu toe geven.

Wat betreft het rekeningrijden zou je kunnen overwegen om op één weg één strook open te houden waar je niet hoeft te betalen, een "niet-betaalstrook". Iedereen die de heffing van f 5 of f 7 niet wil betalen, kan in die strook gaan rijden. Wil de minister daar nog eens over nadenken?

De vergadering wordt van 13.40 uur tot 14.25 uur geschorst.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! De heer Van Gijssel heeft een toekomstperspectief geschetst en wij hebben een nota van de stichting Natuur en milieu mogen ontvangen, waarin ook een wervend toekomstperspectief is aangegeven. Ik wil het omdraaien en mijn sombere verwachtingen voor de toekomst schetsen, uitgaande van het beleid van de afgelopen jaren. Ik ben dan aangeland bij het jaar 2010. Veel wegenprojecten zijn uitgevoerd: de tweede Coentunnel is gerealiseerd, de A4 is toch aangelegd, de A73 is aangelegd, veel rijkswegen zijn verbreed of hebben spitsstroken gekregen, geld voor een goede inpassing, voor natuur en

voor leefbaarheid was er niet. Wegenprojecten die niet in het MIT stonden, zijn gerealiseerd via PPS. Het verzet van bewonersgroepen, lokale overheden en milieubeweging is moeilijk, zo niet onmogelijk gemaakt door de invoering van aanpassingen van de Tracéwet. Het aantal auto's is inmiddels 9 miljoen. Door de aanleg van nieuwe wegen en de verbreding van bestaande wegen was er even soelaas, maar daardoor gingen mensen weer verder van hun werk wonen en de files waren weer terug. Ook de introductie van corridors en lintbebouwing die moeilijk met het openbaar vervoer te bedienen waren vanwege de kostendekkingsgraad, heeft ervoor gezorgd dat steeds meer mensen weer met de auto gingen.

Helaas – zo zeg ik in de richting van de VVD – konden de wegen in de steden niet verbreed worden. De files in de spits staan nu ook in de steden. Vaak staan mensen al in hun eigen woonstraat in de file. Eerst heeft men nog geprobeerd alle vrijliggende fietspaden op te heffen en bij de rijbaan te trekken, maar ook dat bood geen oplossing. Integendeel, veel fietsers zitten door de verkeersonveiligheid nu ook in de auto. Melketiers – Melkertbaners – worden de hele dag ingezet om kinderen van en naar school en naar speelplekken te begeleiden. Onder druk van werkgevers en de ANWB is het betaald parkeren in de steden afgeschaft. Bewoners met een vergunning konden toch al niet meer in hun eigen wijk parkeren en waarom zou je er dan voor betalen? Er loopt in de Tweede Kamer een parlementaire enquête naar de totstandkoming van de Vinex. De meeste huishoudens hadden al snel twee auto's, waardoor niemand meer in het openbaar vervoer stapte dat uiteindelijk veel te laat klaar bleek te zijn. Door de marktwerking was er geen bedrijf dat nog lijnen in de Vinex wilde aanleggen en exploiteren, omdat het niet voldoende opbracht. Uit de verhoren blijkt dat de Vinex-contracten door het Rijk niet nagekomen waren. Het geld voor openbaar vervoer in de Vinex-gebieden bleek ingezet te zijn voor HSL en Betuwelijn. De VVD is het met deze conclusie niet eens, klapt uit de school en wordt uit de enquêtecommissie gezet. Inmiddels lopen de grote steden leeg vanwege de onleefbaarheid en de onbereik-

baarheid, maar ook omdat er in het kader van het MDW-project grote weidewinkels zijn verzezen die de binnensteden economisch kapot hebben gemaakt. Voorwaar een somber scenario, voorzitter.

De heer **Reitsma** (CDA): Is dit hele sombere scenario nu mét of zónder GroenLinks in de regering?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is op zich een goede vraag. Ik denk niet met GroenLinks in de regering, en daarom is het ook een somber scenario.

De heer **Reitsma** (CDA): Dan hebt u weinig ambitie voor de komende tien jaar.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En nu het scenario mét GroenLinks in de regering!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als ik uw spreekijd mag krijgen, dan graag. Ik hoop dat dit sombere scenario niet bewaarheid wordt. Eind jaren tachtig lag er een goed plan, het SVV-2, dat veel elementen in zich had om zo'n somber scenario te voorkomen. Juist die maatregelen die het autoverkeer moesten terugdringen en alternatieven moesten bevorderen, zijn echter helaas niet van de grond gekomen: van een forse verbetering van het openbaar vervoer tot de invoering van rekeningrijden, van het stimuleren van fietsen tot vervoersmanagement. Ook het locatiebeleid kwam niet van de grond. De provincies en de nationale overheid treden niet op tegen de vele ontduikingen van dit beleid en de markt heeft geen vertrouwen in de uitvoering van OV-plannen op A- en B-locaties. In 1996 wordt het locatiebeleid zelfs afgezwakt. De vraag is dan ook: waarom niet voortvarend die onderdelen van het SVV-2 uitvoeren, in plaats van weer nieuw beleid te formuleren? Ook de Raad voor verkeer en waterstaat trekt die conclusie in zijn rapport "SVV-2 nee, tenzij". Het is een beetje de crux van het mislukken van het SVV-2 en je ziet dat nu ook weer gebeuren in de discussie over het rekeningrijden, dat met name die maatregelen die fors kunnen ingrijpen in de mobiliteitsdiscussie en die het autoverkeer kunnen terugdringen,

niet worden uitgevoerd; soms door het ontbreken van een politiek draagvlak, soms doordat zij niet worden uitgewerkt. Als dit ook met het nieuwe SVV-3 zal gebeuren, lijkt het niet nodig een nieuw SVV te maken.

Voor ons is de perspectievennota niet de voorloper van een geïntegreerde mobiliteitsvisie voor de komende twintig jaar, hoewel er wel duidelijk elementen in zitten die onze steun en sympathie hebben. Als het gaat om beprijzing, had het voorstel van GroenLinks kunnen komen. Met de uitwerking zijn wij echter minder gelukkig.

Autobezit wordt minder belast, autogebruik meer. Hiermee wordt de stimulans om over te gaan op gedeeld autogebruik ondergraven. De overheid geeft weinig prikkels om de trend van gemiddeld bijna twee auto's per gezin te keren. De analyse dat veel mensen hun auto zullen wegdoen bij hogere variabele kosten, is twijfelachtig. Autobezit leidt tot autogebruik. Het aantal kilometers per auto blijft bijna gelijk in Nederland, doch het autobezit stijgt, terwijl bijvoorbeeld het autobezit onder de deelnemers aan autodata met 20 tot 30% is afgenomen. Parkeerruimte is ook schaars. Parkeren in woongebieden is nog bijna nergens belast. De perspectievennota blijft hierover een stuk vager dan over het belasten van de ritten.

Er is al gesproken over de berekening van de externe kosten. Wil de minister aangeven welke externe kosten zullen worden meegerekend? Hoeveel wordt bijvoorbeeld gerekend voor de schade als gevolg van het broeikas-effect, verstoring, doorsnijding of verkeersslachtoffers? Wij vinden dat je terughoudend en voorzichtig moet zijn met infrastructuurheffingen op het spoor tot de werkelijke externe kosten aan het wegverkeer en de automobilist zijn doorberekend.

Wij zijn het eens met de maatregelen voor benutting. Wij ondersteunen een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Met betere beveiligingssystemen op het spoor kan de capaciteit enorm toenemen. BB 21 zou sneller moeten worden ingevoerd, terwijl kV 25 een maatregel is die op korte termijn ingezet moet worden, maar die natuurlijk ook financiële afwegingen vraagt.

Een betere benutting van wegen door inhaalverbod, strips en toeritdosering is wat ons betreft ook akkoord.

Wij gaan echter niet akkoord met de benutting van voorzieningen voor de verkeersveiligheid en ik doel dan op de vluchtstrook. Op deze stroken wordt door de ANWB 250.000 maal per jaar hulp geboden. Verder maken politie, brandweer en ambulance daarvan veelvuldig gebruik bij calamiteiten. Deze stroken zijn er niet voor niets en kunnen niet worden vervangen door een enkele parkeerstrook om de paar kilometer. Wij vinden dat hierover nog eens een goed debat moet worden gevoerd in de Kamer, wellicht naar aanleiding van een evaluatie zoals anderen al hebben gesuggereerd. Wij denken dat het inzetten van vluchtstroken voor het autoverkeer zeer terughoudend moet worden benaderd.

Deze maatregel betekent bovendien de facto een wegverbreding. Dit is een functieverandering waarvoor MER-procedures zijn vereist. Ik denk dat wij hierover naar aanleiding van een evaluatie nog eens uitvoeriger moeten spreken.

Benuttingsmaatregelen die volgens ons echt veel effect hebben, zijn eigenlijk nog niet gekozen. Als landelijk een maximumsnelheid van 90 tot 100 km/uur wordt ingevoerd, zal de capaciteit van wegen enorm toenemen. Bij een snelheid van 70 tot 80 km/uur wordt de maximale wegcapaciteit optimaal gebruikt. Dit heeft bovendien grote positieve effecten voor milieu en veiligheid. Waar blijft het voorstel van de minister om in ieder geval in de Randstad over te gaan tot 100 km/uur? Het zal duidelijk zijn dat wij vinden dat een dergelijke snelheidsbeperking op het hele rijkswegennet zou moeten worden ingevoerd. GroenLinks vindt mobiliteit geen grondrecht, maar een onmisbare factor. Wij zijn het eens met de definitie in de perspectievennota. De vrijheid om mobiel te zijn mag echter niet ten koste gaan van anderen zoals verkeersslachtoffers, geen geluidsoverlast opleveren en ook niet ten koste gaan van natuur en milieu. De enorme toename van mobiliteit dwingt ons tot keuzes om binnen de genoemde kaders te blijven en tot een duurzame omslag naar een beleid dat houdbaar is voor meer dan twintig jaar en dat verstandig omspringt met de beperkte ruimte in

Nederland. Wij hebben bij de verkiezingen voor provinciale staten een nota, getiteld Mobiliteit op maat, uitgebracht waarin het onder meer gaat over de auto en het platteland. Dit is blijkbaar het meest blijven hangen. Ik hoor uit geluiden van andere fracties dat zij daar net zo over denken. In die nota hebben wij echter ook een aantal andere dingen aangegeven. Voor de komende twintig jaar vinden wij belangrijk dat wij wat de ruimtelijke ordening betreft gelijkop werken met de vijfde nota. Centraal moet blijven staan het compact bouwen met goede mogelijkheden voor lightrail en HOV, veel groen, wonen en werken bij elkaar en een omslag van fysieke naar virtuele mobiliteit, iets wat ook de Raad voor verkeer en waterstaat adviseert: niet bouwen in corridors, maar bij en in de steden en de technologie een grote rol laten spelen in het voorkomen van veel mobiliteit. Ook hebben wij in die nota ideeën vermeld over OV-netwerken en wijktransferia, door de heer Van Gijssel mobiliteitscentra genoemd. Verder komt in die nota een heffing op grond in C-locaties aan de orde. Daarvan is de bedoeling de grond duurder te maken om bedrijven te stimuleren om zich in A-locaties te vestigen.

Wij menen dat voor de komende jaren langetermijnperspectieven geschetst moeten worden, terwijl in het nieuwe NVVP een actieplan moet worden opgenomen waaruit blijkt wat met concrete maatregelen de komende vijf jaar beoogd wordt. Met name denken wij daarbij aan het veel meer stimuleren van het openbaar vervoer dan in de perspectievennota wordt aangegeven. Ook wij verwijzen naar de nota marktwerking met veel voorbeelden uit het buitenland over hoe het zou kunnen. Wij menen dat de minister het initiatief moet nemen om met de vier grote steden en de vier Randstadregio's gezamenlijk een plan te maken voor de manier waarop het openbaar vervoer in de komende jaren er in de Randstad uit zou kunnen zien. Daarbij kan sprake zijn van allerlei bestaande plannen tot een samenhangend geheel, terwijl er ook sprake kan zijn van nieuwe ideeën.

Ik sluit mij aan bij wat anderen over het fietsverkeer hebben gezegd. Vaak wordt gezegd dat de rol van de fiets belangrijk is. In het plan van de stichting Natuur en milieu wordt op vrij innovatieve wijze de rol van de

fiets in de komende tijd geschetst. Wij vergeten wel eens dat 28% van de mensen in het woon-werkverkeer op de fiets gaat, tegen slechts 8% per openbaar vervoer. Wij denken dat het niet bij lippendienst bewijzen moet blijven, maar dat serieus werk gemaakt moet worden van de mogelijkheden die de fiets biedt, ook als het gaat om langere afstanden, waarbij ik denk aan snelfietspaden die in ontwikkeling zijn tussen Amsterdam en Utrecht en tussen Helmond en Eindhoven. Wij zijn van mening dat er een sturend parkeerbeleid moet komen, evenals een parkeerwet die steden en regio's dwingt rond de grote steden parkeerbeleid in te voeren. Ik ben het eens met wat de heer Van Gijssel heeft gezegd over de prijs van het parkeerbeleid. Die zou veel mensen kunnen stimuleren om geen auto meer te bezitten, maar er af en toe gebruik van te maken. Tot slot stellen wij voor te komen tot een stuurgroep experimenten mobiliteit die allerlei initiatieven uit de samenleving honoreert en die mogelijkheden biedt om deze tot uiting te laten komen. Wij menen dat er in de samenleving en bij maatschappelijke organisaties veel ideeën leven die nu niet tot wasdom komen, maar die wel zekere potenties hebben.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De naam van deze nota is precies goed: perspectievennota. Als wij de perspectieven die hier vandaag over tafel gaan op een rijtje zetten, is het wonderlijk dat in één nota zoveel verschillende en uiteenlopende perspectieven geschetst kunnen worden. Uit de nota blijkt in ieder geval heel duidelijk dat eerdere beleidsdoelstellingen in veel gevallen niet zijn gehaald. Het autobezit en de congestie zijn toegenomen, de emissies zijn over het algemeen niet voldoende verminderd en de verkeersonveiligheid is toegenomen. Om deze negatieve ontwikkelingen te keren, wordt een aantal voorstellen gedaan. In een van de commentaren las ik dat de perspectievennota niet getuigt van een integrale visie op verkeer en vervoer, maar meer een verzameling van losse, soms zelfs onsamenhangende voorstellen is. In dat commentaar kan de SP-fractie zich herkennen. In de nota is enerzijds sprake van een vernieuwend blik op de nieuwe

technieken die een rol kunnen spelen bij het oplossen van problemen, terwijl anderzijds ondubbelzinnig wordt gekozen voor het beprijzen van infrastructuur als instrument om op korte termijn verbeteringen tot stand te brengen. Het is zeer de vraag wat het vertrouwen in marktwerking in de sector verkeer en vervoer gaat brengen. De SP vreest dat er sprake zal zijn van negatieve gevolgen voor de mobiliteit van grote groepen burgers en zij sluit een tweedeling in de mobiliteit niet uit. Voor de SP-fractie moet het mobiliteitsbeleid allereerst gericht zijn op een duurzame ontwikkeling. Daarnaast is mobiliteit in onze samenleving sociaal en/of economisch gezien voor iedereen noodzakelijk geworden en ze zou in die zin een recht genoemd kunnen worden. Dat dit mobiliteitsbeleid sterk verbonden moet zijn met de ruimtelijke ordening, spreekt eigenlijk voor zichzelf, maar die relatie komt in de perspectievennota nauwelijks aan de orde. Er wordt in de nota wel een relatie met corridors gelegd, met achterlandverbindingen die vooral vanuit economisch oogpunt van belang zouden zijn. Met name de Betuweroute, maar ook de huidige HSL-constructie, is echter noch voor het milieu, noch voor de filebestrijding, noch voor de economie van veel belang. Hier worden wel tientallen miljarden in gestopt zonder dat duidelijk is wat de positieve effecten zijn voor de gehele Nederlandse samenleving. Deze projecten vormen een loden last doordat ze veel geld wegzuigen bij andere, betere projecten. Zo wordt het opkrikken van het bestaande spoorweginfrastructuur, bijvoorbeeld door de introductie van 25 kV in het hele land of door een betere beveiliging, een kwestie van lange termijn, terwijl wij dit al veel eerder hadden moeten doen. Er wordt in de nota niet gesproken over een gewenste spreiding van economische activiteiten over het land of over de vraag hoe vanuit sociaal perspectief de locatie van nieuwe woongebieden moet zijn in relatie tot verwachte mobiliteitsproblemen. Dat is een gemiste kans. Ik ga ervan uit dat dit in het NVVP wel zal gebeuren. De SP meent verder dat er voor problemen die er nú zijn, ook nú een begin gemaakt moet worden met de oplossing. Voor de minister ligt de oplossing vooral in het prijsinstrument, dat zeer uitvoerig wordt

beschreven, soms zelfs bijna als zaligmakend. De regering lijkt te streven naar de perfecte markt, waar een onzichtbare hand een evenwicht tussen vraag en aanbod tot stand brengt. Volgens de nota zorgt het prijsinstrument "voor een optimale allocatie van schaarse middelen"; "prijzen maken immers zichtbaar wat mensen echt willen", zo is de redenering. Maar wanneer mensen geen andere keus hebben om van huis naar het werk te komen dan met de auto, qua kosten of qua tijd, dan is openbaar vervoer geen alternatief en dan kun je dus niet spreken van een perfecte markt. Daarnaast is het zeer de vraag of het redelijk is om het principe de gebruiker betaalt onverkort toe te passen. Dit doen wij niet in het onderwijs en ook niet in de gezondheidszorg, wat de meesten onder ons vanzelfsprekend vinden. In onze optiek behoort verkeer en vervoer ook op basis van solidariteit te worden georganiseerd. Overigens blijkt uit de nota dat ook de minister worstelt met het prijsmechanisme. Het komt haar niet altijd goed van pas. Zo wil zij het goederenvervoer per spoor graag stimuleren, maar wanneer je alle kosten doorberekent, wordt het nooit wat met de trein. In de perspectievennota wordt terecht geconstateerd dat de overheid sociale belangen moet behartigen. In maatregelen zou de overheid de sociale rechtvaardigheid moeten garanderen. Nu heeft de minister haar plannen voor het invoeren van rekeningrijden aangepast, maar haar opvatting dat de sociale rechtvaardigheid bij rekeningrijden zit in het feit dat iedereen moet betalen die door een poortje rijdt, delen wij niet. De minister zal de rekening nooit zien als zij met de dienstauto onder het tolpoortje doorrijdt, maar het lagere personeel van het ministerie dat met de auto naar de Plesmanweg komt, zeker wel. Vrijgesteld van het rekeningrijden zijn ongetwijfeld ook de directieleden die in lease-auto's rijden, en de grote jongens uit het bedrijfsleven. De sociale rechtvaardigheid die de minister bij rekeningrijden veronderstelt, is er volgens de SP niet. Gezien de weerstand in de samenleving en in de Kamer gaan wij er overigens van uit dat dat rekeningrijden er helemaal niet komt; misschien wel als experiment, maar zeker niet op de manier die de minister zich had voorgesteld.

Mobiliteit is voor iedereen van belang, zowel in economische als in sociale zin; het wordt in de nota erkend, maar het wordt onvoldoende als uitgangspunt genomen. Maatschappelijk gezien kan de beïnvloeding van de automobiliteit bijdragen aan vermindering van de milieuproblematiek, de onveiligheid en het ruimtebeslag. Dat zouden dan ook de uitgangspunten moeten zijn voor het beleid, en niet het geloof in marktwerking. Als dat de uitgangspunten waren, dan zou het vliegen op korte afstanden duurder worden, want dat is een enorme belasting voor mens en milieu. Dan zouden ook de trein en het stads- en streekvervoer beter en goedkoper worden, want dat zijn de weinige milieuvriendelijke alternatieven voor de auto. Bovendien hebben dan alle mensen een reële mogelijkheid zich te verplaatsen. Marktwerking in het openbaar vervoer zal ertoe leiden dat op den duur dunbevolkte gebieden slecht bereikbaar worden en dat mensen met een laag inkomen beduidend minder mobiel worden. Ik roep de minister op meer oog te hebben voor de in sociaal opzicht mogelijk nadelige gevolgen van marktwerking in het openbaar vervoer. Zij lijkt in de nota tweedeling in mobiliteit niet uit te sluiten en deze op termijn zelfs als uitkomst te aanvaarden. In de nota wordt gesteld dat prijsgevoelige groepen – bedoeld worden lage-inkomensgroepen – bij de invoering van een kilometerheffing zullen gaan carpoolen, treinen en fietsen. Omdat dit samengaat met de voortgaande tariefsverhoging in stads- en streekvervoer, zullen grote groepen mensen zich dus nauwelijks meer kunnen verplaatsen over grotere afstanden. Een dergelijk mobiliteitsbeleid is niet sociaal rechtvaardig, zelfs niet sociaal. Hoe kan in één adem worden gezegd dat marktwerking in het openbaar vervoer kan leiden tot het afstoten van onrendabele lijnen en dat variabilisatie van kosten van autorijden de concurrentiepositie van het openbaar vervoer versterkt? De minister stelt dat mensen de afweging tussen auto en openbaar vervoer dan beter kunnen maken, maar marktwerking betekent dat er winst gemaakt moet worden. Wanneer vervoersbedrijven verlies lijden, zullen zij dat oplossen door bij concessies, of mogelijk zelfs eerder, de overheid voor het blok te zetten. Als gevolg daarvan zullen ofwel de

onrendabele delen worden weggesneden, ofwel meer subsidies moeten worden verstrekt. Zo kan het straks gebeuren dat de bewoners van het Groningse platteland gestimuleerd worden om de trein of de bus te pakken, maar dat er daar tegelijkertijd lijnen worden opgeheven.

De **voorzitter**: De spreektijd van uw eerste termijn is voorbij.

De heer **Van Bommel** (SP): Gelukkig voorziet de minister in de nota dat de maatschappelijke gevolgen van maatregelen onacceptabel kunnen worden en daarvoor zijn grofweg twee maatregelen bedacht. De maatregel wordt niet of gematigd ingevoerd of de gevolgen worden gecompenseerd. De nota spreekt in dit verband van het "afvijlen van de sociale scherpe kanten". Ik geloof daar niets van. Het doorvoeren van veel van de genoemde prijsmechanismen brengt zoveel kosten met zich mee, dat er van die compensatie niet veel over zal blijven. De individueel gerichte sociale zorg waar de nota over spreekt, zal inderdaad dezelfde zijn als de individuele huursubsidie; een beperkte tegemoetkoming voor de laagste inkomens, die ver achterblijft bij de snelle stijging van de kosten. Een belangrijke oorzaak van de toegenomen mobiliteit is de toegenomen afstand tussen wonen en werken, mede dankzij de toegenomen welvaart. Soms is die toegenomen afstand het gevolg van overheidsbeleid, denk aan het groeikernenbeleid en de aanleg van Vinex-locaties. Ook de schaalvergroting en bedrijfsverplaatsingen zijn hier debet aan. Integraal beleid zou ertoe moeten leiden dat bedrijven meebetalen aan de externe maatschappelijke kosten die het gevolg zijn van verplaatsing of schaalvergroting. De ministers van V en W, VROM en EZ zouden meer moeten samenwerken om de gevolgen van het afzonderlijke beleid aan elkaars doelstellingen te toetsen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb genoteerd dat de SP geen prijsbeleid wil, geen rekeningrijden maar ook geen congestie.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik heb niet gezegd dat wij geen prijsbeleid willen. Ik heb kritiek geuit op de in de nota gedane voorstellen inzake

prijsbeleid en ik heb gewezen op een aantal nadelige sociale gevolgen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Welke voorstellen doet u dan?

De heer **Van Bommel** (SP): De variabele kosten mogen wat ons betreft omhoog, bijvoorbeeld door het verhogen van de accijns.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar daar was geen ruimte voor.

De heer **Van Bommel** (SP): Het verhogen van de accijns en het terugdringen van de wegenbelasting is voor ons een optie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Toch is dit wat de VVD tot nu toe wil. Voorts zegt u dat er eerst een alternatief moet zijn, voordat er iets aan het prijsbeleid kan gebeuren. Ook dat wil de VVD. Hebben de VVD en u precies dezelfde opvatting? En zo neen, waar zit het verschil?

De heer **Van Bommel** (SP): Het grote verschil tussen de SP en de VVD gaat om het dichtasfalteren van de Randstad. Wij zijn daar geen voorstander van. Wij hebben oog voor de nadelige sociale gevolgen van het beprijsen van het gebruik van de auto. Daarbij hebben wij veel aandacht voor de ontbrekende keuzevrijheid. Mensen in een bepaalde regio kunnen in sommige gevallen alleen maar met de auto hun woning en werk bereiken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Welke maatregelen stelt u voor om congestie en dichtasfalteren te voorkomen?

De heer **Van Bommel** (SP): Er zal altijd enige congestie zijn. Sterker nog, ik meen dat het streven tot een volledige oplossing van congestie verkeerd is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dus uw boodschap betreffende die tweedeling is: u kunt gewoon in de file blijven staan.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik meen dat er altijd wel files zullen zijn. Files hebben bovendien een nuttige functie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De boodschap van de SP is mij in ieder geval duidelijk.

De heer **Van Bommel** (SP): Tot slot kom ik bij de Randstadrailring. De SP is van mening dat de realisatie daarvan met grote voortvarendheid gerealiseerd moet worden, in de publieke sfeer en geïntegreerd in het bestaande spoorwegnet. De vier grote steden, inclusief Vinex-locaties en een aantal groeikernen, dienen via een ring met elkaar verbonden te worden. Ook de HSL zou hier overheen kunnen. De stichting Duurzame mobiliteit heeft een dergelijk voorstel tijdens een onlangs in Nieuwspoor gehouden persconferentie gelanceerd. Kent de minister dit voorstel en wat is haar mening daarover?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Na lezing van de perspectievennota blijft bij ons de indruk achter dat, ondanks het late tijdstip van verschijnen, er toch sprake is geweest van haastwerk. Natuurlijk, in de nota wordt een aantal nuttige bouwstenen genoemd voor het toekomstige verkeers- en vervoersbeleid, maar per saldo mist het een gedegen en samenhangende visie. In de nota ontbreekt bijvoorbeeld een perspectief op een slagvaardig fietsbeleid. In het luchtvaartdossier blijft de bijdrage die de zeppelin kan leveren aan de oplossing van het mobiliteitsprobleem onbesproken. Ook ten aanzien van het spoor wordt een kans gemist, omdat de capaciteitsvergroting aanpassing van het net naar 25 kV niet wordt genoemd, terwijl dit punt een wezenlijke discussie waard is. Verder blijft de binnenvaart onderbelicht. Het onderliggende vaarwegennet heeft desondanks toch een enorme potentie voor het vrachtvervoer. Ik neem aan dat de minister aan deze belangrijke zaak in het NVVP nadrukkelijk aandacht zal besteden en dat de omissies die ik heb genoemd – er zijn vanochtend ook andere genoemd – zullen worden rechtgezet. Het perspectief van de perspectievennota lijkt nogal te verschillen van dat van het tweede structuurschema Verkeer en vervoer. Waar tien jaar geleden de zorg om het milieu centraal stond, staan nu de bereikbaarheid van de economische centra en het tegengaan van de files centraal. Waar toen op grond van de noodzaak van duurzame ontwikkeling de mobiliteitsontwikkeling als een van de grootste

toekomstige maatschappelijke problemen werd gezien en werd gekozen voor het beperken van de groei van met name de automobilititeit tot 35% van het niveau van 1986, draait het nu om de onmisbaarheid van de mobiliteit en de bereikbaarheid van de economische centra. Zeker, ook in het SVV-2 zou er nog sprake zijn van een groei van 35%, maar men sprak nog over beperking. Nu wordt ervan uitgegaan dat de groei zal doorzetten en dat dit gegeven om innovatieve oplossingen vraagt.

Hiermee samenhangend is de verschuiving van de gedragsbeïnvloeding en mentaliteitsverandering in de richting van het geloof in de techniek, waarvan oplossingen worden verwacht. Ik noem onder andere rekeningrijden, toeritdosering, snelheidsbegrenzers, cruisecontrol en betaalstroken. Het gaat daarbij niet alleen om accentverschillen. Het gaat mijns inziens wel degelijk om een verschil in visie. Vormden de noodzaak tot sturing van de mobiliteitsontwikkeling en van reductie van de mobiliteit bij het opstellen van het SVV-2 nog de centrale thema's, nu staan de individuele keuzevrijheid en het bestrijden van de negatieve effecten van de mobiliteit centraal. Hoewel in deze nota een aantal op zichzelf goede maatregelen wordt voorgesteld, zou deze nota daarom toch als volgend kunnen worden aangemerkt, namelijk volgend aan wat de mobiele consument wenst.

Ondanks de brede ondertekening van de bijgevoegde intentieverklaring, zowel door het kabinet als de bestuurlijke partners, zou je de voorliggende nota in bepaalde opzichten als een sectornota kunnen beschouwen. Natuurlijk, de schade aan het milieu moet worden beperkt en de leefbaarheid en de verkeersveiligheid moeten worden verhoogd, maar centraal staat toch de bijdrage die de mobiliteit kan leveren aan de verdere sociaal-economische ontwikkeling. Het recht van het individu op mobiliteit lijkt het te hebben gewonnen van het collectieve recht op een duurzame samenleving, waarbij energie wordt bespaard, ruimte niet verder wordt versnipperd, stilte wordt behouden en landschap wordt bespaard.

De heer **Reitsma** (CDA): Mag ik de heer Stellingwerf vragen of hij nu ervoor pleit om de doelstellingen die

in het SVV stonden ten aanzien van de reductie van automobilititeit, opnieuw in een NVVP in te brengen? Dan is hij zo ongeveer de eerste die dat in dit huis en buiten dit huis doet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat weet ik niet. Ik heb bij anderen toch ook wel gehoord dat er nadrukkelijker doelstellingen op dat gebied zouden kunnen worden gehanteerd. Ik constateer in elk geval dat een lijn die in het vorige SVV werd genoemd, wordt losgelaten. Het zou mij een lief ding waard zijn wanneer wij de moed zouden kunnen opbrengen om ook in die zin doelstellingen te blijven stellen. Of dat die 35% moet zijn, laat ik even in het midden. Ik constateer echter dat dit denken met deze nota helemaal wordt losgelaten en dat betreurt ik.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat betekent dat de heer Stellingwerf afstand neemt van de filosofie in deze nota over de betekenis van mobiliteit voor het welzijn van burgers en van bijvoorbeeld de gedachten van de stichting Natuur en milieu over mobiliteit ten aanzien van het welzijn van burgers?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Het ligt niet zo zwart-wit als de heer Reitsma nu wil doen geloven. Wij erkennen natuurlijk dat ieder mens zich moet kunnen verplaatsen en dat mobiliteit een groot goed is. Dat erkent iedereen. Het gaat erom dat aan dit proces van steeds groter wordende mobiliteit ook grenzen gesteld moeten worden. Iedereen kan niet zomaar ongebreideld zijn gang gaan en zich mobiel gedragen. De effecten zien wij overal om ons heen, in de gehele wereld. Mij dunkt dat het helemaal niet zo gek is om daar ook de vinger bij te blijven leggen. Ik betreurt het eerder dat dit denken uit het SVV-2 blijkt bij een aantal andere fracties geheel is losgelaten. De minister zal mij tegenwerpen dat ik nu een wat te zwart-witbeeld schets van het voorgenomen beleid. Met de perspectievennota in de hand kan ook gewezen worden op een aantal goede mogelijkheden. Vandaag gaat het om de beleidsuitgangspunten en de hoofdlijnen van toekomstig beleid, over het denken achter de mobiliteitsontwikkeling en de aanpak van de problemen. Wij komen tot de conclusie dat het denken wijziging

heeft ondergaan. De nota en de samenstellers daarvan zijn kinderen van deze tijd. En in deze tijd is het een gegeven dat milieu als thema op de jaarlijkse probleemthermometer is weggezakt naar de tiende plaats. In onze steeds verder op individuele vrijheid en materiële welvaart gerichte maatschappij lijkt duurzame ontwikkeling pas een probleem te worden gevonden als de individuele gezondheid wordt aangetast. Pas dan kan sprake zijn van inperking van de individuele keuze en bewegingsvrijheid. Wij vinden dat een verontrustende ontwikkeling. Een dergelijke visie is te veel gericht op de korte termijn en gaat te veel uit van het wel begrepen eigenbelang en te weinig van het niet begrepen belang van de samenleving op de lange termijn.

In dat opzicht vinden wij de missie van Paars II, waarmee de nota inzet, helemaal niet helder. Het gaat de regering bij het verkeers- en vervoersbeleid om "het vinden van een verantwoord evenwicht tussen economische kracht en behoud van de kwaliteit van ons leefmilieu, tussen economische dynamiek en sociale rechtvaardigheid, tussen ontplooiing en wederzijdse verantwoordelijkheid".

Met de volzin uit het regeerakkoord kun je te veel kanten op. Het draait om vragen als: wie weegt af, en wie bepaalt wanneer sprake is van evenwicht? Dat evenwicht is nog nooit geformuleerd. Van een overheid mag, ja moet met het oog op de intensiteit en de omvang van de problemen worden verwacht dat zij zich niet primair laat leiden door het privaat gewenste maar door het collectief noodzakelijke. Wijsheid is daarbij een vereiste. In dat licht moet mijns inziens ook de maatschappelijke discussie over het rekeningrijden worden gezien.

Rekeningrijden was en is het centrale idee binnen de regeringsplannen om de doelstelling bereikbaarheidsvergroting en filebestrijding te kunnen bereiken. De fractie van de RPF heeft altijd erkend dat alleen met een gericht prijsbeleid de ongewenste vormen van mobiliteit zijn terug te dringen. Ongewenste vormen van mobiliteit vertonen nog te veel het kenmerk van de ongeprijsde schaarse, zoals prof. Goudswaard dat in de jaren zeventig reeds heeft benoemd. De vraag is nu of het rekeningrijden een oplossing biedt voor het fundamentele mobiliteits-

probleem, of dat het slechts een bijdrage levert aan filebestrijding en bereikbaarheidsvergroting. Dat laatste is in ieder geval het beperkte oogmerk van de regering. Rekeningrijden beperkt slechts de uitwassen van een scheefgegroeid mobiliteitsstelsel. Het corrigeert het mobiliteitsgedrag op bepaalde plaatsen en op bepaalde tijden. Het kan daarmee niet zoveel meer zijn dan een weliswaar nuttige vorm van symptoombestrijding. Daarbij komt dat het rekeningrijden veel verkeersdeelnemers niet ten onrechte het gevoel geeft onrechtvaardig en willekeurig te worden behandeld. Dan woon je misschien al tegen je zin in de Randstad, dan ben je door overheidsbeleid uit het recente verleden al gedwongen tussen wonen en werken heen en weer te pendelen en dan moet je als enige groep in Nederland jaarlijks ook nog eens een fors bedrag mobiliteitsheffing extra op tafel leggen! Na verzet vanuit de samenleving heeft het kabinet besloten het rekeningrijden waarschijnlijk alleen in de regio Amsterdam als proef in te voeren. De getroffen doelgroep is beperkt, maar het rechtvaardigheidsgevoel van de Amsterdammers zal door de inperking niet zijn bevredigd. Mijn fractie zet grote vraagtekens bij de door de regering gekozen benadering ad hoc. Als na 2002 dit systeem breder zal worden toegepast, ben ik ervan overtuigd dat daarmee het draagvlak voor elke andere aanpak van het mobiliteitsprobleem wordt gereduceerd. Mijn fractie pleit reeds een aantal jaren voor een totaal andere benadering, waarbij het probleem van de toenemende automobilitateit integraal wordt aangepakt. Willekeur en onrechtvaardigheid worden daarbij voorkomen omdat als basis een systeem wordt gekozen dat in heel Nederland voor iedereen geldt. De heffingsgrondslag is het jaarlijks aantal verreden kilometers. Je betaalt naar de mate dat je hebt gereden. Ik doel op het instrument van de kilometerheffing. Die kan jaarlijks via en met de belastingdienst worden verrekend. Wij zijn de regering erkentelijk voor het feit dat zij in de perspectievennota haar tijdens de begrotingsbehandeling gedane toezegging aan onze fractie is nagekomen om in de nota uitdrukkelijk aandacht te besteden aan de kilometerheffing.

De heer **Reitsma** (CDA): Kan de heer Stellingwerf wat meer duidelijkheid verschaffen? Ik heb altijd begrepen dat hij een voorstander was van het generiek rekeningrijden. Begrijp ik het goed dat hij, nu hij in de perspectievennota de kilometerheffing heeft binnengehaald, het generiek rekeningrijden in de Randstad of in een ander deel van Nederland niet wil invoeren? Als u daarover helderheid verschaft, weten wij op welke partijen wij nog meer mogen rekenen waar het gaat om het bestrijden van dat onzalige idee.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik weet niet precies waar de heer Reitsma al die wijsheid uit de historie vandaan haalt. Natuurlijk hebben wij in het verleden het rekeningrijden als proef niet afgewezen. Wel hebben wij er te allen tijde bij gezegd dat het een gedeeltelijke oplossing is voor een groter probleem. Wij geven de voorkeur aan een fundamenteel werkend systeem, te weten de kilometerheffing. Dat systeem werkt integraal in het gehele land, terwijl je er ook nog mee kunt differentiëren in regio's waar bijvoorbeeld geen of onvoldoende openbaar vervoer is. Je kunt het probleem van de grensproblematiek ermee oplossen wat betreft de accijnzen. Je kunt die accijnzen helemaal afstemmen op de buurlanden. Kortom, er zit een groot aantal voordelen aan dat integraal werkende systeem, dat onze voorkeur heeft boven rekeningrijden. Zo die er al komt, zouden wij niet verder willen gaan dan een proef met rekeningrijden. Onze fractie zal er in ieder geval niet een echte bijdrage aan willen leveren.

De heer **Reitsma** (CDA): In feite zegt u dus dat het desbetreffende wetsvoorstel inclusief de nota van wijziging niet in lijn is met de opvatting van de RPF. U bent er dus eigenlijk tegen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ja, dat klopt.

Mevrouw **Giskes** (D66): U zei zo-even dat het zo oneerlijk is voor de mensen in de Randstad als ze ook nog eens meer moeten betalen door het rekeningrijden. Echter, als u pleit voor differentiatie in de kilometerheffing, is het effect voor die Randstadbewoners hetzelfde. Of zie ik dat verkeerd?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat ziet u verkeerd. In de Randstad is namelijk een groot aantal alternatieven aanwezig...

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat geldt voor rekeningrijden ook.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Nee. Het rekeningrijden is eigenlijk een oplossing voor een geheel ander probleem, namelijk een oplossing voor de fileproblematiek teneinde de bereikbaarheid van een economisch centrum te vergroten. Wij geven verre de voorkeur aan de introductie van genoemd integraal werkend systeem om het totale mobiliteitsprobleem aan te kunnen pakken. Natuurlijk is het heel moeilijk om in het gehele land het probleem op te lossen met een maatregel. Je zult dus ook gebiedsgericht moeten werken.

Mevrouw **Giskes** (D66): De essentie van rekeningrijden is nu juist de gebiedsgerichte aanpak, namelijk daar waar er fileproblemen zijn, een oplossing bieden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan praten wij waarschijnlijk over twee verschillende problemen. Ik vind dat je het mobiliteitsprobleem in den brede aan zou moeten pakken met de introductie van de kilometerheffing. Je kunt de files terugbrengen en de bereikbaarheid vergroten door middel van rekeningrijden. Echter, wanneer je het ene doet, namelijk de eerste beperkte stap van het rekeningrijden zetten, ga je het draagvlak in de nabije toekomst voor een kilometerheffing waarschijnlijk volstrekt onderuithalen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mijnheer de voorzitter! De SGP-fractie heeft met veel belangstelling uitgezien naar de komst van de perspectievennota. Die moet immers dienen als agenda voor de opstelling van het eerste NVVP. Ik wil beginnen mijn waardering uit te spreken voor de open procedure waarlangs de nota tot stand is gekomen. Dat is goed voor het draagvlak, maar het roept ook een vraag op, namelijk over de status van het stuk. De nota is door diverse bestuurspartners ondertekend. Ik denk aan de intentieverklaring die er aan voorafgaat. Wat betekent dat echter precies? Hebben wij het nog wel over een echte rijksnota? Impliceert

de gekozen handelwijze niet een aantasting van de eigen verantwoordelijkheid van het Rijk, waardoor een diffuse vermenging van verantwoordelijkheden tussen rijksoverheid en bestuurlijke partners zou kunnen ontstaan?

Kennisneming van de nota heeft een licht gevoel van teleurstelling bij onze fractie achtergelaten. In veel nota's is recent gewezen op de noodzaak van een integrale visie op de verhouding tussen mobiliteit, ruimte, milieu en economie. Juist de perspectievennota zou bijzonder geschikt geweest zijn om op dit punt voorzetten te geven, maar een dergelijke integrale visie biedt de nota echter niet. Dat vinden wij spijtig, omdat nu de bedding ontbreekt waarin het mobiliteitsbeleid gestalte moet krijgen. Het gevaar is groot dat op die manier het mobiliteitsvraagstuk de ruimtelijk-economische richting van ons land gaat sturen in plaats van andersom. In dit verband wijs ik erop dat de nota slechts summier aandacht besteedt aan de afstemming met de vijfde nota ruimtelijke ordening. De ruimtelijke concepten zoals de corridorbenadering die daarin aan de orde zullen komen, zullen veel invloed hebben op de behoefte aan verkeersinfrastructuur. Mijn vraag is of wij in het kader van het NVVP tot een brede, integrale afweging komen. Die zit niet in deze nota en, nogmaals, dat betreurt mijn fractie. Tal van onderdelen voor het beleid worden niet of nauwelijks genoemd dan wel geïsoleerd behandeld. Ik noem de potenties van de binnenvaart, het ondergronds vervoer, fietsbeleid, ketenmobiliteit. Collega's hebben ook al voorbeelden genoemd. De nota krijgt daardoor een sterk fragmentarische en thematische opzet. De financiële vertaling van het beleid wordt op die manier weinig helder, terwijl daar juist zeer grote knelpunten liggen. Mijn fractie was verheugd dat al op pagina 7 van de nota werd geconstateerd dat mobiliteit niet kan worden beschouwd als een recht. Dat zou een zinvol uitgangspunt zijn geweest voor een fundamentele discussie over mobiliteit, zoals wij die steeds hebben beleid. Ik moet echter constateren dat er in deze nota verder weinig mee wordt gedaan. Er worden althans geen consequenties aan verbonden. Enkele regels verder lezen wij al dat de nota geen onderscheid maakt ten aanzien van

de motieven van reiziger en vervoerder. Uitgangspunt is gelijkwaardigheid en eigen verantwoordelijkheid van verkeersdeelnemers. Hoe verhouden deze zich tot elkaar? Is het de visie van de regering dat verplaatsingsmotieven voor de overheid nooit een rol van betekenis kunnen spelen? Waar ligt dan precies de overheidstaak in dezen? Is deze alleen facilitair of ook sturend? Onze fractie mist node het beginsel van rentmeesterschap, zowel op individueel niveau als voor de overheid.

De perspectievennota zet sterk in op het prijsbeleid. Wij zijn daar voorstander van. Ik heb dat menigmaal uiteengezet. Kosten moeten worden doorberekend aan de gebruiker. Om die reden zijn wij een groot voorstander van de kilometerheffing waarmee op adequate wijze niet het bezit, maar het gebruik van de auto wordt belast. Wij zijn met collega Stellingwerf erkentelijk voor de wijze waarop aan onze gezamenlijke motie, ingediend bij de begroting van 1998, in dit stuk aandacht is besteed. De vraag is wel hoe het besluitvormingstraject verdergaat. Wordt het verder uitgewerkt? Wordt het een prioriteit in het beleid? Wij vinden het namelijk veel verstandiger daaraan voorrang te geven boven een soort duur intermezzo van het rekeningrijden. Dat zou in onze ogen hoogstens een intermezzo zijn voor de kilometerheffing en dat vinden wij een verkeerde keuze.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik denk dat de heer Van den Berg wil differentiëren naar soorten gebied. Als je op het platteland woont, heb je immers weinig alternatieven en maak je meer kilometers. Doe je dan niet impliciet hetzelfde als bij rekeningrijden? Hanteer je dan ook niet in gebieden waarop de druk het grootst is, hoge tarieven?

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw Giskes heeft mij niet horen zeggen dat het nooit zou kunnen. Mijn benadering is een andere. Ik vind een kilometerheffing een veel betere, integrale oplossing voor het vraagstuk van de toerekening van kosten van het autogebruik. Dat is een structurele oplossing van de variabelisatie en dat is rekeningrijden niet. Dat is bovendien vreselijk duur. Er zijn veel investeringen voor nodig. Ik mag wellicht verwijzen naar de

discussie die wij al eerder daarover hebben gevoerd, ook bij de begrotingsbehandeling van 1998. Die heeft toen geresulteerd in een motie van collega Stellingwerf en mij. De minister haakt daar nu positief op in. Dat is een bredere conceptie dan hetgeen mevrouw Giskes zegt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij hebben die motie ook gesteund. De heer Van den Berg doet het voorkomen alsof het of-of is. Een kilometerheffing wordt waarschijnlijk bepaald door de plaats waar je woont. Er moet een reden zijn waarom je afsprekt waarom de een minder betaalt en de ander meer. Iemand van buiten de Randstad die toevallig in de Randstad rijdt, wordt niet getroffen door het hogere tarief. Iemand die wel in de Randstad woont en meestal in Drenthe rijdt, moet wel dat hoge tarief betalen. Kortom, er zitten nogal wat haken en ogen aan iets wat de heer Van den Berg doet voorkomen als een simpele methode. In beide gevallen probeer je het rijden in gebieden waar het heel druk is wat te beperken. Waarom zou je die tegenstelling creëren?

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mevrouw Giskes heeft mij absoluut niet horen zeggen dat het een simpele methode is. Mijn vraag aan de minister is juist of zij het thema verder wil oppakken en uitwerken. Een heel belangrijk punt daarbij is het faseverschil tussen rekeningrijden en de mogelijkheid van invoering van een kilometerheffing. De vraag is voor mij dan of je die dure tussenfase nog moet ingaan of dat je meteen moet inzetten – en dat is mijn benadering – op de kilometerheffing. Daar moet ook bij bedacht worden dat de nieuwe technologie ons te hulp zal komen. Ik sluit niet uit dat en-en mogelijk is, dus dat in een zekere fase én rekeningrijden én de kilometerheffing worden ingevoerd. Dat heeft niet onze voorkeur. Ik denk echter dat wij die tussenfase zouden kunnen overslaan door middel van nieuwe technologie.

Mevrouw **Giskes** (D66): Waarmee je dan in de eindfase bereikt hebt dat je beide dingen doet, alleen langs een en hetzelfde metertje.

De heer **Van den Berg** (SGP): Daar

zitten natuurlijk keuzes achter. Technisch gezien, sluit ik dat niet uit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik wil de heren Van den Berg en Stellingwerf het volgende vragen. Wanneer zou die kilometerheffing, waar wij overigens ook met een positieve houding naar kijken, geïntroduceerd kunnen worden? Dat is immers heel belangrijk om die overgangperiode te kunnen kwalificeren. Tegelijkertijd is dan de vraag: wat doen wij in die tussenliggende periode? Laten wij het dan maar gewoon lopen? Ik breng hier in herinnering dat wij niet zo gek lang geleden Kamerbreed een motie hebben aangenomen die ertoe strekte om zo snel mogelijk rekeningrijden te introduceren. Die motie was ook door de heren Van den Berg en Stellingwerf ondertekend. Als wij het hebben over duidelijke signalen naar de samenleving, dan is het dus niet echt consistent als je er op die manier mee omgaat!

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik meen in die zin consistent te zijn dat mijn fractie altijd een sterk voorstander is geweest van variabilisatie. Natuurlijk ontwikkel je met de tijd en met de technische mogelijkheden een visie op de wijze waarop je dat doet. Wij vinden de kilometerheffing een heel goede mogelijkheid, terwijl aan rekeningrijden veel bezwaren kleven. Wij willen dus inzetten op die kilometerheffing.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil nog iets zeggen over die bezwaren. Die hebben wij gewisseld toen die motie werd aangenomen. Wij hebben die toen voor lief genomen. De boodschap die de heer Van den Berg afgeeft, is dat er de komende tien jaar gewoon niets gedaan wordt.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Van Gijzel heeft de intentie van de heer Stellingwerf en mij niet goed verstaan. Het is absoluut geen kwestie van tien jaar. Wij hebben de overtuiging dat het op een veel kortere termijn zal kunnen. Wij vragen ook de medewerking van de minister. Dat is juist onze inzet. Doe er wat mee! Wij denken dus absoluut niet aan tien jaar. Wij denken dat de techniek ons, wat dat betreft, al snel te hulp zal komen. Ik vraag dus om die verdere uitwerking.

Voorzitter! Ik vervolg mijn betoog. Ik wil graag de nadruk leggen op het gedeelde autogebruik. In de nota wordt hier geen aandacht aan geschonken. Wil de minister ook wat doen met deze sympathieke voorstellen?

Ik wil nogmaals kort aandacht vragen voor de blijvende verantwoordelijkheid, ook financieel, van de rijksoverheid voor de infrastructuur. Ik lees in de nota toch een beetje tussen de regels door dat de regering de financiële verantwoordelijkheid voor de infrastructuur op de langere termijn verder wil verminderen en meer mogelijkheden voor private financiering wil openen. Mijn fractie heeft problemen met deze lijn. In het verleden is in een motie het heldere uitgangspunt vastgelegd dat de rijksoverheid verantwoordelijkheid moet blijven dragen voor de rijkshoofdinfrastructuur. Ik vraag de minister om te bevestigen dat dit uitgangspunt overeind blijft. Mijn fractie vindt dat in de perspectievennota een te somber toekomstbeeld wordt geschetst van het openbaar vervoer. In het SVV-2 werd nog veel verwacht van het openbaar vervoer, zeker als alternatief voor de auto, maar in de perspectievennota worden tal van terugtrekkende bewegingen gemaakt. Wij vinden dat erg jammer. Wordt het perspectief voor het openbaar vervoer niet te somber neergezet? De algemene vervoersaandelen zijn inderdaad niet aansprekend. Maar als je kijkt naar het aandeel van de trein op belangrijke corridors en naar de groei daarin, dan is het beeld toch al heel wat positiever. Wij vinden derhalve dat af te dingen valt op het sombere OV-perspectief. Daarom vinden wij ook dat fors geïnvesteerd moet worden in een adequaat stadsgewestelijk vervoer met hoogwaardige aansluitingen in de Vinex-gebieden en een volwaardig OV-systeem tussen steden met een hoge frequente. Dat is voor ons een veel betere investering dan bijvoorbeeld de Betuweroute. Voorzitter! Sprekend over het overbelaste spoorvervoer, vinden wij het nodig en zeer wenselijk om te komen tot een structurele verbetering door een spoedige modernisering van het bestaande spoor. Ik denk ook aan de overschakeling op de 25 kV en een spoedige invoering van een technologie die het mogelijk maakt dat treinen dicht op elkaar kunnen rijden. Moet dat ook niet in

dit kader een belangrijk speerpunt zijn?

Ik wil nog een enkele opmerking maken, allereerst over de decentralisatie. Daar wordt in de nota belangrijk op ingezet. Ik wees daar ook in het begin van mijn betoog al even op met betrekking tot de gezamenlijke totstandkoming. Wij zijn, zoals bekend, een voorstander van decentralisatie, maar de vraag is hier of de balans soms niet te ver doorslaat. De regering geeft ruimte voor regionale differentiatie, ook wat betreft taken en bevoegdheden. Maar leidt die niet tot een versnippering en afstemmingsproblemen ingeval van bovenregionale problematiek? Nederland is een betrekkelijk klein land en er zal op het gebied van verkeer en vervoer toch ook een behoorlijke centrale regie moeten zijn.

Voorzitter! Ik wil eindigen met de verkeersveiligheid. Dat onderdeel heeft ons met name teleurgesteld. Het is opvallend dat dit onderdeel een sterk beschrijvend karakter heeft, terwijl juist op dit gebied van de overheid ook keuzes worden gevraagd. De regering verwacht dat met het hanteren van een risicoanalyse meer inzicht in de kosten-effectiviteit van maatregelen wordt gekregen. Komen daarin ook maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid tot uitdrukking? Wat betekent het hanteren van een risicobenadering voor de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid? Zullen taakstellingen op dat punt worden losgelaten? Wij zouden dat een slechte zaak vinden. Ik heb een slotvraag over de coördinerende bevoegdheden van het Rijk op dit gebied. Wij hebben daar met elkaar wel vaker over gesproken. Ik maak uit het antwoord op vraag 141 op dat de regering hier nauwelijks meer een taak voor zichzelf ziet weggelegd. Dat vinden wij een onjuiste benadering.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Op de langste dag van het jaar kan ik kort zijn. De discussie moet namelijk niet te lang duren, want het is tijd voor daden; daden die de afgelopen tien jaar te vaak uitbleven. Zo is de idee van het rekeningrijden al jaren oud. De heer Van Gijzel herinnerde aan zijn motie van 1994, die werd medeondertekend door de fracties van de VVD, D66, het CDA en de RPF, waarin werd ingestemd met rekeningrijden en waarin werd aangedrongen op

een spoedige totstandkoming van een systeem van rekeningrijden. Het rekeningrijden heeft het nu eindelijk tot een wetsvoorstel geschopt maar de kans op mislukken is helaas groot. Overigens steken wij het plan om de opbrengst van het rekeningrijden in de eerste twee jaar aan de betrokken gemeenten te geven in onze zak. De besteding van de opbrengsten in de regio wordt wat ons betreft een van de pijlers van het rekeningrijden.

Voor ik verder inga op de inhoud van de nota, heb ik een vraag over de tijdsplanning voor het NVVP in relatie tot de vijfde nota ruimtelijke ordening. Uit de jongste gegevens die ik heb, maak ik op dat deel 1 van het NVVP in januari 2000 naar de Kamer kan, terwijl de vijfde nota ruimtelijke ordening niet voor maart zal volgen. Klopt dit? Is de minister het met mij eens dat deze nota's beter gelijktijdig kunnen verschijnen en dat, als één van beide nota's al eerder verschijnt, dit beter de vijfde nota kan zijn? Is zij bereid hierover een duidelijke toezegging te doen? Voorzitter! Het openbaar vervoer blijft schreeuwen om een kwaliteitsimpuls. Op dit moment volsta ik met de opmerking dat wij meer moeten gaan werken met een bonus-malussysteem. Beter resultaten van vervoersbedrijven mogen niet leiden tot het dichtdraaien van de geldkraan. Van groot belang voor een succesvol openbaarvervoersbeleid is het flankerend beleid, juist ook vanuit de gedachte van de ketenbenadering. Ik noem twee elementen daaruit, te weten het vervoersmanagement en het parkeerbeleid. Met het instrument van vervoersmanagement is nog een wereld te winnen, zo blijkt ook uit de perspectievennota. Het vervoersmanagement is op bedrijfsniveau succesvol, maar omdat het aantal deelnemende bedrijven beperkt is, is het landelijk effect minimaal. De minister verwacht veel van informatie en advies, vooral ook om besparingsmogelijkheden voor het voetlicht te brengen. Ik geloof niet dat dit de enige manier is om bedrijven op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te wijzen. Het aantal bedrijven dat aan vervoersmanagement doet, groeit weliswaar, maar het is nog veel te gemakkelijk om aan de zijlijn te blijven staan. Wat verzet zich ertegen om nu reeds een stok achter de deur te zetten door bedrijven met meer dan 50

werknemers te verplichten een vervoersplan op te stellen? Het gaat mij niet om het voorschrijven van de inhoud van vervoersplannen – dat is uiteraard de verantwoordelijkheid van de bedrijven – maar wel om de garantie dat grotere bedrijven alle een bijdrage leveren aan het mobiliteitsbeleid.

Voorzitter! Ook de mogelijkheden van parkeerbeleid blijven onvoldoende benut. Hier doet zich een aantal problemen voor die om een oplossing vragen. Allereerst is het ABC-locatiebeleid onvoldoende toegesneden op regionale verschillen. Bovendien werkt dat beleid slechts langzaam door, omdat de meeste bedrijventerreinen niet onder de parkeernormen vallen en de gemeenten nog veel plannen in voorbereiding hadden en hebben die nog niet van het locatiebeleid uitgaan. Ook heeft het eigenbelang van bedrijven en gemeenten vaak de overhand, waardoor de concurrentie boven afstemming gaat. Deze zaken vragen enerzijds om meer ruimte voor regionaal maatwerk en anderzijds om een sterkere bovenlokale sturing. In de beantwoording van de vragen over het parkeerbeleid wordt steeds verwezen naar de vijfde nota en het NVVP. Moet het werkelijk zo lang wachten, of worden er al eerder concrete stappen genomen? Wat is de inzet van de minister op dit punt?

Voorzitter! Ik zie goede kansen voor prijsbeleid als modern middel in het mobiliteitsbeleid, vooral om bij iedere verplaatsing een bewustere keuze tussen auto en openbaar vervoer te bevorderen. De auto is nog te veel het symbool van individuele vrijheid en mobiliteitsgroei wordt nog te veel als een soort natuurwet gezien. Natuurlijk zijn mensen zelf verantwoordelijk voor hun verplaatsingen, maar met alle verplaatsingen samen stellen wij de samenleving wel voor grote problemen. De kansen die mobiliteit biedt, worden dan tot een bedreiging. Ik denk nu aan de negatieve effecten voor het milieu, het welzijn van de mens en natuur en – door de congestie – voor de economie. Ik waardeer het dat de minister oog blijkt te hebben voor het feit dat het doorrekenen van kosten negatief kan uitpakken voor bepaalde groepen in de samenleving of voor de minder dichtbevolkte delen van het land. Ik vertrouw erop dat deze aspecten tot

uitdrukking zullen komen in de uitwerking van het prijsbeleid. Meer zorgen heb ik over de vraag wat er met de vele ideeën in de perspectievennota gaat gebeuren. Het idee van heffing per kilometer, gedifferentieerd naar het verbruik van de auto, verdient uitwerking. Maar zal dit gebeuren, gezien de tijd die daarvoor nodig is – er wordt gesproken over vijf à tien jaar – en de politieke meningsverschillen die bij dit soort onderwerpen steeds weer de kop opsteken? Ook de aangekondigde kaderwet voor betaald rijden biedt wat dat betreft geen garanties. Hoe dan ook, het NVVP moet zeker op het punt van het prijsbeleid ook een uitvoeringsgerichte nota zijn. Is de minister bereid om in die nota een invoeringsschema voor de voorgestelde prijsmaatregelen op te nemen?

De ENFB heeft het jaar 2000 uitgeroepen tot het jaar van de fiets. Is dat geen goede gelegenheid om eens wat extra geld uit te trekken voor de fietsvoorzieningen? Om het geld hoeven wij het niet te laten, want bij welke vervoersvorm is de kosten-batenverhouding beter dan bij de fiets?

Tot slot ben ik van mening dat in onze fractienotitie Kruis.nl nog veel meer staat dat het vermelden waard zou zijn, maar mijn tijd is op!

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik wil graag ingaan op Kruis.nl, wat een buitengewoon leesbaar document is geworden. Ik wil de heer Schutte complimenteren met het feit dat zijn fractie ons een stuk heeft toegestuurd. Ik dank hem daarvoor. Ik wil tevens graag een nadere verduidelijking horen van de heer Schutte over de beprijzing. In de nota staat dat er een tweesporenbeleid moet komen, dit in tegenstelling tot de mening van de heren Van den Berg en Stellingwerf. Misschien kan de heer Schutte aangeven welke overwegingen zijn fractie hierbij heeft.

De heer **Schutte** (GPV): Een van mijn drijfveren bij het mobiliteitsbeleid is het volgende. Er zijn hierbij talloze instrumenten aan de orde geweest, waartegen altijd bezwaren zijn ingevoerd. Als wij niet oppassen, krijgen de bezwaren echter zoveel aandacht, dat er tot geen enkele maatregel wordt gekomen. Vijf jaar geleden is er per motie bijna Kamerbreed gekozen voor rekening-

rijden. Het is geen goed beleid om dit wederom ter discussie te stellen. Wij moeten dit in ieder geval doorzetten. Daarnaast is het waardevol dat via de moties van de collega's van RPF en SGP een ander instrument onder de aandacht is gekomen. Dit kan in aanvulling op het rekeningrijden een heel nuttige functie vervullen. Wij moeten niet terug naar vroeger. Dat maakt de risico's wat mij betreft veel te groot. Wij moeten het ene dus in ieder geval doen en het andere zeker niet laten.

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister **Netelenbos**: Mijnheer de voorzitter! Ik wil mijn betoog beginnen met een zinnetje dat goed aansluit bij hetgeen de heer Schutte zojuist heeft gezegd aan het einde van zijn inbreng. Wij moeten immers bij de toekomst van het verkeers- en vervoersbeleid oppassen dat het betere niet de vijand wordt van het goede. Al luisterend valt het mij op dat iedere keer wordt gesteld dat hetgeen is voorgesteld of net in uitvoering is gebracht, toch niet het beste is. Het risico daarbij is dat er uiteindelijk te weinig gebeurt, met alle gevolgen van dien. Ik zeg dit om een mooie karakterisering te geven van een nuchter debat.

De heer Van der Steenhoven heeft gezegd dat er niet zo heel erg veel terecht is gekomen van het SVV-2. De Raad voor verkeer en waterstaat heeft zich afgevraagd of er een SVV-3 of weer een NVVP moet komen. Zou er niet sprake moeten zijn van een "nee, tenzij"-benadering? Daarover is het volgende te zeggen. De evaluaties van de Raad voor verkeer en waterstaat en het aan de Kamer gezonden SER-advies maken duidelijk dat een van de grote problemen is geweest dat de bestuurscultuur in Nederland rond verkeer en vervoer op werkelijk alle niveaus moet worden gekarakteriseerd als niet zakelijk genoeg en niet genoeg op elkaar afgestemd. Dit is erg belangrijk. Daar moeten wij iets mee doen.

Het idee dat de discussie niet zakelijk genoeg wordt gevoerd, beкроop mij ook vandaag. Bij zulke ingewikkelde maatschappelijke zaken als mobiliteitsbeleid moet men immers zakelijk zijn. Men kan wel vergezichten schetsen, maar om ervoor te

zorgen dat het in de praktijk wordt gebracht, moet men met beide benen op de grond blijven staan. Wat heeft men immers aan een mooi vergezicht als het bij een mooi vergezicht blijft? Daarnaast zijn alle adviseurs tot de conclusie gekomen dat juist door een gebrek aan bestuurlijke afstemming er veel niet gelukt is. Het Rijk deed wat het Rijk wilde doen en de provincies deden wat de provincies wilden doen. Idem dito voor de kaderwetgebieden, de gemeenten en de waterschappen. Er wordt heel veel beleid gemaakt, maar het wordt niet op elkaar afgestemd, met alle gevolgen van dien.

Bijna iedere woordvoerder heeft gevraagd hoe de perspectievennota tot stand is gekomen. De heer Van Gijssel bracht het heel sterk. Hij zei dat de perspectievennota waarschijnlijk zo weinig visionair is doordat er met zovelen aan is meegewerkt. Er is bewust voor gekozen om samen met de andere overheden zo'n stuk te maken. Dat biedt meer garantie dat hetgeen je uiteindelijk met elkaar gaat afspreken ook gebeurt. Hier staan nog geen afspraken in. Er worden allerlei verkenningen uitgewerkt, maar er zijn nog geen keuzen gemaakt. Je kunt wel zeggen dat je een wenkend perspectief mist, maar dat zit er ook nog niet in. Dat komt door de procedure die is gekozen. Er zijn tien programma-punten uitgerold en die zijn in de eerdere hoofdstukken toegelicht. Wij hebben het samen met andere overheden gedaan in de hoop en de verwachting dat hetgeen je uiteindelijk gaat afspreken in het NVVP ook in de praktijk gerealiseerd wordt.

De heer Reitsma had het over de komende 30 jaar, maar zo'n stuk kan natuurlijk nooit voor 30 jaar mee. Ik zou het niet durven om voor 30 jaar verkeers- en vervoersbeleid af te spreken, want de technologische ontwikkelingen gaan heel snel. We hebben vorige week maandag het eerste ITS Europe congres geopend in de RAI in Amsterdam. Dat is een congres over alle toepassingen van informatietechnologie in auto's, schepen en treinen. De deskundigen zeiden uitdrukkelijk dat de manier waarop we ons nu voortbewegen, met name de auto, over een aantal jaren buitengewoon ouderwets is. Dat zou ook een buitengewoon riskante operatie zijn. Er zijn in Europa 40.000 doden in verkeers-

ongevallen per jaar. Dat is natuurlijk vreselijk. Door de technologie kunnen de ontwikkelingen op dit gebied snel gaan, maar de snelheid waarmee dat gebeurt kan door de overheid matig worden beïnvloed. Iedereen die zegt dat het wel zo is, moet eens kijken naar het verleden. Dan zie je dat er wel eens een verstandiger ontwikkeling is geweest dan de benzinemotor, maar dat die door tal van niet door overheden te beïnvloeden factoren, zoals het vinden van olie in de bodem, geen ingang vindt. Het is net als bij water, je zoekt het laagste punt op. Nederland kan het ook niet alleen. Ik vind dat we nuchter en verantwoord moeten omgaan met het mobiliteitsbeleid in de Europese ruimte. Het NVVP als plan is bedoeld voor een periode van tien jaar.

Het PKB-gedeelte van het NVVP moet vooral de ruimtelijke zaken vastleggen. Mevrouw Giskes heeft er ook een motie over ingediend. Alles waar je ruimte voor reserveert, zul je toch echt in de PKB moeten zetten. Anders zijn goede ideeën en plannen niet uit te voeren. Het gaat om ruimte boven de grond, maar ook om ruimte onder de grond. Daarnaast moet je het samenspel tussen overheden goed vastleggen. Ik zou ook graag zien dat we een stuk maken waarin we een visie neerleggen en dat we weer herijken op het moment dat de ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. Daardoor houd je flexibiliteit in het systeem. Ik zou niet durven beweren dat wij de wijsheid voor 30 jaar in pacht hebben. Ik denk dat het buitengewoon moeilijk is om vanuit Nederland te voorspellen hoe de mobiliteit zich ontwikkelt. Voor de komende tien jaar kun je het aardig overzien en wellicht kun je ook nog een indicatie geven voor de tien jaar daarna.

Het stuk is besproken met zogenaamde stakeholders, dus werkgevers-, werknemers- en milieuorganisaties, Veilig Verkeer Nederland en de ANWB. Wij wilden weten hoe men er tegenaan kijkt. Het hangt af van de manier waarop je in het debat over de mobiliteit staat. De één pleit voor meer bouwen en de ander voor het beter benutten. Je ziet dat dezelfde spanningen terugkomen in de discussie en dan bevind je je weer snel in de discussie van alledag.

Er is een aantal kritische noten gekraakt. Zo is gesteld dat het

vergezicht wordt gemist. Ik wijs dan op de tien punten die op bladzijde 69 e.v. zijn opgenomen, alleen al het eerste punt: prijsbeleid. Iedereen die al enige tijd meeloopt in het metier van verkeer en vervoer, weet dat het heel gemakkelijk gezegd is dat wij prijsbeleid gaan voeren, maar dat de wereld op z'n kop gaat op het moment dat je dat daadwerkelijk wilt gaan realiseren. Al mijn Europese collega's kijken op dit punt naar Nederland en denken "als het die Nederlanders lukt om prijsbeleid in te voeren, gaan wij het ook doen". Er is geen Europees land dat hierin vooroploopt. Zo'n eenvoudig punt dat hier al jaren op de agenda figureert, is in feite echt revolutie. Als het lukt om dit beleid te gaan voeren, is een wezenlijk nieuw punt geïntroduceerd. Laten wij dat nu eerst eens tot een succes proberen te maken. Daarna spreken wij elkaar weer opnieuw over een vermeend gebrek aan inventiviteit.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het bevreemdt mij enigszins dat de minister nu toch een verdediging voor deze nota opwerpt, terwijl het bij dit stuk juist gaat om de vraag welk perspectief wij met elkaar hebben. Dat is een open discussie en de Kamer heeft vanuit verschillende invalshoeken besproken wat de diverse fracties op dit vlak bindt. Het aardige is dat daarbij heel veel overeenstemming is gebleken. Op bladzijde 7 van de nota schrijft de minister dat het perspectief tot 2030 reikt, en nu de Kamer ook inderdaad in een open discussie tot 2030 wil kijken, moet de minister niet direct de Kamer de pin op de neus zetten met de vraag wat zij eigenlijk aan die visie heeft. Ik zou het zonde van het debat vinden als het nu langs die lijn gaat verlopen. Er is door alle sprekers echt een poging gedaan om er open naar te kijken en te zien welke mogelijkheden er zijn, zonder dat dit een keiharde aanval op het beleid van de minister inhoudt. Daar is deze nota ook helemaal niet voor bedoeld.

Minister **Netelenbos**: Maar u moet mij wel de kans geven om uit te leggen dat zo'n eenvoudige zin als "wij gaan een algemeen prijsbeleid bij mobiliteit voeren" in feite revolutionair is. Het is nog nergens vertoond, wel op ad-hocbasis, maar nooit integraal. Het gaat zelfs zover dat de andere overheden laten

aantekenen dat ook zij het moeten kunnen doen. Ik heb daar tegenover gesteld dat het toch beter is om voorzichtig eerst op rijksniveau te beginnen, om niet het risico te lopen dat iedereen zo enthousiast wordt, dat men voortaan op iedere kilometer in Nederland met een tolpoort wordt geconfronteerd, maar het neemt niet weg dat hetgeen in dit eerste punt staat zeer ingrijpend is. Dat heb ik naar voren willen brengen, zeker nu uit het debat toch min of meer de vraag naar voren komt of er in de nota nog wel iets staat dat de moeite waard is. Er staan vele zeer ingewikkelde zaken in die op zichzelf, omdat wij er al zo vaak over gepraat hebben, vertrouwd klinken, maar die nog wel tot een succes moeten worden gemaakt. Er is dus nadrukkelijk gekozen voor een manier van werken waarbij samen met andere wegbeheerders (want dat zijn de andere overheden ook allemaal) wordt gezien hoe kan worden gekomen tot een samenhangend beleid. Ik ben het eens met de opmerking van eenieder dat het uiteindelijk een integraal beleid moet zijn, dus inclusief zaken als wonen, werken, de economische mainportstrategie en transportcorridors. De corridors waarover in de perspectievennota en in andere stukken van Verkeer en Waterstaat wordt gesproken, zijn transportassen waarover het verkeer zich onder andere naar Duitsland en het zuiden van Europa beweegt. Daarbinnen bevinden zich knooppunten waar tal van activiteiten worden ontplooid, waaronder bijvoorbeeld ook bedrijventerreinen die multimodaal moeten worden ontsloten, en multimodale overslagcentra. Dat zijn zaken die wij zeer belangrijk vinden in het kader van het kiezen van de juiste vervoersmodaliteit. Dat is heel iets anders dan beelden die ook wel worden opgeroepen van lintbebouwing en andere mogelijke ruimtelijkeordeningsvraagstukken. Daarin herken ik mij absoluut niet. Ik ben het zeer eens met datgene wat in de startnota staat, maar dat neemt niet weg dat al jaren over transportcorridors wordt gesproken die niet stoppen bij de Nederlandse grens, maar die over de grenzen heengaan. Die moet je wel benoemen. Daarop orden je de rijkswegen, maar bijvoorbeeld ook de spoorwegen.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij hebben het blijkbaar allemaal verkeerd

begrepen. Wij hebben in veel commentaren van maatschappelijke organisaties en ook op de hoorzitting van velen gehoord – en ik proef dat ook hier in de Kamer – dat de perspectievennota op het punt van de corridors niet aansluit bij de startnota ruimtelijke ordening. Heeft iedereen het dan verkeerd begrepen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Uit de manier waarop de minister nu praat, blijkt wel hoe sterk die samenhang met de ruimtelijke ordening is. Dit was ook de achtergrond van mijn vraag indertijd: is het niet beter om alles wat met ruimtelijke aspecten van doen heeft, te laten neerslaan in de vijfde nota ruimtelijke ordening. Waarom zouden deze nota en het NVVP zich niet vooral richten op alles wat verder wordt gedaan aan mobiliteitsbeleid?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! In de eerste plaats: er zit geen licht tussen de startnota ruimtelijke ordening en de perspectievennota. De perspectievennota is een gemeenschappelijk product waaraan ook de ministeries van VROM en EZ hebben meegewerkt. Er is dus geen sprake van een geïsoleerde actie. De teksten in de startnota over mobiliteit en hoe die zich verhoudt tot ruimtelijke plannen voor de toekomst, sporen echt met elkaar. Ik ben het overigens wel eens met degenen die zeggen: zorg er nu ook voor dat dit straks zo blijft in de definitieve nota's, de wet NVVP en de vijfde nota ruimtelijke ordening. Er mag niet plotsklaps licht ontstaan tussen hetgeen wij afspreken in het kader van de mobiliteit en datgene wat in het kader van de ruimtelijke ordening wordt afgesproken. Door de planwet die uitgebreid is besproken in de Kamer, is het bij wet voorgeschreven dat het NVVP de vorm krijgt die hier nu wordt voorgesteld. Wij hebben dus niet zomaar de mogelijkheid hier anders tegenaan te kijken. Wij hebben wel de opdracht ervoor te zorgen dat het spoort en dat er geen licht ontstaat tussen beide trajecten. Die opdracht zie ik ook nadrukkelijk. Het lijkt mij vrij reëel te verwachten dat – als de vijfde nota tenminste op tempo blijft – beide nota's zo'n beetje in dezelfde periode verschijnen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Ik vind het enigszins geruststellend wat de minister zegt

over de interpretatie van de corridors, dat dit hoofdzakelijk transportassen betreft. Zij spreekt over een enkele vestiging van multimodale bedrijven die aan het transport gelieerd zijn. In vind dit winst, want als ik de perspectievennota daarop nasla, lees ik op pagina 37: "Ingezet moet worden op verdichting van bebouwing en functies van knooppunten." Dit slaat dus op de corridors. Ik ben tevreden over wat de minister nu zegt, maar dit betekent wel dat wat in de perspectievennota staat, enigszins relativerend wordt.

Minister **Netelenbos**: De knooppunten zijn centra waar allerlei economische activiteiten worden gelokaliseerd. De nota Ruimtelijk-economisch beleid die ongeveer anderhalve week geleden is verschenen, gaat ook van hetzelfde principe uit. Daarin worden die locaties benoemd waar sprake moet zijn van concentratie van ruimtelijk-economische activiteiten. Ook staat daar dat het multimodaal ontsluiten van bedrijventerrein bijvoorbeeld een absolute must is. Het lastige is dat het beleid najilt. Zodra wij afspreken dat wij dingen anders gaan doen, hebben gemeenten met hun bestemmingsplannen en provincies met hun streekplannen nog jarenlang hun vigerende plannen. Als ik in een gesprek met de bestuurders opper dat wij daarmee nu moeten stoppen, omdat de concepties niet in orde zijn en er overal problemen ontstaan doordat bedrijfsterreinen worden gestart en verkeersstromen worden opgeroepen, moeten de provincies toegeven dat zij niet kunnen stoppen met dat beleid, omdat de bestemmingsplannen van de gemeenten vigeren en de gemeenten niet bereid zijn daarmee zomaar te stoppen. Vaak hebben zij al allerlei kosten gemaakt om daar beleid op te voeren. Ik vind dat een groot bestuurlijk vraagstuk. Naar mijn mening is het belangrijk dat geprobeerd wordt het samen optrekken te realiseren, vast te leggen en de ruimte te geven, maar dan wel binnen kaders. Anders lopen wij nog jarenlang achter de muziek aan met alle consequenties van dien. Ik zoek naar een draagvlak om er zeker van te zijn dat als wij bepaalde zaken afspreken voor de komende tien jaar, wij weten waar wij uitkomen. Ik heb gemerkt toen wij het MIT met elkaar bespraken, dat

theorie en praktijk ver uit elkaar liggen. Enerzijds wordt gepleit voor meer wegen en anderzijds wordt het bevorderen van het openbaar vervoer als aandachtspunt opgevoerd. Kortom, alles is goed, maar eerst de wegen. Wij hebben daarop gezegd: nee, juist openbaar vervoer. Het was een ingewikkeld proces, maar wij zijn eruit gekomen. Ik kom dan bij het proces van het maken van de nota. Wij hebben veel met lagere overheden gesproken. De laatste weken heb ik nog rondes gemaakt binnen de landsdelen, zoals het tegenwoordig heet, om te praten over dit stuk en hoe wij verder denken te gaan. Daarbij is mij opgevallen dat nog altijd wordt gepleit voor andere parkeernormen, inhoudende meer ruimte voor parkeren, en dat nog altijd wordt gepleit voor meer wegen als gevolg van specifieke omstandigheden, ofschoon men zegt: openbaar vervoer moet ook. Ik wil hiermee maar zeggen dat wij er nog lang niet zijn. In de Kamer bespeur ik een behoorlijke eensgezindheid en dat vind ik natuurlijk heel goed. Ik dit kader vond ik onder meer de bijdrage van de heer Van Gijssel heel interessant. Je constateert dat de samenleving zich ontwikkelt als gevolg van de toeneming van de mobiliteit. Men gaat sneller, individueler en ook verder. Tussen de manier waarop onze grootouders konden reizen en wij kunnen reizen, zit mag je wel zeggen de hele wereld. Reizen en mobiel zijn passen zeer sterk bij het moderne levensgevoel. Iemand die het vingertje heft en zegt: u zou eens wat minder mobiel moeten zijn en u zou eens de consequenties van uw keuzes moeten verinnerlijken, krijgt misschien een politiek correcte reactie, maar zal moeten constateren dat de realiteit van alledag is dat de mobiliteit nog steeds groeit in de hele westerse wereld en in de landen met opkomende economieën. Bij de groei van de economie zie je meteen een toename van het individuele mobiel zijn. Je kunt als politicus zeggen dat anders te werk moet worden gegaan – in het SVV stond de doelstelling dat wij over tien jaar 35% minder mobiel zouden zijn – maar zoiets werkt niet. Je zult je incentives op individuen moeten richten, in die zin dat de burger voor de afweging staat: zal ik dit doen of niet, koop ik een biefstukje of een ei? Daar is de burger van nu aan

gewend. Bij het antwoord op mobiliteitsvragen moet je het moderne levensgevoel mee willen wegen. Nog steeds maken wij dezelfde fout. De sturende overheid kijkt telkens verbaasd achterom en komt tot de conclusie dat de burger een heel andere richting is ingeslagen. Een voorbeeld is een Vinex-locatie met minder parkeerplaatsen dan gebruikelijk. Dat werkt niet. Vorige week stond in een van de kranten dat mensen hun voortuintje opofferen om hun auto of tweede auto toch maar voor de deur te kunnen zetten. Dan kunnen wij dus wel zeggen dat een wijk autoluw wordt omdat het beter is voor de kinderen, voor het milieu enz., maar de praktijk laat zich moeilijk dwingen en dus moet je meedenken in moderne incentives.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Dit is op zichzelf een heel roerend verhaal, maar komt dit niet juist doordat er in de Vinex-locaties geen goed openbaar vervoer is? Sterker nog, komt het niet doordat de mensen ongeveer een half uur moeten lopen naar de dichtstbijzijnde bushalte? Ik wil hiermee het gedrag dat de minister beschrijft niet goedpraten, maar zoals ik al heb aangegeven, heeft de landelijke overheid er gewoon niet voor gezorgd dat er openbaar vervoer was toen de huizen werden opgeleverd. Er is dezelfde fout gemaakt als bij het opzetten van de groeikernen in de jaren zestig en zeventig.

Minister **Netelenbos**: Een van de punten van kritiek bij de evaluatie van het verleden was dat het debat over verkeer niet zakelijk genoeg was. Ik zou dat wel heel graag zien. En dan moet je ook letten op culturele componenten. Mevrouw Giskes zei het ook al: het is ook een sociaal-cultureel vraagstuk. Inderdaad, het zit heel diep in onze manier van leven. In de vorige eeuw kwamen de mensen nooit verder dan hun eigen dorp, nu gaan wij voor een vakantie bijvoorbeeld even naar Thailand. Dat vinden wij heel normaal, maar dat zou het natuurlijk niet moeten zijn. Ik denk dat prikkels in het overheidsbeleid om keuzes te maken, zoals beprijzen, meer succes hebben bij het binnen de perken houden van de uitwassen van de mobiliteit dan het telkens onszelf de schuld geven, want mobiliteit, dat is

niet alleen de overheid, dat zijn wij allemaal. En als het ons niet lukt om dat debat te kantelen, dan ben ik ervan overtuigd dat wij over tien jaar tot de conclusie komen dat wij alle problemen naar de overheid hebben gehaald, maar dat zij die niet heeft kunnen oplossen. De overheid moet de problemen dus voor een deel door de burger laten oplossen. Die is gewend om te kiezen, dus dat kan ook op dit terrein.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Maar, voorzitter, was het probleem in het tweede SVV nu juist niet dat wij wel een minder hoog groeipercentage hadden bepaald, maar dat wij daar vervolgens weinig of niets mee hebben gedaan, dat wij maatregelen achterwege hebben gelaten? In die zin verschillen wij eigenlijk niet zo sterk van mening, want wat de minister nu met beprijzing wil bewerkstelligen, heeft misschien niet een reductie van het aantal autokilometers als doel, maar het heeft zo'n reductie misschien wel tot gevolg. Zulke maatregelen hebben wij in het SVV nu juist nagelaten.

Minister **Netelenbos**: Ja, maar volgens iedereen die aan de evaluatie heeft meegedaan, is er ook te weinig aan gedaan om ervoor te zorgen dat iedereen van het nut daarvan overtuigd was. Gelet op de regionale discussies over rekeningrijden hebben wij ook nog een hele missie voor ons, denk ik. In die zin is het hemd toch altijd nader dan de rok. Waarom tonen politici – ik spreek mijzelf ook aan – in dit soort debatten toch zo weinig moed? Ik denk dat dit voor een deel komt doordat men bang is – ik spreek nu in het bijzonder de heer Reitsma aan – de gunst van de kiezers te verliezen. Dit komt doordat de politicus natuurlijk drommels goed door heeft dat pogingen om de mobiliteit in goede banen te leiden zoveel invloed heeft op de moderne manier van leven, met alle risico's van dien. Kamer en regering zouden zich dus sterk moeten maken voor maatregelen op dit terrein; dat is ook gebeurd, behalve toen het op de concrete uitwerking aankwam. Dat is het 'm juist.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De minister legt nu de nadruk op de keuzevrijheid van de mensen. Als er keuzemogelijkheden zijn, kan beprijzing een instrument

zijn, maar in Vinex-locaties en straks op het platteland valt die keuzemogelijkheid weg, bijvoorbeeld door het verdwijnen of het juist niet op tijd beschikbaar komen van openbaar vervoer. De heer Van der Steenhoven verwees er ook al naar. En dan is beprijzen een onredelijk instrument, zo lijkt mij.

Minister **Netelenbos**: Ik zal straks nader ingaan op het beprijzen. Nu vind ik het jammer dat u niet het meer abstracte punt oppakt. Wij bespreken een intrinsiek vraagstuk. De heer Van den Berg vindt het stuk over het openbaar vervoer somber. Als wij naar de Nederlandse manier van ruimtelijk ordenen kijken, moeten wij tot de conclusie komen dat de ordening van het openbaar vervoer altijd suboptimaal moet zijn als gevolg van de wijze waarop onze steden zijn gebouwd. Ik wijs op de geringe bevolkingsdichtheid van de steden ten opzichte van die in het gehele land. Op dat punt verschilt onze positie met bijna ieder ander land in Europa. Deze week komt de heer Sjevardnadze op bezoek. Georgië is bijna tweemaal zo groot als Nederland en heeft 4,5 miljoen inwoners. De hoofdstad telt echter 1,5 miljoen inwoners. Griekenland telt 8 miljoen inwoners, de hoofdstad 5 miljoen. Toch laat dat soort steden een optimaal openbaarvervoersnetwerk zien dat 1 miljoen passagiers per dag vervoert. In Nederland is compact bouwen een moeilijk punt. Door de ordening van onze metropool Randstad worden bevolkingsclusters niet geconcentreerd, hetgeen gevolgen heeft voor het openbaar vervoer. Een ideale situatie ontstaat als voortdurend dag en nacht van het openbaar vervoer gebruik kan worden gemaakt, maar dat vergt een investering van miljarden. Ik ben een groot voorstander van een goed ontwikkeld en snel openbaar vervoer in de Randstad, maar dat heeft weer zijn weerslag op de rest van het beleid. De Kamer vindt ook andere zaken, zoals gezondheidszorg, onderwijs en sociale verzekeringen, belangrijk. Voor iedere sector moeten financiële keuzes worden gemaakt.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister balde bijna haar vuist toen ze opmerkte dat de politiek moedig moet zijn. Het leek een echte socialistische kreet!

Minister **Netelenbos**: Dit spreekt u wel aan, zo te zien.

De heer **Reitsma** (CDA): Het heeft veel met de filosofie te maken dat wij nog steeds een maakbare samenleving kunnen creëren. Als de politiek maar moedige stappen zet, dan kan deze de samenleving wel inrichten. De minister weet echter – sprekend over het rekeningrijden – dat ook zij bestaat bij de gratie van de kiezers. Zij weet dat dit onderwerp in de samenleving nauwelijks een draagvlak heeft. Moet je dan politiek moedig zijn en burgers maatregelen door de strot duwen waarvoor geen draagvlak bestaat? Ik meen dat je, als je in de politiek moedig wilt zijn, beter moet luisteren naar wat de gewone burger van het mobiliteitsbeleid vindt. Die burger heeft alle belang bij het oplossen van files.

Minister **Netelenbos**: Ik meen dat voor het oplossen van het fileprobleem reële maatregelen moeten worden getroffen. De heer Reitsma zei echter dat, onder de grond, boven de grond en al wegen stapelend, gezorgd moet worden voor een voldoende aanbod van wegen. Rijkswaterstaat heeft een visualisering gemaakt van Nederland met gestapelde rijkswegen. Ik geloof dat u de eerste zou zijn om tegen mij te zeggen: laten wij dat maar niet doen; dat ziet er werkelijk niet uit! Het prachtige platteland waarvoor u altijd zo op de bres springt, wordt daardoor totaal verknald. Wij moeten oppassen oplossingen te zoeken die allerlei bezwaren oproepen. Ik ben van mening dat je soms moet bouwen. Je kunt niet volstaan met de opmerking dat het wegnen af is. Dat is niet zo. Tot 2010 wordt nog het een en ander gedaan. Verder is in het MIT het een en ander aangekondigd, waarvoor nu nog geen geld is maar dat zeker moet gebeuren in de tien jaar daarna. Ik ben ook gevoelig voor de opmerking van de heer Hofstra, dat bij het reserveren van ruimte wel nagedacht moet gedacht over ruimte voor extra stroken langs de bestaande wegen. Doelgroepstroken zijn interessant. Dat punt moet in het kader van het NVVP absoluut aan de orde komen. Vier keer twee is een interessant concept voor het scheiden van verkeersstromen: voor de stad zelf, voor de transportas naar het achterland, voor openbaar vervoer, etc. De stroken

kunnen benut worden voor diverse doelgroepen. Ik ben gevoelig voor het argument dat hier en daar niet volstaan kan worden met twee keer twee stroken. De vraag of je die ruimte gaat reserveren, vergt een apart besluit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben het van harte eens met de minister dat af en toe moed getoond moet worden om burgers over te halen. Maar komt het ook niet door de manier waarop wij erover praten, in termen van "men moet ook niet zoveel in de auto willen rijden"? Maar daar gaat het natuurlijk niet om. Het gaat ons erom dat men op bepaalde momenten bij voorkeur op een andere manier ergens heengaat, of op een ander moment het reisdoel kiest. De ondertoon dat mensen nooit meer in een auto mogen zitten, is heel slecht. De mensen slaan daar wel op aan en dat moeten wij juist voorkomen.

Minister **Netelenbos**: Dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat er prijsprikkels ingebouwd moeten worden die bij normaal economisch verkeer aan de orde zijn. Keuzes maken mensen zelf. In dit stuk gaan wij juist ervan uit dat alternatieven moeten worden aangeboden, dat het aantrekkelijk gemaakt moet worden om te kiezen voor alternatieven, maar dat de burger uiteindelijk zelf beslist.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De minister zegt dat heel veel dingen uit het structuurschema Verkeer en vervoer eigenlijk niet goed gegaan zijn. De heer Hofstra heeft erop gewezen dat als de Kamer de afgelopen jaren de minister van Verkeer en Waterstaat vroeg naar de uitvoering van het SVV, dat altijd op schema zat! De heer Hofstra en ik zeiden dan: volgens ons klopt het niet. Het antwoord was: het klopt precies. Met het verschijnen van de perspectievennota is er ineens een grote gap omdat het SVV de afgelopen jaren absoluut niet op schema heeft gezeten. Dat kan ik niet verklaren.

Mijn tweede opmerking betreft het suboptimale gebruik van openbaar vervoer in de stad. Als het gaat om een metrosysteem, hebben wij bijna geen steden waar dat kan. Daarvoor heb je een miljoen mensen nodig. Een aantal van 100.000 tot 500.000 inwoners is perfect voor heel

rendabel en adequaat ontsluitend busnet. Dat doen wij niet, maar het kan dus wel. Voor een tramsysteem heb je tussen 500.000 en een miljoen inwoners nodig. Het hoeft voor mij niet allemaal tram of metro te worden, het moet echter wel hoogfrequent, snel en betrouwbaar openbaar vervoer zijn. Dat kan ook gerealiseerd worden met vrije busbanen.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dit een onderstreping van hetgeen is gezegd. Het is dus interessant om heel precies en heel reëel om te gaan met vraagstukken inzake openbaar vervoer.

Ik zit nog in een soort inleiding en wil mijn eigen ordening van de beantwoording een beetje in de gaten houden. Er ligt een relatie tussen de wijze waarop wij onze ruimtelijke ordening organiseren en de gevolgen die dat heeft voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer of voor het kiezen voor automobilititeit.

Dat heb ik willen aangeven. Je ziet in de praktijk dat de overheid probeert daarin te sturen. Ik noem het beleid inzake de compacte stad. Dat was ook in de vorige regeerperiode nadrukkelijk beleid, maar geconstateerd kan worden dat doordat gemeenten met hun bestemmingsplannen najlden, er altijd nog ruimte was om bouw toe te staan.

De wetgeving en de PKB-procedure staan natuurlijk vast. Ikzelf vind het uiterst belangrijk dat de andere overheden hun handtekening onder het stuk hebben gezet. Het commitment dat men samen wil optrekken met het Rijk, is een betere garantie voor eenvormig beleid. Na de ronde die ik heb gehad met de verschillende landsdelen is afgesproken dat wij ieder halfjaar met elkaar zullen spreken over de ontwikkelingen. Dat is belangrijk omdat je het als Rijk niet alleen kunt. Soms moet je ook echt willen decentraliseren. Dat geeft ook betere incentives. Wij hebben het dus over een discussiestuk. Veel van wat er is gezegd, is al in bespreking geweest aan de hand van sectornota's. Veel van dat gedachtegoed zal in het NVVP een plek moeten krijgen.

Vervolgens kom ik te spreken over het eerste punt van het tienpuntenplan, te weten het prijsbeleid. Het Centrum voor energiebesparing heeft onderzoek gedaan naar de beprijzing van mobiliteit. Hoewel het resultaat daarvan overigens nog niet is

gepubliceerd, blijkt er wel uit – en dat is toch een opmerking uit onverdachte hoek – dat de benzineauto een nettobetaler is. Bij de dieselauto, de vrachtauto en het busje is dat niet het geval. Dat zijn geen nettobetalers. Voor openbaar vervoer en voor rail geldt het natuurlijk ook niet en voor water geldt het al helemaal niet. Gelet op de prijzen en hoe je een en ander organiseert, zou het kunnen zijn dat je om politieke of bestuurlijke redenen niet voluit doorberekent, zoals bij railinfrastructuur en water. Bij water gebeurt het overigens helemaal nog niet; het is overigens een ontwikkeling die er Europees aankomt, maar je moet er wel voorzichtig mee omgaan. Ik las vandaag bijvoorbeeld dat de binnenvaart last heeft van fiscale regels in Duitsland. Je ziet dat sommige modaliteiten buitengewoon weinig prijselasticiteit vertonen. Welnu, daar kun je rekening mee houden.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben op zichzelf blij met de opmerking van de minister dat uit onverdachte hoek blijkt dat de benzineauto nettobetaler is. Zou het gelet op die conclusie dan niet onredelijk zijn om de vele belastingen die de benzineauto moet opbrengen, geleidelijk te verlagen?

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister zei dat er politieke of bestuurlijke redenen kunnen zijn waarom je het een toch wilt bevorderen boven het ander. Dat impliceert dat niet alle kosten echt in rekening zijn gebracht. Wij hebben het immers over toerekening van kosten. Politieke redenen bestaan natuurlijk niet. Die gaan ergens over. Je wilt bijvoorbeeld niet zoveel ruimte verloren laten gaan ten koste van iets anders. Daar hang je dan een prijskaartje aan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Op bladzijde 55 van de nota staat dat alleen direct aanwijsbare schade wordt meegerekend bij netto betalen. Het broeikaseffect, verkeersslachtoffers, CO₂-uitstoot vallen daar niet onder. De minister moet dat wel betrekken bij haar opmerking en die nuanceren.

Minister **Netelenbos**: Ik zal het overzicht van het Centrum voor energiebesparing aan de Kamer toesturen zodra het klaar is. Ik

verwachtte die vraag en omdat er al wat over in stond, heb ik gekeken hoe het ermee staat. Men heeft gepoogd de kosten voor milieu, veiligheid en onderhoud door te berekenen. Het kan ook het getal zijn dat je moet berekenen voor het aantal verkeersdoden. Daarvoor zijn in Europa parameters ontwikkeld. Al die kosten zijn toegerekend. Daaruit blijkt dat er een verschil bestaat tussen netto betalen voor benzineauto's en de rest. Ruimtebeslag, hinder en dergelijke heeft het Centrum voor energiebesparing in zijn berekening verwerkt. Dan nog kun je zeggen niet bereid te zijn bijvoorbeeld meer wegen te bouwen. Het is allemaal erg ingewikkeld. In het kader van het witboek heeft men die exercitie gemaakt. Daarin gaat men uit van een brede definitie van het begrip kosten. Als het witboek gepubliceerd is, zullen wij daar afzonderlijk over spreken. Dat neemt niet weg dat je toch kunt zeggen dat je iets wilt aanmoedigen en iets anders wilt ontmoedigen. Ik ben voornemens, net als de heer Vermeend in zijn belastingplan voor de 21ste eeuw, een aantal maatregelen te nemen ten bate van vergroening. Het fiscale regime voor het verkeer maakt deel uit van dat plan. De heer Pronk heeft in zijn klimaatnota alle samenlevingssectoren benoemd die een flinke opdracht krijgen om de emissies terug te dringen. Verkeer valt daar uiteraard ook onder, net als de industrie en andere sectoren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op pagina 55 staat bovenaan: volgens andere berekeningen wordt per personenauto minder betaald dan deze gemiddeld aan kosten etc. veroorzaakt. Op welke studie stoelt deze zin? Kunnen wij die studie toegestuurd krijgen? Als alle kosten meegerekend worden en deze per saldo voor de benzinemotor het gunstigst uitvallen, dan is dat een feit. De benzinemotor is dan gezien de natuurkosten of aantasting van het milieu per saldo gewoon het gunstigst. Wat zijn dan die ontlastende omstandigheden om andere keuzes te maken? Ik kom dan dicht bij het standpunt van de heer Hofstra. Daarom is het zo belangrijk alle kosten geïnternaliseerd te zien.

Minister **Netelenbos**: Dat vind ik een opmerkelijke ontwikkeling. Het eerste onderzoek was van het

Instituut onderzoek overheidsuitgaven. Ondertussen vindt in het kader van het witboek een onderzoek plaats van het Centrum voor energiebesparing.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar op pagina 55 staat...

De **voorzitter**: De minister zegt het heel duidelijk. De nota is gebaseerd op een andere studie dan waaraan zij nu refereert. Die andere studie krijgt de Kamer nog en daar kunnen wij dan over discussiëren.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Dan moet u de tekst even lezen. Er staat: berekeningen van het Instituut onderzoek overheidsuitgaven. Daaraan refereert de minister. Vervolgens staat er: volgens andere berekeningen wordt per personenauto minder betaald dan gemiddeld aan kosten wordt veroorzaakt. Om die studies gaat het mij. Welke studies zijn dat? Het is niet de studie van het Centrum voor energiebesparing.

Minister **Netelenbos**: Dat laatste klopt. Ik heb niet paraat wie die andere berekeningen heeft gemaakt. Er is ook heel veel onderzoek naar dit soort zaken gedaan. Er loopt nu onderzoek in het kader van het witboek. Zodra dat klaar is, zal ik het de Kamer toesturen. Ik verheug mij al op de discussie daarover. Het vraagstuk van ruimtebeslag en wegmobiliteit is natuurlijk enorm in een klein land als Nederland. Je kunt in die zin dan ook altijd wel een reden hebben om te zeggen dat je iets niet zou willen toestaan. Als je kijkt naar de energiedragers en de technologische innovaties, dan gaat er natuurlijk wel het een en ander gebeuren. De heer Van Bommel heeft daar ook op gewezen. Ik wijs verder op de investeringen van de transportsector in schonere vrachtauto's. Dat zijn allemaal interessante ontwikkelingen die op zichzelf ook de concurrentieverhoudingen tussen vervoersmoda-liteiten veranderen. Daar hoeven wij niet geheimzinnig over te doen. Maar dan nog kun je redenen hebben om er anders tegenaan te kijken. Voorzitter! Sommige woordvoerders hebben in het kader van de beprijzing een opmerking over de Betuwelijn gemaakt. Ik zal daar maar niet meer op reageren. Wij hebben

een besluit over die Betuwelijn genomen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik begrijp dat de minister niet wil reageren op opmerkingen waarover de discussie al gevoerd is, maar ik heb het volgende gezegd. In de nota staat dat als je de totale kosten toerekent aan goederenvervoer per rail, het spoorvervoer dan daalt van 7% naar 3%.

Minister **Netelenbos**: Dat doen wij dus niet.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik wil van de minister horen welk beleid zij dan voert om toch het spoorandeel te handhaven c.q. te vergroten. Dat is politiek het interessante, nog even los van de vraag over welke lijn wij het hebben.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik geloof toch niet dat het de bedoeling is dat wij het Betuwelijn debat overdoen. Een goede regeling van het goederentransport is belangrijk voor de ontwikkeling van de mainport Rotterdam. De ontwikkeling is belangrijk in het kader van het Europese netwerk. Het is ook belangrijk voor de veiligheid. Het is interessant voor bulktransport. Daarnaast, wanneer het allemaal wat sneller gaat dan nu het geval is, is het ook heel interessant voor het vervoer van bederfelijke waar. De greenerysectoren zijn ook geïnteresseerd in deze ontwikkelingen. Je ziet ook allerlei initiatieven, zoals shuttles met bloemen vanuit Aalsmeer. Al die dingen gebeuren. Dat debat hebben wij echter gevoerd en daar hebben wij ook de economische scenario's bij betrokken. Wij leggen de Betuwelijn gewoon aan en in 2005 rijden wij erop!

De **voorzitter**: Ik wil de collega's erop wijzen dat wij nog een algemeen overleg over de Betuwe-route zullen voeren. Dat gaat dan over de zesde voortgangsrapportage. Dan kan men alle mantra's vanuit het verleden weer herhalen. Ik stel voor om nu door te gaan met het onderwerp van vandaag.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dat was mijn vraag niet. Mijn vraag is nu juist niet...

De **voorzitter**: Dan kunt u die in het kader van de nota Derde eeuw spoor

stellen. Dan is er dus ook nog een gelegenheid. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb ten aanzien van de gebruikersheffingen op het spoor een voorstel gedaan in de nota Derde eeuw spoor. Die nota zal na het reces worden besproken.

Ik kom te spreken over het prijsbeleid. De kaderwet betaald rijden is aangekondigd in de nota van wijziging en de memorie van toelichting daarop over het rekeningrijden. Dat is een verdere invulling van hetgeen hier onder beprijzing wordt genoemd. De vraag is gesteld, wat het precies inhoudt en wat er allemaal onder valt.

De gedachte is als volgt. Het rekeningrijden is voorgesteld middels een separaat aan de Kamer voorgelegde wet. Dit is een onderdeel van de kaderwet betaald rijden. Daarnaast kan tolheffing aan de orde zijn, bijvoorbeeld bij de publiek-private samenwerking. Dan moet het iedere keer bij wet worden geregeld. Tot nu toe stellen wij het per weg in de Kamer aan de orde. De basisgedachte is om een kaderwet te maken, waardoor het principe van tol heffen bij wet wordt geregeld in een soort paraplu-regeling. De wegen die het vervolgens betreft, moeten dan verder bij AMvB worden uitgewerkt.

Vervolgens is het thema kilometerbeprijzing. Ik ben blij te horen dat iedereen dit een interessante optie vindt. Ik had vanochtend, toen ik naar de radio luisterde, even een ander beeld. Ik ben blij dat wordt gezegd dat het interessant is.

Kilometerbeprijzing is een onderdeel van de variabilisatie. Het gaat om het veranderen van de motorrijtuigenbelasting zoals wij die nu hebben. Het gaat nu nog om een vaste prijs, ongeacht het aantal kilometers dat men maakt. Dat wordt omgezet in een systeem van betalen per kilometer.

Ik ben het overigens eens met iedereen die zegt dat het systeem niet fraudegevoelig moet zijn. Dat betekent dat er hoge eisen aan de techniek gesteld moeten worden. Dat komt er allemaal aan. Dat is nu nog niet helemaal beschikbaar. Dat is op korte termijn wel het geval. Een en ander maakt dat de huidige opbrengst van de motorrijtuigenbelasting budgettair neutraal wordt omgezet naar een variabel systeem.

Voor veel mensen die aangewezen zijn op de auto voor het sociale verkeer is dat door de bank genomen goedkoper. In de perspectievennota hebben wij immers het getal van 16.000 km per jaar als vertrekpunt genomen. Rijd je minder, dan betaal je nog minder dan de huidige heffing van de motorrijtuigenbelasting. Rijd je meer, dan ga je meer betalen. Vandaag is het verhaal verteld door de heer Hofstra van die arme werknemer die in Noord-Nederland woont en ver moet rijden om op zijn werk te komen. Die zou daar volgens hem last mee kunnen krijgen. Deze werknemer werkt echter wellicht bij een bedrijf zoals de heer Schutte dat vertelde. Ik doel op een bedrijf van 50 of meer werknemers, die, zoals het in de bedoeling ligt, een fantastisch vervoersmanagementplan heeft gemaakt.

Het kan niet zo zijn dat de overheid verantwoordelijk wordt gesteld voor alles wat niet goed loopt op dit dossier. Ieder bedrijf, zelfs een bedrijf met minder werknemers, moet met het bijbehorende fiscale regime en de voordelen die dit oplevert, in staat worden geacht een goed vervoersmanagementsysteem in te vullen. Wij gaan het eerst vrijwillig proberen. Het is de bedoeling dat dit punt in het najaarsoverleg wordt geagendeerd. Ik bereid een en ander op dit moment voor. Als het niet op vrijwillige basis tot een succes leidt, ben ik het eens met de heer Schutte dat het tijdperk is angebroken om er een plicht van te maken. Ik wil echter eerst iedereen de kans bieden om het vrijwillig tot een succes te maken.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Aan welke termijn van implementatie denkt de minister bij de kilometerheffing?

Minister **Netelenbos**: De wet wordt bij nota van wijziging over het rekeningrijden aangekondigd. Ik hoop dat deze wet aan het eind van deze regeerperiode het Staatsblad kan bereiken. Wij spreken dan over het jaar 2002. De techniek van de variabilisatie is op dit moment in ontwikkeling. Ik weet dat de Duitsers en Italianen op dit moment bezig zijn met een vergelijkbaar systeem. Die zijn ook de techniek aan het uitproberen. Dat is op zichzelf interessant. Duitsland en Italië willen in het jaar 2002 een soortgelijk systeem invoeren voor transport-

automobiliteit. Daarvan kunnen wij uiteraard leren. De schatting is dat de techniek rond het jaar 2004 niet-fraudegevoelige systemen mogelijk maakt. Dat hangt ook af van de ervaringen die anderen opdoen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Beluister ik uit de eerdere woorden van de minister dat zij niet meegaat in het denken over een sterke regionale differentiatie bij de kilometerheffing?

Minister **Netelenbos**: Regionale differentiatie moeten we nog maar eens goed overdenken, want dat kan op verschillende manieren. Ik ben zelf nogal gecharmeerd van het vouchersysteem voor openbaar vervoer dat we nu als experiment hebben geïntroduceerd in de Vinex-gebieden. Daaruit blijkt hoe zwaar wij openbaar vervoer subsidiëren. In die wijken krijgt men f 2000 per individu. Alle kinderen ouder dan 4 jaar krijgen een voucher van f 2000 voor kortingen op het openbaar vervoer. Je kunt je heel wel voorstellen dat een vergelijkbaar systeem zou kunnen werken in het landelijk gebied. Dan krijgt men een bepaalde subsidie, niet aanbod-gefinancierd, maar vraaggefinancierd. Dat is misschien interessanter dan variabiliseren in de kilometerheffing, want dat geeft wellicht allerlei uitwassen, maar dat weet ik nog niet goed. We moeten het palet van mogelijkheden nog verkennen. De opmerkingen van de commissie zijn duidelijk. Wij moeten ervoor zorgen dat het een rechtvaardig systeem is en die handschoen neem ik op.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Kan daar in het NVVP een duidelijker beeld van worden gegeven? Er zijn natuurlijk heel veel opmerkingen over gemaakt, ook buiten deze Kamer. Kan er een beter beeld worden gegeven van de mogelijkheden en de technieken die daarvoor nodig zijn?

Minister **Netelenbos**: Ik wil de beprijzingskaderwet niet in het NVVP regelen. Daar komt een aparte wet voor. Dat is aangekondigd bij de nota van wijziging van het rekeningrijden. Het wordt ook veel te ingewikkeld om het in het NVVP te regelen. Dat hoeft ook niet, want je kunt het ook apart regelen. De bedoeling is dat de wet op het rekeningrijden op den duur ook wordt geïncorporeerd,

zodat de beprijzingsfilosofie in één overall wetgeving is ondergebracht. Afhankelijk van appreciaties en keuzen die moeten worden gemaakt, kan er bij een concrete situatie worden gekozen voor één van die vormen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De minister zegt net zelf al dat een aantal dingen nog moet worden doordacht. Ik kan mij voorstellen dat het nodig is om er ook nog eens apart over te discussiëren en het niet allemaal in één wet neer te leggen, hoe blij ik ook ben met dat signaal.

Minister **Netelenbos**: Ik kan mij voorstellen dat we het verder uitwerken in een notitie. Dat wil ik best toezeggen, want ons denken staat hier ook niet stil. Dit is in Europa ook een enorm thema. We zijn in Europees kader aan het zoeken naar de oplossing. Het is niet zozeer mijn hobby, maar het houdt al mijn collega's bezig.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb een vraag gesteld over het tabelletje dat we kregen bij de antwoorden op de gedrukte versie pagina 53. Er wordt een staatje gegeven van drie gewichtsklassen. Daar horen uiteraard verschillende motorrijtuigenbelastingen bij. In alledrie de gevallen kent de minister een gemiddelde van 17.000 km toe. Wat is nu het geval? Er is een sterk verband tussen het jaarkilometrage en het gewicht van de auto. Naarmate de auto zwaarder wordt, worden er meer jaarkilometers gemaakt. Ik vind het onrechtvaardig als het op deze manier zou gaan, want dan wordt er twee of drie keer betaald. Mijn pleidooi was om per relevante gewichtsgroep een gemiddelde te nemen en dan weer uit te gaan van het principe: rijd je meer, dan betaal je meer en rijd je minder, dan betaal je minder. Ik vind het prima als de minister met allerlei vingeroefeningen komt, maar ik vind dit op dit moment niet de goede methode.

Minister **Netelenbos**: Ik begrijp de opmerking van de heer Hofstra. Ik vind dat we dit vraagstuk maar eens verder moeten uitwerken. Ik wil hem wel wijzen op de milieuproblemen met betrekking tot de automobiliteit. We kunnen de situatie niet verbeteren, doordat de gemiddelde Nederlander kiest voor zwaardere

auto's. De winst die we hebben geboekt door allerlei maatregelen, wordt weer beperkt door twee dingen: meer rijden en zwaardere auto's. Er ligt ook een emissierelatie. De groenvoorstellen komen er allemaal aan. Ik verheug me al op het debat dat ik dan niet hoeft te voeren.

Voorzitter! Ik heb één categorie die ook in die wet wordt ondergebracht, niet genoemd en dat zijn de betaalstroken. Zoals aangekondigd gaan wij twee experimenten houden: een op de oude carpoolwielstrook en een op de A20 bij Rotterdam. De heer Hofstra heeft gevraagd waar de opbrengst dan naartoe wordt gesluisd. Wij zullen dat nog laten weten, maar het gaat er nu eerst om of men daar echt voor wil kiezen. Op dit moment loopt een studie die wellicht eind deze week aan de Kamer kan worden gezonden en die helemaal niet zo optimistisch hierover is. Daaruit blijkt dat aan ideeën die als alternatief worden gepresenteerd voor hetgeen concreet wordt voorgesteld, bij nadere verkenning toch weer veel bezwaren blijken te kleven. De nota wordt binnenkort met VNO-NCW en anderen besproken en gaat dan naar buiten. Ik raad de heer Reitsma aan daar goed naar te kijken.

De **voorzitter**: Wil de heer Reitsma iets zeggen, nu hij aangesproken wordt?

De heer **Reitsma** (CDA): Nee hoor, ik ben tevreden met dit antwoord.

Minister **Netelenbos**: Tot zover de opmerkingen onder het kopje beprijzen, voorzitter. Dan nu de opmerkingen over infrastructuur: het thema benutten en bouwen. Er zijn van vele kanten ondersteunende opmerkingen over benutting gemaakt. Het klinkt allemaal vertrouwd, maar wij doen in Nederland allerlei experimenten op dit vlak, onder andere verkeerssignalering en elektronische bewegwijzering, waar vanuit het buitenland veel naar gekeken wordt. Wij zijn daar alweer aan gewend, maar Nederland is hier ver in in vergelijking met het buitenland en het gaat hier ook om een interessante ontwikkeling. Ik geloof, net als een aantal woordvoerders, zeer in technologische vooruitgang, en meer capaciteit op de weg als gevolg van nieuwe technologieën komt er volgens mij

dan ook zeker aan. Het was ook te zien op de ITS-beurzen van vorige week: allerlei antibotssystemen waardoor het mogelijk wordt dat auto's dichters op elkaar gaan rijden dan op dit moment geoorloofd is. Dat soort systemen komt er op vrij korte termijn aan, nog los van systemen voor automatische voertuiggeleiding. Er komen allerlei tussenfaseringen waardoor het mogelijk wordt om de bestaande wegcapaciteit beter te benutten. Ik meen ook, anders dan door sommige woordvoerders is gesteld, dat het mogelijk moet zijn om op wegen die elektronisch beveiligd zijn, de vluchtstrook te gebruiken in de spits, want dan gaat het kruis op rood zodra er iets is. Dan moeten er overigens natuurlijk wel vluchthavens worden gemaakt, opdat men van de weg af kan als dat nodig is. Er leeft nog het beeld dat het onveilig is, maar de ervaring tot nu toe leert dat het kan op wegen die elektronisch worden bewaakt. De ANWB moet dan maar samen met ons ervoor zorgen dat de discipline van de weggebruiker gaat lijken op die van onze oosterburen wanneer er iets is. Van de discipline van onze oosterburen op dat punt ben ik altijd zeer onder de indruk. Zodra er een sirene te horen is, maakt men direct ruimte voor urgentieverkeer. De Nederlander moet daarin nog worden opgevoed.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Maar in Nederland mag het niet. Daarom doet de Nederlander het niet.

Minister **Netelenbos**: Dat gaan wij er dus bij doen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik sluit aan op uw opmerking dat men in Duitsland wel uit elkaar gaat, waardoor de hulpverlening midden-door kan rijden. In Nederland is dat verboden, dus daar zouden nadere afspraken over gemaakt moeten worden.

Minister **Netelenbos**: Nu, dat spreken wij dan af.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voordat weer een nieuwe wet wordt ingediend, wil ik nog iets vragen, voorzitter. De minister zegt dat zij geen moeite heeft met spitsstroken en ook GroenLinks kan zich voorstellen dat dit op bepaalde plekken een uitkomst

kan zijn, maar punt is dat wij hier voortdurend bij wijze van experiment mee bezig zijn. Wij hebben dan ook schriftelijk en vandaag mondeling de vraag gesteld of hier eens over gepraat kan worden, waarbij de ervaringen kunnen worden geëvalueerd en kan worden nagegaan welke wettelijke vereisten eventueel nog nodig zijn om dit structureel in te voeren. Er is nu een situatie van betrekkelijke rechteloosheid, terwijl er toch al afspraken zijn over de vraag wat er moet gebeuren met de spitsstroken en het toevoegen van capaciteit aan wegen.

Minister Netelenbos: Het zijn experimenten en straks zal het voorstel worden ingediend om die experimenten te verbreden. Aan de hand daarvan kunnen wij daar dus over spreken. Mij valt op dat in het publieke debat al snel het beeld van gevaarlijk en onverantwoord ontstaat. Het moet uiteraard veilig zijn en daarom ook worden veranderingen eerst beproefd en het kan natuurlijk ook niet op iedere weg. Je moet daar erg voorzichtig mee omgaan, maar bepaalde zaken zijn wel degelijk mogelijk. De ritscampagne heeft niets met de perspectievennota te maken, maar helpt wel de doorstroming te bevorderen. Er is een nogal hechte relatie tussen verkeersgedrag en doorstroming.

Voorzitter! In overleg met het Overlegorgaan goederenvervoer heb ik met het oog op bevordering van de doorstroming besloten dat het aantal wegen met een inhaalverbod voor vrachtwagens zal worden uitgebreid. Onlangs woonde ik in het kader van Nederland distributieland een bijeenkomst bij waarbij ook de branche zelf ruim vertegenwoordigd was. Desgevraagd bleek bij handopsteken dat het overgrote deel van de aanwezigen voor een dergelijk inhaalverbod was. Het is in ieders belang dat irritatie nummer één op de Nederlandse wegen wordt weggenomen. Ik zal binnenkort met een voorstel komen dat ertoe strekt het aantal rijkswegen waarop een inhaalverbod voor vrachtwagens geldt met 75% uit te breiden.

De proef met de ecotrucks moet uiteraard goed worden begeleid. De intermodale overslagcentra, die daarbij van belang zijn, moeten ook worden benoemd.

Voorzitter! Het zou buitengewoon inefficiënt zijn het wegennet af te

stemmen op de spits. Het parkeerbeleid dient zeker een belangrijke rol te spelen. De stad kan niet alle auto's absorberen. Het beeld dat het aanleggen van meer wegen veel problemen verhelpt, is onjuist want de trechter naar de stad kan lang niet alle auto's verwerken. De stad heeft er verder geen enkel belang bij om eindeloos veel parkeervoorzieningen te creëren. Daarover moeten landelijk afspraken worden gemaakt. Dat heb ik ook te kennen gegeven in het overleg met de andere overheden. De normen dienen niet te worden versoepeld, want een stringent parkeerbeleid hoort er echt bij. Transferia zijn interessante nieuwe ontwikkelingen, gekoppeld aan openbaar vervoer. Wij moeten goed nadenken over de beprijzing van dat soort van openbaar vervoer. Dat beleid dienen vooral stad en provincie uit te zetten. Aan het adres van de heer Van Bommel merk ik op dat in die zin decentralisatie van beleid wél interessant is met het oog op oplossingen op maat. Het is van groot belang na te denken over constructies die het aantrekkelijk maken voor de automobilist om zijn auto nog voor de stad te verlaten en met het openbaar vervoer verder te gaan. De noord-zuidlijn in Amsterdam is daarvoor ook zeer geschikt. Ik stuur vandaag nog een brief over de overeenkomst tussen Amsterdam en de Nederlandse Staat over de noord-zuidlijn.

De heer Reitsma heeft gevraagd naar de nota over de economische effecten van infrastructuur. Het onderzoeksprogramma loopt nog. Men is iets achter op de planning, maar de conceptversie en de daarop gebaseerde leidraad zijn dit najaar klaar. Een aantal woordvoerders heeft gevraagd naar een soort van referentiekader op basis waarvan kan worden geoordeeld. Daar kun je – hoop ik – die leidraad bij gebruiken zodat ook de zakelijkheid die in het debat moet worden gebracht, georganiseerd zou kunnen worden. Ik heb al gezegd dat ik wel voel voor de benadering van de heer Hofstra om de verbreding van de rijkswegen ruimtelijk te reserveren. Of die verbreding dan werkelijk zal worden uitgevoerd, is de vraag. Ik ben het ook zeer eens met de opmerkingen van onder andere de heer Van Gijzel over de reservering ondergronds. Wij zullen dit moeten doen opdat langetermijnontwikkelingen mogelijk blijven, zoals in de nota over

ondergronds buizentransport ook is uitgewerkt. Ik heb de Kamer net een tussenrapportage toegezonden waarin dit verder wordt uitgewerkt. Naar de eigendomsverhoudingen loopt nog een onderzoek. Wij zullen voor de langetermijnvisie grote stad veel meer moeten denken aan dit soort systemen. Ook de heer Reitsma zei in zijn bijdrage dat wij veel meer ondergronds moeten doen. Aan de andere kant moeten wij wel reëel zijn: hiermee zijn gigantische kosten gemoeid. Daarom moet altijd een afweging worden gemaakt tussen nut en noodzaak en tussen kosten en efficiency. Dit is niet simpel. Wij staan nog aan het begin van het ondergronds boren en dat is buitengewoon kostbaar tot nu toe. Wij moeten wel nuchter zijn.

De heer **Reitsma** (CDA): Wij zullen later terugkomen op het ondergronds transport, want de minister heeft hierover een nota toegezegd. Toch denk ik dat het noodzakelijk is, willen wij spaarzaam kunnen omgaan met de groene ruimte. De minister zegt dat wij ruimte moeten reserveren zeker waar belangrijke verbindingen tussen steden in het geding zijn. Ik neem aan dat zij ook de achterlandverbindingen daarbij betreft. Is het wettelijk kader daarvoor toereikend of kan dit alleen maar gereserveerd worden binnen het tijdsbeslag van de PKB? Moeten ontwikkelingen die een langere periode beslaan, wellicht anders worden vastgelegd? Wat mij betreft zoeken wij daarvoor dan een wettelijk kader om te voorkomen dat wij weer snel vastlopen.

Minister Netelenbos: **Voorzitter!** Het is de bedoeling dat er ook in de vijfde nota ruimtelijke ordening ruimte wordt gereserveerd. Daarnaast zal er ook ruimte moeten worden gereserveerd voor openbaar vervoer. Ik heb bij de behandeling van het MIT toegezegd dat de tweede tranche Randstadrail-ontwikkeling zal worden gezien. Daarbij zijn veel interessante plannen aan de orde waarvoor ook ruimte moet worden gereserveerd. Dit moet ook terugkomen in het NVVP. Het gaat dus niet alleen om automobilititeit, maar ook om alle andere vormen van mobiliteit, waaronder openbaar vervoer. Vooral in de Randstad zullen wij daarvoor ook reserveringen moeten doen.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijn vraag is of die reserveringen ook na de periode van tien jaar kunnen worden gehandhaafd.

Minister **Netelenbos**: Zowel de vijfde nota ruimtelijke ordening als het NVVP reserveren die ruimte totdat de reservering wordt herroepen. Verder kan de reservering per evaluatie voortschrijdend worden verlengd. De reservering verloopt dus niet automatisch.

De heer **Reitsma** (CDA): Dat hoop ik. Mijn wens is dat er een langdurige reservering wordt gemaakt zodat er geen belemmering is. Ik betwijfel echter of het huidige wettelijke kader met PKB's, bestemmingsplannen e.d. dat maximaal tien jaar geldt, voldoende instrumentarium biedt om dit te doen. Hetzelfde probleem heeft zich bijvoorbeeld voorgedaan in het noorden bij de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn. Daar is nu een beroep gedaan op de gemeenten om dit op vrijwillige basis in beleid te reserveren. Dit is een slechte benadering.

Minister **Netelenbos**: Ik begrijp de zorg van de heer Reitsma, maar deze medaille heeft ook nog een andere kant. Als je te veel rechten verschafft voor een te langjarige periode kan men daarop zo anticiperen dat het beleid nooit meer kan worden gewijzigd. Toch is dat soms nodig. De ontwikkeling van bedrijfsterrinen bijvoorbeeld wordt op de manier waarop dat nu gebeurt ongewenst geacht, maar die ontwikkeling kan niet zomaar worden gekeerd. Ik zal bij de uitwerking aandacht besteden aan dit thema. Ten aanzien van de langetermijnontwikkelingen, ondergronds transport, weet je bijna tevoren dat een reservering voor zeg maar tien jaar nergens toe leidt. Het gaat veel meer om de termijnen erna dan om de korte termijn. Ik zal dit punt zeker betrekken bij de uitwerking. Wij moeten dan wel voorkomen dat, als een overheid na tien jaar een ander beleid wenst te voeren, wij er geen vinger meer achter kunnen krijgen. Dat is een groot vraagstuk. Voorzitter! De heer Hofstra vroeg naar kaartbeelden die aangeven wat nodig is voor verkeer en vervoer. Het is zeker de bedoeling die te verschaffen en daarbij een financiële paragraaf aan te geven. Iedereen weet dat het budget tot 2010 vastligt. Daarbij gaat het om 71 mld.

Daarnaast liggen er een aantal additionele wensen waarop nog gereageerd moet worden. Wij moeten nu aangeven wat naar verwachting de kosten zijn die bij bedoelde kaartbeelden passen. Voorzitter! Ik kom te spreken over de fiets. Velen hebben gezegd: de fiets komt er wat bekaaid af. Dat is een algemene constatering. Over de vraag wat het Rijk zou moeten doen om de fiets er minder bekaaid af te laten komen, zouden wij eens moeten nadenken. Mij is opgevallen dat nadat wij beleid voorzien van de bijbehorende budgetten hebben gedecentraliseerd, ik vervolgens word bevestigd over iets waarvan wij hadden afgesproken dat de andere overheden daarover zouden gaan. Ik ben een decentralist van origine. Ik houd van het leggen van de thema's bij de overheden die deze het beste aankunnen. Dit betekent wat het fietsbeleid betreft dat de provincie de sturende factor is en niet het Rijk. Het Rijk initieert vaak innovaties en subsidieert bijvoorbeeld de ENFB. Ik heb hernieuwde en naar mijn mening tevreden stemmende afspraken gemaakt met de ENFB. Die motorfunctie kan worden vervuld door het Rijk. Het beleid inzake het fietsenstallingsplan, waarbij het gaat om bijna 0,5 mld., waarna de lagere overheden in beeld komen, wil ik handhaven.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In het begin van de jaren negentig had de rijksoverheid nog 60 mln. op de begroting staan voor het fietsbeleid. Dat geld konden gemeenten en provincies verwerven als zij daar eenzelfde bedrag tegenover zouden stellen. In de volgende jaren is dat gedecentraliseerd. Het gevolg is dat in het begin van de jaren negentig nog 120 mln. hiervoor werd uitgegeven en nu nog maar 60 mln. De heer Reitsma wijst er nog op dat, doordat het gaat om een generieke doorvergoeding, het niet duidelijk is of het hele bedrag wel gebruikt wordt. Wij zouden eens moeten bezien hoe daarmee omgegaan wordt. Enkele jaren geleden heb ik bij de begrotingsbehandeling aangegeven hoeveel ambtenaren er bij gemeenten werken die zich bezighouden met fietsbeleid. Je valt steil achterover als je ziet hoe weinig dat er zijn in verhouding tot de ambtenaren die zich bezighouden met weginfrastructuur en openbare werken. Gezien het mobiliteitsbeslag

zou het aandeel voor de fiets veel groter moeten zijn. Er is sprake van een grote onevenwichtigheid. In het Nationaal verkeers- en vervoersplan kunnen richtlijnen worden gegeven voor het regionale verkeers- en vervoersplan en misschien ook voor subsidies.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben in het kader van het decentraliseren geen voorstander van een soort van medebewind. Als je een taak decentraliseert aan de gemeenten, doe je dat volledig, maar dan wel onder een aantal afspraken inzake monitoring en evalueren. Ik heb dat in het kader van het masterplan fiets met de Kamer afgesproken. In de vorige periode was dit vergeten, maar nu gaan wij het doen. Als wij tot de conclusie komen dat de gemeenten iets beter kunnen dan het Rijk – en dat is volgens mij het geval als het gaat om fietspaden; wij weten echt niet welke fietspaden aangebracht moeten worden in de gemeente Sappemeer – moeten wij dat decentraliseren, maar moeten wij wel zicht houden op de ontwikkelingen. Wij moeten geen dictaat opleggen. Anders zou ik, als ik provinciaal of gemeentebestuurder was, denken: als het zo moet, doe je het maar zelf. Wij moeten dus komen tot een goed samenspel, maar wel evalueren en bezien of het nodig is incentives in het systeem te stoppen. Maar dat beeld is er echt nog niet. Als het van een ambtenaar moet afhangen of er beleid wordt gevoerd...

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Dat is toch al zo?

Minister **Netelenbos**: Ik dacht van niet, en zeker niet als het om de fiets gaat. En ik hoor nu net van een van mijn medewerkers dat de gemeenten meer dan 60 mln. ten behoeve van de fietser uitgeven.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Is het bestuursakkoord nieuwe stijl niet juist een goede ingang om de evaluerende verantwoordelijkheid van de minister waar te maken in het overleg met vooral de gemeenten? Dat is immers niet voor niets een vorm van overleg die niet zozeer verplichtend is in de zin van allerlei concrete resultaatsverplichtingen, als wel dat het een handvat biedt om op

dit punt met elkaar in overleg te blijven.

Minister **Netelenbos**: Daar ben ik het mee eens. Bovendien heb ik aan het begin van mijn bijdrage al gesteld dat wij halfjaarlijks met de andere overheden gaan praten over het hele mobiliteitsbeleid. Wij blijven dus goed met elkaar in discussie. In september jongstleden had ik al een monitor voor het fietsbeleid met de Kamer afgesproken, want daar ontbrak het aan. Ik zou niet zomaar durven zeggen dat er onvoldoende gedaan wordt; het hoofdvraagstuk bij het fietsen is volgens mij dat veel immigranten de traditie van het fietsen missen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat geldt trouwens ook voor zakenlieden...

Minister **Netelenbos**: Die fietsen in het weekend om hun buikje er weer af te krijgen.

De heer **Hofstra** (VVD): Niet allemaal!

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb eigenlijk al gereageerd op de vragen over de leefbaarheid. Het belastingplan voor de 21ste eeuw bevat al een fiscaal stimuleringsbeleid op dit punt en ik stel me voor dat dit onderwerp straks ook veel aandacht zal krijgen in de discussie met de staatssecretaris over dat belastingplan.

Bij technologische ontwikkelingen kun je je rijk rekenen en dat moet je natuurlijk niet doen, maar je moet wel goed in de gaten houden wat er op de markt allemaal gebeurt. Er is gezegd dat de overheid te weinig zou sturen, maar ik ben van mening dat er juist een goed samenspel is tussen bijvoorbeeld de automobielsector, de telecomsectoren en de overheden. De overheid kan niet alles vanuit haar ivoren toren sturen, maar als bepaalde dingen te lang duren, kan zij wel een zetje geven. Daarom is het belangrijk om ook Europees over dit soort dingen te praten; dat doen wij ook. Incentives zijn hierbij belangrijk, omdat technologische innovaties in de beginfase vaak kostbaar zijn. Proeven zijn ook nuttig, bijvoorbeeld met automatische voertuiggeleiding en met automatische snelheidsaanpassing, waarmee in Tilburg

wordt geëxperimenteerd. Wij investeren er zelf ook in. De magneettrein is interessant. Het lastige is alleen dat plannen op dit punt, zoals de Randstadring, ontstaan op een moment waarop de meeste gemeenten net zover zijn dat zij vernieuwende concepties op het gebied van het openbaar vervoer aan het realiseren zijn, zoals Randstad-rail, de noord-zuidlijn en de hele lightrailontwikkeling. Je krijgt hierdoor eigenlijk het wat ongemakkelijke gevoel dat je nu heel veel investeert in een systeem terwijl er zich alweer een nieuw systeem aandient. Maar wachten zou weer andere grote beleidsmatige vragen oproepen. Wij moeten wel de vinger aan de pols houden en wij moeten de systemen zo inrichten dat ze op termijn ook voor andere systemen bruikbaar zijn. Wij volgen deze weg bijvoorbeeld bij de HSL-Zuid. De onderbouw daarvan is eventueel op termijn te gebruiken als magneetspoorbaan. Internationaal biedt deze techniek geen oplossing. Je kunt nu nog niet naar Parijs rijden met een magneetspoorbaan, maar wel met de HSL. De discussie over de Zuiderzeespoorlijn en een eventuele aantakking op Hamburg-Berlijn moet nog worden gevoerd. Wij zullen apart komen te spreken over de ontwikkelingen met de zepelin en de benodigde infrastructuur. Een belangrijke ontwikkeling is dat het bedrijfsleven hierin steeds meer geïnteresseerd raakt. Aan het geheel kleven echter nog vele beheersvraagstukken, al is het alleen maar het gegeven dat het in de lucht druk begint te worden.

De heer Reitsma vroeg naar het ambitieniveau van de duurzame veiligheid. De inspanningen in het huidige NVVP moeten ten opzichte van het vorige geïntensiveerd worden. Samen met de andere overheden moet worden bekeken hoe die inspanningen moeten worden georganiseerd.

De heer Van Gijzel sprak over variabilisatie van verzekeringspremies. De discussie hierover is eerder gevoerd en gebleken is dat het om een zeer ingewikkelde materie gaat. De SER stelt op mijn verzoek een advies op over het begrip baathebbers bij verkeersveiligheid. De rol van de verzekeraars en de premietelling horen hierbij. Ik stel voor dat wij eerst het SER-advies afwachten. De heer Hofstra vroeg naar de keuringsleeftijd bij verlenging van

het rijbewijs. Zoals bekend is de leeftijd op 70 gesteld. Eind jaren tachtig is dit door de commissie-Scherpenhuizen geëvalueerd en de conclusie was dat 70 jaar een verantwoord grens is. Deze grens past ook binnen de Europese regelgeving en dit betekent dat binnen de specifieke rijbewijsrichtlijnen van de EU geen eisen zijn gesteld ten aanzien van leeftijd en keuring. Met andere woorden: er verandert op dit moment niets. Uit de discussie over een snelheidslimiet bleek dat bijvoorbeeld de heer Hofstra graag 140 km/uur wil rijden als het niet druk is in de Flevopolder en dat de heer Van der Steenhoven een grens wil van minder dan 100 km/uur. In het regeerakkoord is een snelheid afgesproken van 100 km/uur tussen 7.00 en 19.00 uur en 120 km/uur 's avonds, behalve op onveilige plekken. Het is een langdurige kwestie omdat een inventarisatie in verband met de milieuwetgeving moet worden gehouden. Zo'n zinnetje in het regeerakkoord is gemakkelijk opgeschreven, maar daarna heb je te maken met milieuregels. Ook moeten de gevolgen van zo'n wijziging zichtbaar zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Als het nu een experiment wordt genoemd, zoals bij de spitsstrook, dan kan het misschien sneller.

Minister **Netelenbos**: Neen, het kan niet sneller. Daarbij is het ook een ingewikkelde zaak.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Betekent dit dat in het regeerakkoord een afspraak is gemaakt die niet zo goed doordacht is? Ik kan mij voorstellen dat het verkeersbeeld enorm warrig wordt als je op het ene tijdstip 120 km/uur mag rijden, op een ander tijdstip 100 km/uur en daarna weer 120 km/uur. Ik denk dat die verschillen heel moeilijk aan te geven zijn.

Minister **Netelenbos**: Het regeerakkoord is zeer doordacht. Daar heeft men maanden over gedaan. Nu is het beeld heel warrig. Nu eens mag je 120 km/uur, dan weer 100 km/uur en ook het remgedrag van mensen tegen de tijd dat het bordje en die camera daar verschijnen, is warrig. Dus een systeem van 7.00 uur tot 19.00 uur is gemakkelijk. Die gele

bordjes hoeven dan ook niet meer. Het zijn toch wel hele lelijke bordjes. Af en toe moeten die ook gewassen worden. Het is heel kostbaar om die een beetje te onderhouden.

De heer **Hofstra** (VVD): Het verbaast mij dat zoiets simpels als het verplaatsen van bordjes en mis-schien het bijstellen, zo ontzettend lang duurt. Wanneer gebeurt het? Kan de minister bevestigen dat de Randstad inderdaad de Randstad is, 100 km 100 km is en 120 km 120 km is?

Minister **Netelenbos**: Ik moet echt kijken naar de milieuraandoorwaarden en wat het betekent voor woon-bebouwing. Als de snelheid van 100 km/uur naar 120 km/uur gaat, wordt er meer geluid geproduceerd, los van de vraag of u toch al stiekem 120 km/uur rijdt. Als de overheid formeel toestaat dat sneller gereden mag worden, gelden andere formele relaties dan wanneer u stiekem toch 120 km/uur rijdt!

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ken de wet. Wij praten dan wel over de traverses. Die zijn heel gemakkelijk in kaart te brengen. Ik neem bijvoorbeeld aan dat het bij Zwolle pas begint ten noorden van de brug en niet zoals nu al op de Veluwe!

De **voorzitter**: Zwolle is buiten de Randstad.

Minister **Netelenbos**: Of het in Zwolle voor of na de brug begint, zou ik werkelijk niet weten. Wij moeten echter wel de milieu-wetgeving goed in kaart brengen. Dat is ingewikkeld. U kent mijn opinie over de Randstad. Ik vind ook dat drukke congestiegebieden in Brabant onder die definitie zouden moeten vallen. Er is gesproken over het uit de handel nemen van detectoren. Dat wordt uitgezocht. Ik ben het overigens zeer eens met de opmerking van de heer Hofstra over die motor die zo snel kan optrekken en 340 km/uur kan rijden. Ik zag dat programma van NOVA ook en de geserreerde reactie van onze kant dat het, wanneer men nu maar 120 met zo'n ding reed, allemaal wel in orde was. Ik vind het buitengewoon gevaarlijk dat je in vier seconden van 0 naar 120 km kunt of sneller. Volgens mij moet dat echt niet gebeuren. Ik laat nu uitzoeken of wij

dat kunnen verbieden. Ik vind dat absurd. Die dingen horen niet op de weg. Wat de inbeslagname van de auto na een overtreding betreft, vindt u het goed dat ik dat primaat bij de minister van Justitie laat?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Zeker als de heer Hofstra 140 wil rijden!

Minister **Netelenbos**: De heer Van Gijzel heeft uitvoerig gesproken over het Los Angeles model. Ook de heer Van der Steenhoven heeft het model Californië genoemd. Ik ben het eens met de netwerkstadgedachte. Geprobeerd moet worden zo compact mogelijk te bouwen, juist vanuit mobiliteitspreventie en om het openbaar vervoer tot een succes te kunnen maken. Dat hoort echt bij elkaar. De discussie over de nota ruimtelijke ordening is buitengewoon belangrijk voor de vraag wat wij met het openbaar vervoer en met de rest van de mobiliteit kunnen realiseren. Er is gesuggereerd dat er onvol-doende geluisterd is naar de mensen. Alle overheden die bij mij aan de tafel zitten, hebben allemaal hun eigen achterbannen. Volgens mij is juist bij deze perspectievennota heel goed geluisterd naar de appreciaties in de provincies en de gemeenten. Daarom is hetgeen hierin staat niet van realiteitszin ontbloot. Het is misschien wat minder visionair, maar heeft wel een grote kans van slagen. Er is juist heel erg gediscussieerd. Ik heb gemerkt dat men in de eigen provincies avonden heeft belegd om te praten over een en ander. Vervolgens kom ik te spreken over de decentralisatie. Ik ben zelf een zeer groot voorstander van decentra-lisatie. Wel moet je goed afbakenen wat behoort tot de competentie van het Rijk en wat behoort tot de competentie van de gemeenten en de provincies. Ik heb de provincies ook de vraag voorgelegd of men kaderwetgebieden verplicht wil handhaven of dat het meer om een optie zou moeten gaan. Mij is opgevallen dat het instrument van de kaderwetgebieden vaak erg goed bevalt, omdat het een groter gebied inhoudt en het juist een betere garantie biedt voor integraliteit. Sommige activiteiten moeten rijksvrij zijn, ook van vrij van rijkssturing. Waar het gaat om de coördinatie van wat men in de provincie doet en wat Rijkswaterstaat doet, is echt nog wel

het een en ander te verbeteren. Dat behoeft niet tot institutionele wijzigingen te leiden, maar wel tot betere samenwerkings-overeenkomsten. Verder noem ik de afstemming tussen de grensregio's en de provincies die aan de grens liggen. De wet moet dat mogelijk maken. Verder zal men met elkaar prestatieafspraken moeten maken. Kortom, ik zou heel graag zien dat wij nog een stap verdergaan dan in het Verdi-akkoord is afgesproken. Ik heb op dat punt wat aarzelingen beluisterd van de zijde van de woordvoerders. Wellicht dat ze in tweede termijn iets preciezer willen reageren, want dit is wel iets wat wij zullen moeten uitwerken in de loop van de komende periode. Mij valt op dat men echt in de startblokken staat om meer te gaan doen aan mobiliteitsbeleid, meer dan tot nu toe. Door dit gehele proces hebben wij de neuzen wat meer dezelfde richting op gekregen. Ik zou het dan ook jammer vinden wanneer daarin de klad kwam, want wij kunnen het niet alleen. Al die nieuwe gedeputeerden en al die enthousiaste wethouders, ik zou er graag samen mee willen optrekken, maar dan wel ieder op z'n eigen niveau en uiteraard ook met competenties. Alleen medeverantwoordelijkheid vind ik namelijk te karig. Ik zou er dus graag wat meer over willen vernemen, maar ik was toch van plan om een en ander verder in de wet uit te werken, opdat wij dit land wat betreft mobiliteit gezamenlijk maken. Ik ben het dan ook zeer eens met het streven naar integraliteit. Woningbouw- en bedrijfsterrein-ontwikkeling, het openbaar vervoer en de mobiliteit zou ik het liefst in een hand brengen. En dat kan wat betreft heel veel zaken heel goed op decentraal niveau. Voorzitter! Dan ben ik hiermee aan het eind gekomen van mijn bijdrage in eerste termijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister is absoluut niet ingegaan op een aantal voorstellen voor experimenten die ik heb gedaan. Ik zou daar toch graag alsnog haar reactie op vernemen alvorens de tweede termijn begint.

Minister **Netelenbos**: Ik loop mijn aantekeningen nog even langs. Ik ben het eens met de opmerking van de heer Van Gijzel over aparte stroken voor het goederenvervoer,

de multimodale overslag en de waterwegen. Dat gehele cluster zullen wij verder moeten uitwerken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het uitermate belangrijke onderwerp van vervoer over water is in de nota onderbelicht, maar ik moet tot mijn spijt constateren dat dit in deze behandeling tot nu toe ook onderbelicht blijft. Ik vind dat toch wel verbazingwekkend.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het ermee eens dat er wat te weinig aandacht is besteed aan water, overigens niet zozeer wat betreft de binnenvaart waarop fiks beleid wordt ontwikkeld. Over het personenvervoer over water is inderdaad wel wat meer te zeggen. Het onderdeel water en hoe daarmee om te gaan, vraagt straks wat meer uitwerking. Ik ben het eens met de opmerking van de heer Hofstra over het inhaalverbod voor zwaar verkeer. De heer Reitsma heeft gesproken over de open, interactieve beleidsontwikkeling. De SER heeft daar eveneens een sterk pleidooi voor gehouden. Wij hebben dat geprobeerd bij de perspectievennota. Wij hebben bij de opstelling van de nota op een interactieve manier gewerkt. Ik heb al eens eerder in een overleg gezegd dat het een ingewikkelde manier van werken is. Interactieve beleidsvoorstellen voor infrastructuur kennen bijvoorbeeld twee facetten. In de eerste plaats is het goed dat je daardoor draagvlak creëert. Aan de andere kant loop je risico's mensen teleur te stellen. Wij hebben daar vorige week over gesproken in het kader van het groene poldermodel. Over het interactieve beleidsvormingsproces is het laatste woord nog niet gezegd. Door bijvoorbeeld budgettaire belemmeringen kun je vaak net niet datgene doen wat tijdens zo'n interactief proces naar voren komt. Dat geldt ook voor de perspectievennota. De regionale overheden wensten ook te beprizen. Mijn antwoord was, dat geen goed idee te vinden. Dat is dan een teleurstelling, omdat men dat zelf heeft bedacht tijdens dat interactieve proces. Ondertussen is als gevolg van het voorstel rekeningrijden op dat punt al weer iets gewijzigd. Over de ketenmobiliteit heb ik in mijn antwoord nog weinig gezegd, hoewel ik die zeer belangrijk vind. Ketenmanagement zou een niche in de markt kunnen zijn. Het gaat om

het uitwerken van die ketens en het van deur tot deur vervoeren. Dan is er de keten rond transportmobiliteit, waarbij je ervoor moet zorgen de transportpreventie goed in de gaten te houden. Daar is veel meer over te zeggen dan in dit korte bestek van de perspectievennota is gedaan. Ik stel mij voor daaraan nog eens apart aandacht te besteden, omdat het een zeer interessante, nieuwe ontwikkeling is als gevolg van informatie- en communicatietechnologie. De heer Reitsma wees daar zelf al op. Deze ontwikkeling kan niet genoeg ondersteund worden. Zij past in het nieuwe concept van Nederland distributieland. De brief daarover is onderweg. Ik hoopte dat hij al bij de Kamer zou zijn, maar hij zit nog in het interdepartementale parafencircuit. In die brief wordt veel aandacht besteed aan dit thema. Ik refereer aan de motie-Stellingwerf. Mevrouw Giskes heeft gesproken over de experimenteerparagraaf. Experimenten moet je mogelijk willen maken. Dat geldt altijd. In de wetgeving is een aangrijpingstitel nodig op basis waarvan je dat kunt doen. Naar mijn gevoel hebben wij die al. Ik zal nagaan of er een extra regeling nodig is, maar wij kunnen al experimenteren. Zo'n experiment met een betaalstrook is ook mogelijk op basis van de huidige experimentenregeling. Mevrouw Giskes sprak over het verder doordenken van experimenten. Dat is uiterst interessant. Wij hebben zo'n zes weken geleden het nieuwe kenniscentrum voor verkeer en vervoer opgericht, Connect. Het was een initiatief van overheid en samenleving om gezamenlijk na te denken over kennisvraagstukken of gebrek aan kennis over het omgaan met mobiliteitsvraagstukken. Het is een heel mooi initiatief, omdat het een motor zou kunnen zijn bij het doordenken van allerlei nieuwe aanpakken en ontwikkelingen. Ik heb de Kamer de stukken daarover doen toekomen. Het is misschien interessant daarover in een apart overleg met elkaar te praten. Het valt mij namelijk op dat zoiets gebeurt, het krijgt even wat aandacht voor de televisie en dan zakt die aandacht weer weg. Het initiatief kan juist veel betekenen, gezien de mensen die daarbij betrokken zijn. Het verzoek was om te komen tot een soort experimentencentrum, maar eigenlijk hebben wij dat al. Wij moeten het centrum wel goede opdrachten

geven. Ik ben ook voornemens om de Kamer meer te betrekken bij de programmering van experimenten en activiteiten van het Rijk. Dat speelt zich nu te veel achter wetenschappelijke deuren af. Niemand weet er echt van en dat is niet in het belang van de sector en de activiteiten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Dat klinkt allemaal heel mooi, maar het is geen antwoord op mijn vraag. Ik heb gewoon een aantal concrete voorstellen voor experimenten gedaan, met name op het punt van openbaarvervoertarieven. Ik heb ook gevraagd om eens te kijken naar de mogelijkheid van een niet-betaalstrook als wij gaan rekeningrijden. Ik hoor daar graag een nader antwoord op.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik stel voor dat wij over het rekeningrijden praten in het kader van het desbetreffende wetsvoorstel. Ik ben wel geneigd tot creativiteit op dit dossier, maar dat stopt natuurlijk ook wel eens. Laten wij nu eerst eens praten over het wetsvoorstel en laten wij de gedachten die daarover leven in dat kader voluit met elkaar bespreken! Het vraagstuk inzake de tarifiering in het openbaar is lastig. Er waren enkele misverstanden over. Er wordt in de stad meer gesubsidieerd, met name in de middelgrote stad, dan op het platteland. Er was vanmiddag even een discussie aan de orde over de gang van zaken met betrekking tot de subsidiestromen. De grootste subsidiestromen in het openbaar vervoer gaan naar middelgrote steden, vervolgens naar de grote stad en daarna naar het platteland. Er zijn afspraken gemaakt over het inzetten van de opbrengst van de kaartjes en de subsidies en dat is ook een algemeen benaderingspunt in de Wet personenvervoer 2000. Maar wat men daar in zijn wijsheid doet, of men het bijvoorbeeld op het ene moment goedkoper maakt en op het andere moment weer duurder, dat is nu juist ook aan de betrokken overheden. Zij moeten daar een eigen beleid in voeren. In de regio Leeuwarden heeft men plannen om een transferium en gratis openbaar vervoer naar de stad te creëren. Die plannen kan men ontwikkelen op basis van de bestaande subsidies. Men moet daar dan zelf in wijsheid over beslissen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Wij hebben het vandaag meer over de grootscheepse vergezichten. Ik heb gesproken over de mogelijkheid om in extreme mate wat te gaan doen aan de kant van het openbaar vervoer. Net zoals wij nu het rijden in de auto op drukke momenten iets meer gaan bestraffen, zouden wij ook mensen kunnen verleiden tot het gebruik van het openbaar vervoer. Wij zouden mensen daartoe kunnen overhalen door dat wat aantrekkelijker te maken. Het lijkt mij zo aardig om als wij nu toch gaan experimenteren, de twee kanten van die medaille maar eens goed te onderzoeken.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat wij dat eigenlijk al doen. Immers, hoe meer mensen je vervoert, hoe meer subsidie je krijgt. Die regel is tot nu toe afgesproken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wij noemen het subsidie, maar wij kunnen het ook zien als een maatschappelijke investering die een enorm maatschappelijk rendement zou kunnen opleveren. Daar hebben wij het natuurlijk over als het gaat om de vraag hoe mensen zich op de langere termijn in Nederland zouden moeten verplaatsen. Dan zou het best eens zo kunnen zijn dat met een relatief geringe hoeveelheid geld die door de maatschappij wordt opgebracht, een heleboel winst wordt behaald die de maatschappij net zo goed ergaart.

Minister **Netelenbos**: Volgens mijn beste weten worden subsidies uitgekeerd aan maatschappelijk belangrijke doelen. Ik zou het echt stupide vinden als een overheid iets ging subsidiëren wat zij niet zinvol vindt. Ons hele budget ligt vast. Als iemand om meer geld vraagt, dan moet het dus ergens anders vanaf. Met betrekking tot rekeningrijden en subsidies wijs ik op het interessante voorstel dat als overheden op het eigen wegennet gaan heffen, zij de opbrengst daarvan kunnen besteden aan openbaar vervoer en infrastructuur. De opbrengst wordt per stadsregio voor het onderliggend wegennet op zo'n 15 mln. geraamd. Daar zou men natuurlijk dit soort dingen mee kunnen doen. Maar dat zou men zelf kunnen doen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is waar. Overheden kunnen een heleboel zelf

doen. Het gaat mij om het volgende. Op het moment dat wij ons afvragen welke verandering wij nu eigenlijk in Nederland zouden willen bewerkstelligen, zouden wij moeten proberen om, door op een vrij radicale manier eens wat te testen, te bepalen wat nu echt effectief is. Wij praten onszelf natuurlijk steeds aan dat openbaar vervoer eigenlijk het alternatief is, maar dat het helaas niet zo van de grond komt. Ik heb al gezegd dat de minister nogal terughoudend aankijkt tegen het openbaar vervoer. Op een gegeven moment komen wij op het volgende punt. Of wij constateren dat het allemaal niets voorstelt en dan moeten wij ook ophouden met te roepen dat wij moeten proberen om het te verschuiven. Of wij doen heel rigoureuze dingen in Nederland. Daar moeten wij naar zoeken en naar streven. Volgens mij gaat een perspectievennota daarover en daarvoor zitten wij hier vandaag. Wij zitten hier niet om alle onderwerpen af te werken die wij toch al bespreken in het kader van een begrotingsbehandeling of een specifieke nota.

Minister **Netelenbos**: Ik laat mij niet zeggen dat ik terughoudend ben ten aanzien van het openbaar vervoer. Ik ben de eerste geweest die zoveel geïnvesteerd heeft in het openbaar vervoer. Dat neemt niet weg dat sommige vraagstukken echt ingewikkelder zijn dan wij nu even doen voorkomen. Wij gaan bijvoorbeeld een beleid in waarbij wordt gezegd dat de stad zelf goed en creatief om moet gaan met het openbaar vervoer. De stad gaat het zelf doen. Tegen de provincie wordt gezegd dat deze, als overheid, ervoor moet zorgen dat het openbaar vervoer zo wordt opgezet dat de burgers ervoor kiezen. Het Rijk heeft ten aanzien van een aantal delen van het openbaar vervoer, het kernnet en de Nederlandse spoorwegen, een rol. Die afspraken zijn net gemaakt. Die moeten nog worden geïmplementeerd. De afspraken zijn al gemaakt, maar de uitwerking vindt nog maar met mate plaats. Ook moet bedacht worden dat het uiteindelijk gaat om bedrijven die een en ander moeten uitvoeren. Los van de vraag wat voor soort bedrijven het zijn, moet duidelijk zijn dat niet de overheid, maar deze bedrijven zorgen voor de uitvoering. In de benadering van deze bedrijven moet er dan ook voor gezorgd worden dat deze langjarige zekerheid

wordt geboden. Deze bedrijven kunnen tot de conclusie komen dat het voor het aangeboden vervoer beter is om in de spits een lagere prijs te vragen dan buiten de spits. Nu is het net andersom. In de spits betaalt men meer dan buiten de spits. Dat doet men natuurlijk niet voor niets. Ondanks alle subsidies moeten de bedrijven zelf de keuze maken. Ik wil dus, kortom, vragen om de voorliggende wetsvoorstellen en het spoordossier te behandelen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik houd dat ook absoluut niet tegen. Integendeel! Hoe sneller, hoe beter. Ik heb het over iets anders.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw Giskes wil opnieuw experimenten opzetten. Wij moeten echter niet te veel tegelijk overhoop willen halen. Wat wij doen, is immers ook gericht op het bevorderen van het openbaar vervoer. Dat is de enige drive. Het gaat om verbeteren van het openbaar vervoer en niet om marktwerking. Dat zeg ik ook tegen met name de heer Van Bommel.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het zoeken is naar een verhouding tussen push- en pullfactoren. Hoe proberen wij mensen te trekken naar het systeem dat wij het beste vinden en hoe houden wij mensen weg bij systemen die wij niet aantrekkelijk vinden?

Minister **Netelenbos**: Door te beprijzen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Die prijs kan hoger worden gesteld om mensen weg te houden bij iets en de prijs kan lager worden gesteld om mensen aan te trekken. Het ene doen wij wel, in een experimentele fase met het rekeningrijden. Het andere doen wij niet. Mijn suggestie is om ook iets rigoureuus aan deze kant te proberen. Dat betekent natuurlijk dat bedrijven die wij bedrijfsmatig openbaar vervoer laten exploiteren, in dit geval via de lijn van de overheid inkomsten moeten ontvangen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het overzicht van de pushfactoren, die wij fiscaal hebben geregeld om ervoor te zorgen dat mensen in de spits voor ander vervoer kiezen dan de auto, levert een respectabele waslijst op. Het gaat bijvoorbeeld om

fiscale maatregelen voor bedrijven, om ervoor te zorgen dat men de mensen uit de eigen auto haalt. Het gaat om veel maatregelen. Daarnaast kennen wij een systeem volgens de lijn: hoe meer de openbaar vervoerder vervoert, hoe meer subsidie hij ontvangt. Dat is nogal een factor! Als men zijn best doet om meer passagiers in de bus te krijgen, krijgt men ook meer subsidie. Er wordt bijvoorbeeld met de stad Amsterdam afgesproken dat er een resultaatsverplichting moet komen voor meer passagiers in de nieuwe noord-zuidlijn. Zo kan het echt iets gaan worden. Het beleid dat een stad moet gaan ontwikkelen, moet zich totaal richten op ontmoediging van de automobiliteit. Anders lukt het niet. Al die dingen worden uitgewerkt. Er wordt dus ongelooflijk veel gedaan. Als er een rijke gedachte is om het zus of zo te proberen, omdat het iets is wat wij echt hebben vergeten, ben ik bereid om dat te overwegen. Ik kan echter niets met het in algemene termen stellen dat wij ons subsidie-instrumentarium opnieuw anders moeten gaan richten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik heb dat niet gezegd. Ik heb gezegd dat mensen in Leidsche Rijn of een andere woonwijk vrijwel kosteloos naar opstappunten voor openbaar vervoer moeten kunnen komen. Laat iemand maar wat verzinnen. Ik heb ook voorgesteld om op één traject, bijvoorbeeld Hilversum-Amsterdam of Den Haag-Rotterdam, de tarieven in de spits extra laag te maken. Verhoog eventueel nog de capaciteit en kijk dan wat er gebeurt. Kijk eens waar de grenzen liggen, opdat we in redelijkheid kunnen zeggen dat mensen de auto uit moeten en het openbaar vervoer moeten nemen.

Minister **Netelenbos**: De overheid doet dat soort dingen niet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat doet de overheid wel. Ook met rekeningrijden doet de overheid dat.

De **voorzitter**: Laat u de minister even uitpraten.

Minister **Netelenbos**: De overheid bepaalt het spitsbeleid van de Nederlandse spoorwegen niet. Ik zou niet graag zien dat ik totaal verknoopt raak in een beleid dat we juist transparant willen maken. We

zeggen tegen bedrijven dat ze moeten zorgen voor fantastisch vervoer. We maken product-afspraken. We maken afspraken over de inspanningsverplichtingen die men moet leveren en de resultaatsverplichtingen, maar wel in die volgorde. Dat zit echt allemaal verwerkt in het vigerende beleid. We gaan er geen nieuw experiment overheen leggen, want er kan al heel veel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik had nog een aantal opmerkingen gemaakt over de verkeersveiligheid en de centrale regie daarvan.

Minister **Netelenbos**: Daar heb ik op gereageerd. De ambities moeten worden bijgesteld. De lat moet hoger worden gelegd. Dat gebeurt samen met de andere overheden, maar er moeten ook centrale afspraken over worden gemaakt, waaronder over de doelstellingen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Tweede termijn van de zijde van de commissie

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Vanmorgen heb ik een aantal opmerkingen gemaakt over status en betekenis van de perspectievennota. Ik was toen niet gelukkig met de betekenis van de nota. Volgens mij gaat het voor een deel om een gemiste kans, hoewel er een aantal goede uitwerkingen in zitten. Om een beter beeld te krijgen van de vraag waar Nederland staat en hoe wij de komende jaren verder zouden moeten, had er wel iets méér in de nota kunnen staan. Ik heb geprobeerd om daar van PvdA-zijde richting aan te geven. De beantwoording van de minister in eerste termijn ging echter sterk uit van het vigerende beleid.

Dat heeft bij mij de vraag opgeroepen: waarom is de perspectievennota dan eigenlijk geschreven? De minister zei dat zij een zakelijkheidsdebat wil en vroeg zich af wat je eigenlijk aan vergezichten hebt. Ook zei zij dat de bestuurlijke afstemming het grootste probleem in de afgelopen jaren is geweest, maar volgens mij is het maatschappelijk draagvlak een veel groter probleem. Vergezichten zijn dan echt van vitaal belang, om met elkaar na te gaan hoe wij er in Nederland over twintig

jaar voor kunnen staan als wij met elkaar de schouders eronder zetten. Dat moet echt gebeuren en een perspectievennota moet dan aangeven welke kant wij op kunnen en moeten en welke potenties er zijn. Als de minister zegt dat er wel samenhang met de ruimtelijke ordening in zit, spreek je over investeringen en ontwikkelingen die verdergaan dan 2004. Die ontwikkelingen zullen ons land zeker in de eerste helft van de komende eeuw in belangrijke mate bepalen. Op het gebied van verkeer en vervoer kan dan niet achtergebleven worden en ik heb daarom echt behoefte aan iets visionairs, niet in de zin van "niet realistisch", maar in de zin van "visie".

De minister heeft dat kennelijk liever niet. Zij zei letterlijk: liever niet visionair, want ik heb steun van gemeenten en provincies nodig. Alsof die zouden kunnen zonder visie over de vraag hoe hun steden en provincies in de toekomst ingericht zouden moeten worden. Vanmorgen kregen wij een petitie aangeboden, waarbij van de kant van de gemeenten werd gezegd dat zij de intentieverklaring weliswaar ondertekend hebben, maar toch nog een paar problemen hebben. Dat betekent dat het commitment flinterdun is en het zou dan ook goed zijn wanneer wij het commitment op iets langere termijn veel steviger zouden kunnen maken. Dat vraagt een goede inhoudelijke discussie en verkenning met elkaar en dat is vandaag onvoldoende tot uitdrukking gekomen. Ik ben ook niet de enige die dat gevoel heeft. De mobiliteitsbehoefte in Nederland zal toenemen. Dat vraagt uitspraken over de afstemming tussen vraag en aanbod en over de vraag hoe wij moeten omgaan met de problemen die daarmee samenhangen. De minister heeft gezegd dat in de nota geen wenkend perspectief zit. Welnu, dan heeft deze nota echt de verkeerde titel gekregen.

Minister **Netelenbos**: Dat heb ik niet gezegd, voorzitter.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik heb het letterlijk opgeschreven.

Minister **Netelenbos**: Dan hebt u mij misschien verkeerd begrepen. Ik heb gezegd dat er in de perspectievennota nog geen keuzes zijn gemaakt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U citeerde mij toen. U zei: een wenkend perspectief, noemde de heer Van Gijzel dat, dat zit er inderdaad niet in. U relateert dat kennelijk nu. Tot de CDA-fractie zei u: ja, 30 jaar vooruit, wat kan ik daar eigenlijk mee? Op bladzijde 7 zegt u echter dat de perspectievennota tot 2030 reikt. Als wij dan gaan kijken hoe wij daarmee om zouden kunnen gaan en welke uitdaging er ligt, met alle onzekerheden die daarmee gepaard gaan, is het jammer dat wij niet veel verder komen dan 2000 of 2004, in een ultieme situatie. Bij maakbaarheid zijn zeer veel twijfels geuit. Iedere keer wordt gezegd dat wij niet alles kunnen, maar ik ben vooral geïnteresseerd in de vraag wat wij wél kunnen en in welk kader dat staat. De vraag is natuurlijk waartoe de perspectievennota en het NVVP leiden als het gaat om het stellen van doelen, probleemoplossingen e.d.

Voorzitter! Ik ga nu niet op alle punten en puntjes in. De beantwoording vond plaats aan de hand van allerlei losse modaliteiten en instrumenten, maar er werd geen samenhangend beeld geschetst. Een enkel belangrijk punt wil ik nu nog even naar voren brengen.

Voorzitter! Namens mijn fractie heb ik enkele opmerkingen gemaakt over de toekomst van het openbaar vervoer in grote(re) steden in Nederland. Dat is iets anders dan een discussie over de noord-zuidlijn. Dat daarover zoveel gediscussieerd wordt, heeft te maken met de vraag ten koste van wat die lijn wordt aangelegd. Ook zijn daarbij vragen aan de orde als: hoe zit het met de ontsluiting en wat doe ik überhaupt op het schaalniveau van Amsterdam? Er is ook het nodige gezegd over bus- en tramsystemen in de steden. Dat alles vraagt van ons een visie op de vraag hoe wij de steden in de toekomst denken te ontsluiten met het openbaar vervoer. In de perspectievennota wordt anderhalve pagina besteed aan marktwerking, twee regels aan ketenmobiliteit, vier regels aan een hogere kwaliteitsstandaard, twee regels aan voldoende ruimte voor en kwaliteit van haltes en één regel aan nieuwe vormen. Daarin zie ik bepaald geen inspiratie en wenkend perspectief en ik heb het ook in het debat van vandaag niet kunnen waarnemen. Dat vind ik buitengewoon jammer.

Gezegd is dat steden krachtige metropolen moeten worden in economisch en sociaal opzicht omdat ze iets kunnen bieden aan de lagere-inkomensgroepen wat andere gebieden niet kunnen. Maar dan moeten die steden wel vitaal, bereikbaar en dynamisch zijn. Ze moeten echter met name leefbaar zijn. Met de bestuurders van die steden zou moeten worden overlegd over de vraag hoe daaraan vorm en inhoud moet worden gegeven. Ik heb hierover in mijn eerste termijn al het nodige gezegd.

Voorzitter! Ik kan mij bijna niet voorstellen dat, als alle kosten worden meegenomen, de benzine-auto er het gunstigst uitkomt. Als dat echt het geval is, is het evident waarvoor je moet kiezen. Dat zou het hele verhaal op zijn kop zetten. Maar dan moeten wij wel aangeven hoe dat in ruimtelijk opzicht moet worden vertaald. Ik zou die cijfers wel eens willen zien. Het lijkt mij welhaast onmogelijk een NVVP op te stellen als je die cijfers niet kent. Als je beprijzing tot hoofdlijn maakt van het beleid, moet je wel de daaronder liggende kernbegrippen voldoende kennen. Je neemt grote risico's als je die lijn volgt zonder dat sprake is van een goede onderbouwing.

Voorzitter! Ik constateer dat in de Kamer over de visie op lange termijn grote overeenstemming bestaat. Het zou goed zijn om dat met elkaar ook te benoemen opdat wij naar buiten toe een helder signaal kunnen laten uitgaan. De gedachte van de PvdA-fractie met betrekking tot een mobiliteitscommissie heeft het niet gehaald, maar misschien dat de kansen ondertussen zijn gekeerd. In ieder geval constateer ik brede overeenstemming over benutten en beprijzen, maar dat mag niet betekenen dat de minister met deze instrumenten in de hand achterover gaat leunen, want de signalen van vandaag gaan veel verder dan beprijzen en benutten. Ook met betrekking tot bouwen stel ik vast dat in de Kamer een grote mate van overeenstemming bestaat. De VVD-fractie loopt wat dit betreft enigszins uit de pas.

Voorzitter! Ik heb hevig zitten twijfelen of ik wel moties zou moeten indienen. Er zijn erg veel aspecten naar voren gekomen, maar er is geen brede en omvattende discussie gevoerd. Een motie waarin gevraagd wordt om een bredere visie, is na het verschijnen van de perspectieven-

nota natuurlijk wat te gemakkelijk. De minister kan dit nog wel corrigeren. Het zal niet meevallen, maar het NVVP biedt op zichzelf een nieuwe kans. Ik zal geen moties indienen over de fiets, het openbaar vervoer, gedeeld autogebruik, verkeerszones en ondergronds logistiek systeem, maar ik wil aan een paar dingen toch niet voorbijgaan. Daarom stel ik drie moties voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de perspectievennota het uitgangspunt heeft niet langer onrealistische volume-doelstellingen te hanteren voor het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP), maar uitgaat van diverse stimulerende maatregelen;

overwegende, dat het structuurschema Verkeer en vervoer II verstandige normen bevatte voor leefbaarheid, milieukwaliteit en verkeersveiligheid in Nederland;

verzoekt de regering voor het Nationaal verkeers- en vervoersplan meetbare doelstellingen te formuleren op het gebied van leefbaarheid, milieukwaliteit en verkeersveiligheid voor het jaar 2010 en 2020,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 4 (26428).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat vervoerskundig de ontwikkeling van gebundelde transportcorridors gunstige uitwerkingen heeft voor een efficiënt goederenvervoer;

overwegende, dat de multimodale corridors (weg, water en rail) in Nederland schaars zijn;

overwegende, dat lintbebouwing en

spreiding ongewenste ontwikkelingen zijn binnen de ruimtelijke ordening, en begrensde corridors alleen suburbane opvangmilieus bieden indien de infrastructuur multimodaal is;

verzoekt de regering in het Nationaal verkeers- en vervoersplan de potentiële multimodale transportcorridors en de bijbehorende multimodale overslagcentra concreet aan te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 5 (26428).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de prijs ook bij verkeer en vervoer een evenwicht tot stand kan brengen tussen vraag en aanbod;

overwegende, dat in voldoende mate interne en externe kosten in de prijs voor de gebruiker tot uitdrukking moeten komen;

overwegende, dat variabilisering van het autogebruik een belangrijk uitgangspunt is van het verkeersbeleid om individueel autogebruik duurder te maken en autobezit goedkoper;

overwegende, dat het wenselijk is het principe "de gebruiker/de vervuiler betaalt" als uitgangspunt toe te passen in het verkeers- en vervoersbeleid;

verzoekt de regering per 1 september 1999 voor alle modaliteiten ten behoeve van het Nationaal verkeers- en vervoersplan aan te geven wat de interne en externe kosten zijn;

verzoekt de regering in het Nationaal verkeers- en vervoersplan aan te geven hoe deze berekening benut moet worden bij de inzet van de kilometerheffing, uitgewerkt met differentiatie naar tijd, plaats, energiegebruik en emissies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gijzel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (26428).

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Over de laatste motie wil ik een vraag stellen. Ik heb in de nota van wijziging al aangekondigd dat ik een kaderwet op de beprijzing zal uitbrengen. Ik kan dit echter niet voor 1 september allemaal al uitwerken. Dit is echt te veel gevraagd, want zodra ik iets verkeerd opschrijf, moet ik hier weer tekst en uitleg komen geven. Dit kan dus niet. Ik snap de motie ook niet, mede gelet op wat ik al heb toegezegd, ook in de nota van wijziging. Mag ik de heer Van Gijzel vragen wat deze motie nu nog hieraan toevoegt? En die termijn kan echt niet. Mijn mensen moeten ook op vakantie. Vorig jaar is dat ook al niet gelukt. Het gaat echt niet.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is dan wel de vraag wanneer het NVVP zal verschijnen.

Minister **Netelenbos**: Dat weet u. Het zal in het begin van het jaar 2000 verschijnen. Wij moeten het dan natuurlijk wel voldoende kunnen onderbouwen om ervoor te zorgen dat het verantwoord is. De heer Van Gijzel kan mij echter niet in een tijdskorset dwingen dat ik niet verantwoord vind. Het thema als zodanig is reeds lang toegezegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat mij erom dat wij hierin inzicht hebben ruimschoots voordat het NVVP verschijnt. Ik zal met deze opmerking van de minister in gedachten nog eens naar de termijn kijken.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Op verzoek van onder anderen de heer Van den Berg en mijzelf heeft de minister zojuist een notitie toegezegd over deze problematiek. Wij zouden daarover dan nog eens apart in de Kamer kunnen spreken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Die toezegging ligt er inderdaad. De minister heeft naar aanleiding van de interventie van de heer Van den Berg gezegd dat er al in 2002 of in ieder geval in 2004 geïmplementeerd zou

kunnen worden. Dat is in de NVVP-periode. Omdat dit zo'n drager is in het NVVP en RVVP, wil ik daarop voor die tijd zicht hebben. Dat wil ik afspreken. Ik wil vastleggen dat wij in dit stukje dus niet over het NVVP kunnen spreken als wij dit niet hebben. Ik zal nog een keer naar de termijnen kijken, maar ik wil daarin echt inzicht hebben voordat wij afspraken maken over het NVVP. Dat is de strekking van deze motie.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De minister heeft op veel punten positief in onze richting geantwoord en daar ben ik blij om. Ik heb een opmerking gemaakt over de vele cijfers die beschikbaar zijn en het enigszins selectieve gedrag om bij een bepaalde zin het corresponderende cijfer te vinden. De heer Van Gijzel heeft er bij interruptie al iets over gezegd. Wij hebben een aantal jaren bij de begrotingsbehandeling de vraag gesteld of die cijfers niet geflatteerd zijn. Groeit de automobiliteit niet veel sneller dan uit de toelichting op de begroting blijkt? De minister heeft daarop niet geantwoord, zodat ik het erop houd dat mijn stelling juist is. Ik zou zeggen: zand erover, maar in het vervolg graag de goede cijfers, zodat wij de goede lijn kunnen volgen. Voorzitter! Ik kom tot de zorgplicht van de overheid en de garanties voor burgers om zich te kunnen vervoeren. Ik ben ontzettend blij met wat de minister daarover heeft gezegd. Zij heeft een zeer liberaal standpunt vertolkt met een belangrijke rol voor de vrijheid van mensen in het hele mobiliteitsgebeuren om te kunnen kiezen. Wij hebben de bouwregelgeving geliberaliseerd. Ik hoop dat de minister het de desbetreffende inwoner van Leidsche Rijn gunt om zijn autootje in zijn eigen tuintje te kunnen zetten. Ik heb in eerste termijn met veel nadruk gevraagd of in het stuk het schetsen ontbreekt van een duidelijke analyse en een duidelijk beeld van de manier waarop de mobiliteit zich op langere termijn ontwikkelt. De minister heeft gezegd: dat is verstandig en het zou moeten gebeuren in verband met reserveringsmogelijkheden en in verband met de financiën. Wij denken dat dit als punt 0 op pagina 69 kan worden ingevoerd als een soort onderlegger voor alles wat erna komt. Dan heeft iedereen een referentiekader in de zin van: nu is

het dit en het zou dat kunnen worden, eventueel met scenario's, waarna alle volgende zaken kunnen worden afgevinkt.

Mijn rechterbuurman zei dat wij ervoor zijn om de hele Randstad te asfalteren. Dat is natuurlijk grote onzin. Overigens zou er, als het zou gebeuren, helemaal geen verkeersprobleem meer zijn in de Randstad. Maar alle gekheid op een stokje: als wij 0,5% van onze grond kunnen gebruiken voor wat meer ruimte voor het verkeer – en wat is dat in verhouding tot woningbouw, bedrijven en recreatieve voorzieningen – komen wij makkelijk uit. Ik wil ver van mij houden dat dit een volledige asfaltering van de Randstad inhoudt. Ik zeg erbij, wellicht enigszins ter geruststelling van mijn rechterbuurman, dat ik het niet alleen over wegen heb, maar ook over openbaar vervoer, zowel de spoorlijnen als de systemen in de stad.

Voorzitter! Wij zien de nadere berichten van de minister over de Magnetschwebbahn en de zeppelin met belangstelling tegemoet. De minister heeft nog niet zoveel gezegd over de wens, misschien moet ik zeggen de noodzaak, om in het plan sterker regionaal maatwerk te leveren en in te haken op de suggestie om onderscheid te maken tussen het landelijke gebied, kleine steden, grote steden en de Randstad. Ik denk dat daar een heel belangrijke brug kan worden gelegd met de bestuurlijke verhoudingen en de verdeling van de verantwoordelijkheden. Ik hoor daar graag nog iets over van de minister.

Haar standpunt ten aanzien van het gebruik van de vluchtstrook sprak mij zeer aan. Ik hoop dat de minister ons nog iets gelukkiger kan maken door te stellen in reactie op het verzoek van de heer Van der Steenhoven dat de MER-plicht inzake die paar meter echt niet nodig is. Wat de snelheden betreft zeggen wij heel nadrukkelijk: geen gerace op de openbare weg. In het regeerakkoord is 100 en 120 km/uur afgesproken. Ondanks alle complicaties die de minister ziet, verzoek ik haar om spoed te betrachten met het uitvoeren van dat deel van het regeerakkoord. In alle redelijkheid – maar ik kom er later nog wel eens op terug – lijkt mij dat iets sneller in de gebieden buiten de Randstad op rustige momenten en op rustige wegen moet kunnen.

Een belangrijk onderwerp betreft het prijsmechanisme. Ik herhaal dat wij moeten voorkomen dat wildgroei ontstaat, dat wil zeggen dat op alle mogelijke plekken en manieren in Nederland moet worden betaald, naast hetgeen nu al betaald moet worden. Heel belangrijk is het draagvlak. Dat ontstaat natuurlijk niet als burgers niet meer begrijpen waar wij het allemaal over hebben en als wij de ene regeling op de andere stapelen. Wij zijn voorstander van de voortzetting van de normale variabilisatie, afhankelijk van de ontwikkeling van de benzineprijs in Duitsland. Verder zijn wij beslist ook voor tolheffing op nieuwe infrastructuur voorzover die niet publiek wordt gefinancierd; daar hebben wij geen enkel probleem mee. Als het om bestaande infrastructuur gaat, mag het niet zo zijn dat men twee keer voor dezelfde voorziening moet betalen. Er moet dus heel goed bekeken worden of dat daarbij wel moet en, zo ja, op welke manier er moet worden teruggesluisd. Rekeningrijden en kilometerheffing zijn voor ons min of meer synoniemen, dus die maatregelen moeten in elk geval niet tegelijkertijd genomen worden. Verder behoeven wij er niet zo heel veel meer over te zeggen, want binnenkort komen wij er in het kader van de wet en van de aangekondigde wet betaald rijden nog uitvoerig over te spreken. Dan een punt dat ik in eerste termijn ben vergeten. Er staat in de nota dat het door al die betaalsystemen misschien noodzakelijk zal zijn een "individuele mobiliteitssubsidie" in te voeren; ik heb deze term verzonnen naar analogie van de individuele huursubsidie. Dit lijkt ons een heel slecht idee, want de begrotingsgelden van Verkeer en Waterstaat zijn bedoeld voor investeringen, voor exploitatie en voor onderhoud. Het lijkt ons geen goede gedachte om allerlei vakdepartementen inkomensbeleid te laten voeren. Dit willen wij beslist niet; zou de minister ons kunnen toezeggen dat zij zo'n voorstel inderdaad niet zal doen?

Een enkele opmerking over de bestuurlijke verhoudingen. Ik heb bij de behandeling van de planwet verkeer en vervoer de term "licht en sober" gebruikt. Vanmorgen bleek mij bij de petitie van de kaderwetgebieden dat men wel getekend had, maar dat het voor hetzelfde geld niet zou zijn gebeurd. Men had ook nog

een leuke brochure gemaakt waarin een aantal verschillen naar voren worden gebracht. Ik ben er een voorstander van dat politieke verschillen duidelijk worden, dat ze niet worden weggepraat of anderszins weggemasseed worden. Nee, maak ze duidelijk en laten wij dan een keuze maken. Dit betekent dat er in het plan een strenge scheiding zou kunnen moeten worden aangebracht tussen de rijksinfrastructuur en het rijksbeleid enerzijds en het regionale beleid en dat van de gemeenten anderzijds. En als de minister een kaartbeeld met verschillende zones, met verschillende typologieën zou willen maken, elk met een bijbehorend beleid en met de doelstellingen en de effecten voor die gebieden, dan kan zij de uitvoering daarvan met een gerust hart aan de regio's overlaten. Dan hebben wij het allemaal wat lichter en soberder geregeld dan wat ik nu wel een beetje vrees. En in aansluiting op wat er bij de begrotingsbehandeling is gezegd, voeg ik hier nog aan toe dat wij vinden dat er dan ook meer werk van het Rijk naar de regio, en met name naar de provincie zou kunnen. In eerdere discussies hierover heb ik ook de positie van de HID's in het geding gebracht. Voorzitter! Tot zover mijn inbreng. Ik zit nu met een collegialiteitsprobleem. Ik had met mijn collega Van Gijzel afgesproken dat wij geen moties zouden indienen, maar ik heb er wel drie.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Doe het dan toch maar.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zei het omdat ik vind dat wij er wel een beetje met elkaar over moeten kunnen praten. Maar goed, ik doe het dan toch maar.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de rijksoverheid in de begrotingen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en van het Infrastructuurfonds geld heeft gereserveerd voor de investering in en de exploitatie en het onderhoud van infrastructuur;

overwegende, dat het een taak is van

de overheid om zorg te dragen voor een goede infrastructuur die voor iedereen bruikbaar is;

voorts overwegende, dat de overheid geen inkomenspolitiek mag bedrijven met deze gelden;

spreekt als haar mening uit dat er geen individuele mobiliteitssubsidie mag worden ingevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (26428).

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Is dit voor de VVD-fractie ook een ontbindende voorwaarde? Zal zij, als de motie wordt verworpen, ook haar steun aan het prijsbeleid in de vorm van bijvoorbeeld een kilometerheffing intrekken?

De heer **Hofstra** (VVD): U brengt me op een idee. Wij hebben nu een min of meer open discussie en ik heb geen vooroverleg gehad, althans niet met de andere coalitiepartijen. Dit is voor ons een belangrijk punt; ik wil even afwachten hoe mijn collega's en de minister erop reageren, en dan zien wij wel verder.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Het is voor onze fractie toch belangrijk om te weten hoe de VVD op de uitslag van de stemming over die motie zal reageren. Elke fractie moet haar stemgedrag bepalen; als de heer Hofstra zijn uitspraken opzout tot na de stemming, weet niemand hoe hij moet stemmen. Hij kan ons toch wel een stemadvies geven?

De heer **Hofstra** (VVD): Een stemadvies kan ik wel geven: ik zou voorstemmen.

De heer **Reitsma** (CDA): Uit de indiening van deze motie blijkt dat u meent dat alle subsidies moeten worden ingetrokken. Maar er lopen nogal wat projecten. Denkt u maar eens aan de Vinex-locaties. Wat zijn de consequenties van uw motie?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben toen met enig afgrijzen kennisgenomen van die vouchers waarop de minister doelde. Toen hadden wij te

weinig termen om te zeggen dat dit nooit meer mocht gebeuren. De inhoud van deze motie doelt vooral op structurele subsidies.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in het regeerakkoord is afgesproken dat er een snelheidsregeling komt voor de autosnelwegen in de Randstad met als snelheid tussen 7.00 en 19.00 uur een maximum van 100 km/uur en tussen 19.00 en 7.00 uur in beginsel 120 km/uur en buiten de Randstad gedurende het gehele etmaal 120 km/uur;

overwegende, dat deze afspraak uit het regeerakkoord zo snel mogelijk moet worden ingevoerd;

verzoekt de regering voor de publicatie van de begroting voor het jaar 2000 voorstellen aan de Kamer voor te leggen op grond waarvan de maatregel kan worden ingevoerd en op grond waarvan uitvoering onmiddellijk mogelijk wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 8 (26428).

De heer **Reitsma** (CDA): Ik vind het heel boeiend dat deze motie door de heer Hofstra wordt ingediend. Ik herinner mij dat hij er helemaal geen voorstander van was om dit voorstel in het regeerakkoord op te nemen. Blijkbaar heeft hij dit punt via het voortschrijdend inzicht zodanig omarmd dat hij de minister nu oproept om harder te lopen. Wat is er gaande?

De heer **Hofstra** (VVD): Dit is niet nieuw. Ik vind dit een goede afspraak en de kwestie ligt volgens mij niet zo ingewikkeld als de minister suggereert. Wij zijn het erover eens en misschien kan de oppositie zich hier ook in vinden. Het is toch legitiem om de minister te vragen of er druk op de ketel kan worden gezet?

De heer **Reitsma** (CDA): Klopt het dat u bij de totstandkoming van het regeerakkoord niet zo enthousiast was over een dergelijke passage? Of heb ik dit verkeerd begrepen en was u juist de aanjager hiervan?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb er geen behoefte aan om te analyseren welke regel van wie afkomstig is. Ik stel vast dat dit punt in het regeerakkoord is opgenomen en het akkoord bindt partijen. Het siert partijen als ze daarvoor uitkomen. Verder verwijs ik naar wat ik al over de snelheidslimieten gezegd heb.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in de perspectievennota de behoefte aan de uitbreiding van spoor- en weginfrastructuur niet expliciet wordt aangegeven;

overwegende, dat de behoefte aan mobiliteit in principe moet kunnen worden opgevangen;

verzoekt de regering:
- een analyse te maken, kwantitatief en kwalitatief, van de benodigde toekomstige behoefte in verhouding tot de huidige capaciteit;
- tevens aan te geven welke optimalisatiemogelijkheden er zijn voor auto en trein, rekening houdend met de kosten voor investering en exploitatie;
- het effect aan te geven van toekomstige automatische voertuiggeleiding op snelwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 9 (26428).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik constateer dat het vandaag niet over de begroting van V en W ging. Het ging ook niet over het MIT; het zou gaan over het perspectief dat reikt tot 2030. Met collega Van Gijzel zeg ik dat ik teleurgesteld ben over het debat. Het heeft namelijk weinig zin om eerst

een dergelijke discussienota aan de orde te stellen, om daarna gedetailleerde onderwerpjes te bespreken die niet verdergaan dan een periode van vier à vijf jaar. Zulke besprekingen kunnen ook bij de behandeling van het MIT en de begroting worden gevoerd. Ik hoop dat zij luistert naar de visie die hier door de verschillende politieke partijen is neergelegd, daarover wil nadenken en bekijken of die punten in het NVVP aan de orde kunnen komen. De detailpunten kunnen in afzonderlijke nota's en bij de begroting aan de orde komen. In dat NVVP moet sprake zijn van een bepaalde uitstraling met betrekking tot de wijze waarop wij tot 2030 werkelijk mobiliteitsbeleid willen voeren.

Het ging vandaag om de vraag op welke manier wij Nederland de komende 30 jaar leefbaar willen houden en hoe wij de bereikbaarheid willen garanderen of beïnvloeden. Dat vraagt om een helder concept, waarin wordt aangegeven naar welke belangrijke doelstellingen op lange termijn wordt gekoerst en van welke belangrijke ambities daarbij sprake is. Natuurlijk kun je na vijf, tien of vijftien jaar die ambities of doelstellingen bijstellen. Je moet immers openstaan voor nieuwe ontwikkelingen. Ik vind het echter geweldig teleurstellend dat het debat van vandaag niet is aangegrepen om over alle maatregelen ad hoc heen te stappen en te praten over een visie met betrekking tot de vraag waar wij in Nederland naartoe willen. Dat is voor mij ook de reden dat ik vandaag geen moties indien.

Ik had mij voorgesteld om op basis van gedachten en argumenten te spreken over de langetermijnvisie. Daarbij kan wat mij betreft alles ter discussie komen en, als anderen met betere voorstellen komen op basis van argumenten, een andere richting worden ingeslagen. Helaas is dat vandaag niet zo gegaan.

Bijna alle fracties, met uitzondering van de VVD, hebben de afgelopen jaren de kritiek geuit dat de toenmalige minister geen langetermijnvisie had en dat daardoor gekozen is voor een soort "modder-scenario". Dat heeft niet geleid tot het maken van fundamentele keuzes voor een langetermijnconcept. Ik had nu zo gehoopt dat deze minister met deze perspectievennota de geschiedenis zou ingaan als iemand die op basis van visie de bereikbaarheidsproblemen had aangepakt. De

nota bevat namelijk goede aanzetten, maar moet op een aantal onderdelen van meer ambitie getuigen. Daarover kunnen wij echter met elkaar discussiëren.

Voorzitter! Nogal wat organisaties hebben ons gezegd dat zij naar hun mening te weinig betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de perspectievennota. Ik neem daarvan kennis. De minister zegt dat dit niet het geval is. Dat wordt welles-nietes. Als dat soort signalen echter de Tweede Kamer bereikt, moeten die wel serieus genomen worden. De les die daaruit wat mij betreft getrokken moet worden, is de volgende. Bij het opstellen van het NVVP, waarvan de minister zegt dat het heel belangrijk is dat dit samen met de andere overheden gebeurt, moeten ook de maatschappelijke organisaties betrokken worden. De minister moet daarin méér energie steken, want het zou jammer zijn als wij straks opnieuw een dergelijk signaal krijgen. Draagvlak voor het langetermijnbeleid op het gebied van mobiliteit is immers van wezenlijke belang. Maatregelen zonder draagvlak leiden over het algemeen tot weinig oplossingen. Daarin moet dus meer geïnvesteerd worden. Ik heb gezegd dat deze nota te eenzijdig de nadruk legt op benuttingsmaatregelen en prijsbeleid. Deze zijn beide belangrijk, maar er zijn meer invalshoeken noodzakelijk om een fundamenteel beleid aan te kondigen. Ik wil uiteraard de toegezegde notitie afwachten, maar ik ben wel geschrokken van de opmerking van de minister dat bij de kilometerheffing eigenlijk geen differentiatie mogelijk is tussen plattelandsgebieden en stedelijke gebieden. Als dat er niet in komt, ondergraaf je daarmee het systeem van de kilometerheffing. Ik noem een voorbeeld. In de regio waar ik woon, is nauwelijks openbaar vervoer. De mensen hebben qua alternatief alleen de auto. Als de minister deze mensen qua kosten gelijkelijk aanslaat als de mensen in de gebieden waar wel goede alternatieven zijn of daar in de komende jaren zullen komen, dan ondermijnt dat een dergelijke benadering. Ik ben het met de heer Hofstra eens dat dit niet op te lossen is met een subsidietje hier en een subsidietje daar, want eigenlijk is dat alleen maar te geven in gebieden waar op termijn openbaar vervoer behoort te zijn en dat is in grote delen van het

platteland niet het geval. Ik zou dan ook graag zien dat de minister dit punt op een andere manier in de notitie oppakt.

De heer **Schutte** (GPV): De heer Reitsma blijft bij zijn kritiek op het rekeningrijden. Dat is van de laatste tijd bekend. Vijf jaar geleden tekende hij overigens nog de motie over rekeningrijden mee, maar sinds geruime tijd vindt hij dat vanwege het ontbreken van draagvlak niet gekozen moet worden voor rekeningrijden. Nu komt een ander instrument in het kader van het prijsbeleid aan de orde en legt de heer Reitsma alle nadruk op de problemen die hij daarbij ziet. Als hij werkelijk vindt dat prijsbeleid een noodzakelijk instrument is, is mijn vraag waarom hij de problemen die er overigens wel zijn, zo benadrukt en er eventueel consequenties aan verbindt, in plaats van dat hij ervan uitgaat dat dit een noodzakelijk instrument is en dat aan de problemen die het met zich meebrengt wat gedaan zal kunnen worden.

De heer **Reitsma** (CDA): Ik ben bereid om over alle instrumenten mee te denken. Als ik op basis van argumenten ervan overtuigd raak dat het goed is voor de mobiliteit en dat het sociaal rechtvaardig is voor alle bevolkingsgroepen, dan ben ik de eerste waar u mag aankloppen, ook ten aanzien van de kilometerheffing. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Ten eerste moet het probleem van de fraudegevoeligheid opgelost zijn. Welnu, de minister heeft gezegd dat daaraan wordt gewerkt. Daarnaast moet er sprake zijn van rechtvaardigheid ten opzichte van de burgers. Op dat punt heeft de minister mij teleurgesteld. Ik had gehoopt dat de minister mee zou denken over de verschillen tussen het platteland en de stedelijke gebieden. De minister heeft echter gezegd dat het enige waarover zij wil nadenken een kleine subsidie is, zoals in Vinex-gebieden. Dat is geen goede oplossing. Ik roep de minister dan ook op om dit probleem serieus onder ogen te zien en om in de samenleving en bij de politieke partijen draagvlak hiervoor te creëren. Het betreft hier namelijk een betere benadering dan het rekeningrijden volgens het cordon-systeem.

De heer **Schutte** (GPV): Het is dus de inzet van uw fractie om zo iets te bereiken?

De heer **Reitsma** (CDA): Als het voldoet aan het criterium van rechtvaardigheid, in de zin dat het platteland anders benaderd wordt dan de stedelijke gebieden waar men vrij gemakkelijk de auto kan laten staan en gebruik kan maken van het openbaar vervoer, dan zijn wij bereid om deze gedachtegang mee te helpen implementeren. Naast dit instrument dient er een keuzemogelijkheid ingebouwd te worden. Ik denk dan aan betaalstroken en dergelijke.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vraag mij af of ik naar hetzelfde antwoord van de minister heb geluisterd. Ik heb uit haar reactie toch wat anders begrepen, namelijk dat er wellicht wel problemen kunnen zijn bij regionalisering, maar dat het wat haar betreft absoluut niet een niet te bediscussiëren zaak is. Ik meen dat zij er juist heel open over is geweest.

De heer **Reitsma** (CDA): Als dat zo is, dan wacht ik die notitie af. Ik zal die daarop dan ook beoordelen, maar mijn perceptie was een andere. Voorzitter! Ik rond af. Het water zal in het NVVP een veel belangrijker rol moeten krijgen dan waarvan nu sprake is in de nota. Ik nodig de minister dan ook uit de hoofdlijnen die door de verschillende politieke partijen zijn uitgezet over toekomstig mobiliteitsbeleid voor de lange termijn aan te grijpen voor het opstellen van een NVVP. Daarover bestaat op de lange termijn meer overeenstemming dan over verschillende kortdurende maatregelen. Om die reden vond ik het niet nodig moties in te dienen. Ik ging ervan uit dat de minister de ideeën en gedachten over de lange termijn betreft bij de verdere discussie over het opstellen van het NVVP met de maatschappelijke organisaties en de diverse overheden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik dank de minister voor haar antwoorden. Ik vroeg mij in de loop van dit debat wel af wat het verschil is tussen dit onderwerp en hetgeen wij bespreken bij een reguliere begrotingsbehandeling. Het streven is bij een nota als deze te praten over de grote lijnen en de principes om een bepaald doel te bereiken. De

discussie is een beetje verzand. Wij hebben voor een deel antwoord gekregen op onze vragen. De Kamer heeft dat dus ook aan zichzelf te wijten. De schuld ligt niet alleen bij de minister. Ik ben er niet van overtuigd dat wij op een afdoende wijze de discussie hebben gevoerd die wij beoogden.

Dat roept bij mij de vraag op of wij op deze manier moeten afstevenen op een NVVP. Wij weten immers dat ruimtelijke aspecten daarvan onderdeel uitmaken. Hoewel ik weet dat de planwet dit voorschrijft, blijf ik van mening dat die aspecten thuishoren in de discussie over ruimtelijke ordening. Aangezien wij toevallig net met een vijfde nota ruimtelijke ordening bezig zijn, moeten deze aspecten daarin worden vastgelegd. Als de minister zegt dat de beprijzing en alles wat daarmee samenhangt in een apart wetstraject behandeld zal worden en dus niet meer zo'n cruciaal onderdeel van het NVVP behoeft te zijn, dan vraag ik mij af wat er dan nog overblijft voor het NVVP. Kortom, ik ben er nog niet helemaal gerust op.

Anders dan de heer Reitsma ben ik van mening dat wij niet gehouden zijn tot in het oneindige over alle aspecten te overleggen met iedereen die er maar enigszins van doen kan hebben. Ik zeg dat niet omdat deze mensen en organisaties niet relevant zijn, maar omdat de vragen waarover wij spreken al jaren spelen. Wij zijn langzamerhand op een punt gekomen dat wij de mogelijke oplossingen wel weten, maar dat wij moeten constateren dat niemand zin heeft in welke oplossing dan ook. Ik verwijs daarbij naar de reacties op het idee voor een kilometerheffing. Anderzijds weten wij allemaal ook dat er wel iets moet gebeuren. Dat is mijns inziens juist de functie van de overheid. Zij doet soms dingen waarvan wij individueel wel weten dat zij misschien moeten gebeuren, maar waartoe wij individueel niet komen. Voor mij is dat de crux van het bestaan van een overheid. Daarom is het nu tijd voor radicale, rigoureuze maatregelen. Uiteindelijk zullen die gedragen worden door iedereen die daarmee van doen heeft.

Het gebruik van het prijsinstrument was cruciaal in de hele discussie. Wij moeten daarbij in de gaten houden dat het niet de bedoeling is van het verkeer een soort markt te maken. Daar lijkt het soms op. De minister

beoogt dat waarschijnlijk ook niet. Wij moeten het prijsinstrument, dat uit de marktsfeer komt, benutten. Dat is wat anders dan het verkeer zo te willen organiseren dat het uiteindelijk zo'n perfect lopende markt wordt, dat wij onze handen ervan kunnen aftrekken. Wij moeten niet denken: wij internaliseren alle kosten, als dat al zou kunnen – ik heb daar zo mijn twijfels over – en dan is het geregeld. De minister moet zich daartoe niet laten verleiden. Ik begrijp dat er een nieuwe kaderwet betaald rijden komt. Ik zou de minister willen aanraden die wet anders te noemen. Het is raar om de term betaald rijden, die ooit door de ANWB is bedacht, te blijven hanteren. Mijns inziens betekent dat dat je geld toe krijgt. Het moet dan misschien betalend rijden worden of iets heel anders. Voorzitter! Ik ga niet alle onderwerpen nog een keer langs, maar ik wil nog wel een motie indienen naar aanleiding van mijn vraag over de experimenten. Die vraag is mijns inziens in een wat onbevredigende sfeer blijven hangen. Ik wil de minister derhalve vragen om meer tijd te nemen en om daar bij de Kamer op terug te komen. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de minister de mogelijkheid te onderzoeken van radicale experimenten op het gebied van de prijs van personenvervoer dat niet in privé-auto's plaatsvindt, met name rondom het woon-werkverkeer, en de Kamer daarover voor eind 1999 te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 10 (26428).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb ook een beetje het idee dat wij toch een beetje langs elkaar heen hebben gepraat. Ik vond de minister vrij defensief. Maar misschien heeft dat ook wel iets te maken met de

discussie over het rekeningrijden en dan zijn een aantal partijen in de Kamer daar in ieder geval debet aan. Ik kan mij voorstellen dat dit een rol speelt. Immers, iedereen heeft hier z'n steun gegeven aan de voorstellen inzake beprijzing. En zoals de heer Schutte al zei, heeft iedereen in 1994 de motie om tot rekeningrijden over te gaan, ondertekend. Maar "the proof of the pudding is in the eating". En het gaat er natuurlijk om of wij ook onze ruggen rechthouden als het gaat om het uiteindelijk invoeren van dergelijke maatregelen, zodat zij ook effect kunnen hebben. Vanuit die situatie kan ik mij voorstellen dat de minister met wat gemengde gevoelens zo'n debat volgt.

Ik vind wel dat er behoorlijk wat goede ideeën naar voren zijn gekomen. Ik verwacht derhalve dat de minister daar iets mee gaat doen in het kader van de totstandkoming van het SVV-3. Wij hebben een somber scenario geschetst, maar wij hopen natuurlijk dat dat niet uitkomt. Dat zou kunnen als er een duurzame omslag komt. Andere woordvoerders hebben al aangegeven hoe dat in het openbaar vervoer zou kunnen. Wij denken dat er in de Tweede Kamer een draagvlak is om tot zo'n omslag te komen. Wij hebben ook geconstateerd dat er in ieder geval geen draagvlak is om extra weginfrastructuur aan te leggen en zijn daar verheugd over.

Wij hebben niet echt een goed antwoord gehad op onze opmerkingen over het stimuleren van het fietsbeleid. Ik wijs op het beleid inzake het openbaar vervoer dat door de regio's en de provincies wordt uitgevoerd, maar waarbij ook sprake is van een landelijk beleid. Dat zou ook voor de fiets kunnen gelden. Ik wil graag een motie indienen, die is medeondertekend door de heren Schutte, Van den Berg, Stellingwerf en Van Bommel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de fiets feitelijk een zeer belangrijke bijdrage levert aan de bereikbaarheid;

overwegende, dat de fiets een grotere potentie dan nu heeft als

vervoermiddel voor het woon-werkverkeer, het verkeer voor middellange afstanden (zoals Helmond-Eindhoven en Amsterdam-Utrecht), mits de geschikte infrastructuur voor dergelijke lange afstanden aanwezig is;

verzoekt de regering in het Nationaal verkeers- en vervoersplan aandacht te geven aan het fietsbeleid, waaronder diefstalpreventie, stallingenbeleid, innovatieve projecten en planning van fietspaden voor de middellange afstand en voor dit beleid zo nodig de financiële middelen beschikbaar te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven, Schutte, Van den Berg, Stellingwerf en Van Bommel. Zij krijgt nr. 11 (26428).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik wil graag nog een tweede motie indienen, omdat ik vind dat wij te weinig over het ruimtelijkeordeningsbeleid hebben gesproken. Het indienen van de moties is een soort signaal om er in ieder geval voor te zorgen dat er in het NVVP meer mee gedaan wordt dan in de perspectievennota. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het vestigen van bedrijven conform het ABC-locatiebeleid te wensen overlaat;

overwegende, dat de hogere grondkosten en de beperktere bereikbaarheid de vestiging van bedrijven op A- en B-locaties nu onaantrekkelijk maakt in vergelijking met weidelocaties;

overwegende, dat de in de perspectievennota geopperde mogelijkheid om de gewenste locatiekeuze te stimuleren door maatregelen met betrekking tot de grondkosten, een goede mogelijkheid is om de locatiekeuze van bedrijven in de richting van het ABC-locatiebeleid te sturen;

verzoekt de regering ten behoeve van het Nationaal verkeers- en vervoersplan en het structuurschema Verkeer en vervoer III met een concrete uitwerking te komen van maatregelen om met betrekking tot grondprijzen de gewenste locatiekeuze van bedrijven te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 12 (26428).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Tot slot meld ik geen antwoord te hebben gehad van de minister op mijn vraag, en die van anderen, om tot een versnelde invoering van BB 21 en kV 25 te komen. Dat kost geld, maar wij zijn bereid om keuzen te maken in het mobiliteitspakket om daar sneller uitvoering aan te geven.

De heer **Van Bommel** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik heb slechts twee afsluitende opmerkingen.

De minister is niet ingegaan op de door mij geschetste sociale gevolgen van het prijsbeleid. Als ik de VVD hoor, zullen de individuele mobiliteitssubsidies daarbij een struikelblok vormen. Ook is er het probleem van mensen die geen keuzemogelijkheden hebben, bijvoorbeeld omdat zij op het platteland wonen, waar het openbaar vervoer zich zal terugtrekken. Over het openbaar vervoer is door de Kamer een tamelijk somber beeld geschetst. Ik heb daar zelf aan meegedaan. Ik vrees dat de toekomst van het openbaar vervoer, met name buiten de steden en zeker in de dunbevolkte gebieden, een moeilijke is. Het beeld dat de minister schetst, sluit daarbij aan, zeker als zij zegt dat openbaar vervoer vooral goed mogelijk is in de grote steden. Ik voel daarom wel wat voor het voorstel van D66 om te komen tot radicale experimenten.

Tot slot is een vraag van mij over Randstadring, een voorstel gedaan door de stichting Duurzame mobiliteit, onbeantwoord gebleven.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden. Ik blijf het een gemis vinden dat een visionaire schets ontbreekt in de

nota. Ik heb zelf kritische noten geplaatst bij de omslag in het denken over de beperking van de automobiliteitsgroei in SVV-2 na de filebeperking en bereikbaarheidsvergroting in deze nota. Ik heb daar de nodige vraagtekens bij gezet. Mij ontbreekt echter de tijd daarop dieper in te gaan.

Ik dank de minister voor de toezegging, de mogelijkheid van kilometerheffing op afzienbare termijn als een serieuze optie te willen beschouwen. Zij wil de optie meenemen in de kaderwet betaald rijden. Zij heeft bovendien, op een verzoek mijnerzijds, een notitie toegezegd en heeft ook toegezegd daarover apart met de Kamer te zullen spreken. Mij dunkt dat de wens van de heer Van Gijzel, neergelegd in een motie, ook heel goed in die notitie meegenomen kan worden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Ik wil allereerst een vraag stellen over een brief die ik pas in dit stadium van het debat onder ogen heb gekregen. Daarin meldt de minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer dat het conform de Wet op de ruimtelijke ordening in haar bedoeling ligt het NVVP overeenkomstig het juridisch kader van de planwet verkeer en vervoer en de WRO tot stand te laten komen. Ik kan mij niet voorstellen dat het in haar bedoeling zou liggen het NVVP niet overeenkomstig de planwet verkeer en vervoer tot stand te laten komen. Ik vind het een wat wonderlijk briefje en ik hoor daarop dan ook graag een nadere toelichting.

Ik kom terug op het vervoer over water. De minister erkende dat de problematiek onderbelicht was. Ik ben blij dat zij het erkent. Ik blijf het echter te mager vinden voor dit heel belangrijke beleidsonderdeel. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in de Perspectievennota verkeer en vervoer de betekenis van de transportfunctie van water onderbelicht blijft;

overwegende, dat zowel het goederen- als het personenvervoer over water de potentie heeft om een reële bijdrage te leveren aan de oplossing van de mobiliteitsproblematiek;

verzoekt de regering de mogelijkheden en potenties van de transportfuncties van water nader uit te werken in het Nationaal verkeers- en vervoersplan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van den Berg, Van der Steenhoven, Stellingwerf en Schutte. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 13 (26428).

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor haar antwoorden.

Mobiliteit is vaak onmisbaar, maar is nooit een gegeven. Dat is mijn uitgangspunt bij de algemene lijn. Tevens wil ik stellen dat er te veel mobiliteit is en ook te veel schadelijke mobiliteit. Dat is een verantwoordelijkheid voor ieder, individueel en collectief. De minister zegt dat een en ander zakelijk moet worden benaderd. Daar ben ik altijd voor. Het moet dan wel doelgericht gebeuren. Dat betekent dat het teveel aan mobiliteit en vooral het teveel aan schadelijke mobiliteit moet worden teruggedrongen. Dat kan betekenen dat de vrijheid van burgers en van ondernemers wordt ingeperkt. Vrijheid op dit punt kan nooit zonder meer het uitgangspunt zijn. Daarbij zal men op weerstand en problemen stuiten. Ook hier wil ik benadrukken dat er dan juist een taak ligt voor de overheid om draagvlak te verwerven en niet slechts te constateren dat er geen draagvlak is of dat het dreigt af te brokkelen. Juist dan komt het erop aan dat de overheid zijn taak verstaat. Men moet daarmee met wijsheid omgaan. Wel moet men werken aan draagvlak. Dat betekent dat je instrumenten waartegen bezwaren bestaan – dat zal bijna altijd het geval zijn – niet bij voorbaat moet afschrijven. Het betekent ook dat je er bij het formuleren van randvoorwaarden voor noodzakelijk beleid op bedacht moet zijn dat ze er in de praktijk niet op neerkomen dat noodzakelijke instrumenten feitelijk onhanteerbaar

worden. Ik denk dat dit in het verleden te veel is gebeurd en daar moeten we nu erg voor oppassen. Dan kom ik bij het prijsbeleid. Rekeningrijden wordt behalve van het wetsvoorstel dat er nu ligt ook een onderdeel van de kaderwet. Mijn indruk is dat dit wetsvoorstel een geamputeerd wetsvoorstel is. Misschien kan de minister nog ingaan op die kwalificatie.

Ik heb overwogen om met een motie te komen, maar door het antwoord van de minister is het, dunkt mij, niet nodig. Het betreft het vervoersmanagement. Als ik de minister goed heb begrepen, heeft zij gezegd dat ze in het komende najaarsoverleg nog een laatste poging zou wagen om tot vrijwillige afspraken te komen. Mocht dat niet lukken, dan blijft er niets anders over dan een verplichting. Ik neem aan dat we na het najaarsoverleg ook een rapportage krijgen over de resultaten. De inzet is in ieder geval niet langer vrijblijvend.

Tweede termijn van de zijde van de regering

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb er behoefte aan om in te gaan op een aantal kritische noten die er zijn gekraakt over het gebrek aan visie. Ik ga al heel lang mee in dit huis, in allerlei rollen. Mij valt op dat er over notities die een inventarisatie geven van verwachte maatschappelijke ontwikkelingen, de manier waarop je de bouwstenen voor die maatschappelijke ontwikkelingen kunt benaderen en hoe je daar later mee omgaat bij wetgeving en nota's die een grotere reikwijdte hebben snel wordt gezegd dat men iets meer visionairs had verwacht. Ik heb dat in het verleden vaak mogen meemaken. De thema's en de bouwstenen die wij hier met elkaar bespreken, staan eigenlijk allemaal in het stuk. Het is juist de kunst om een ontwikkeling in gang te brengen en de bouwstenen die allemaal zeer de moeite waard zijn zo te ordenen dat het lukt om het beoogde effect te bereiken. Dan is het goed om te kijken naar eerdere plannen en naar de kritiek die daarop is geleverd door organen die daarvoor hebben "doorgeleerd", zoals de Raad voor verkeer en waterstaat en de SER. We moeten goed kijken naar de kritische noten en daar iets mee doen. Toen ik zo luisterde, had ik toch het gevoel dat er af en toe iets te gemakkelijk werd gezegd dat men

radicale experimenten of grote vergezichten had verwacht. Die zitten als bouwstenen in dit stuk. Het gaat er nu om hoe je een ontwikkeling in gang zet die in Europees verband zijn weerga niet kent. Nederland loopt nu al sterk voorop. Af en toe heb ik ook het gevoel dat er te veel sprake is van Calimerogedrag, in die zin dat men vindt dat het hier niet goed gaat. Natuurlijk gaat het niet goed genoeg, maar in vergelijking met ongeveer ieder ander Europees land gebeurt er hier best veel. Er is al heel veel uit de kast gehaald, ook door mijn voorganger, maar de samenleving zal ook heel veel moeten doen en laten wat betreft het beheersbaar houden van de mobiliteitsvraagstukken. Laten we dat ook een keer uitstralen. Ik heb het gevoel dat het anders loodzwaar wordt.

Het hoofdthema van dit debat is de cultuurverandering. Dat is het moeilijkste dat er is. Er is geen blauwdruk. Het gaat om een traject waarmee je die cultuurverandering tussen de oren van de Nederlandse burger krijgt. Dat is buitengewoon complex. Daar hebben we iedere andere overheid hard bij nodig. Dat betekent naar mijn gevoel ook dat je goed met die decentralisatie omgaat. Iedereen moet verantwoordelijkheid dragen: niet alleen de minister en de Tweede Kamer, maar ook de gedeputeerde, de wethouder en de gedelegeerde in het kaderwetgebied. Al die mensen moeten doen wat van overheden wordt gevraagd. Ik ben het eens met wat de heer Van den Berg en de heer Schutte zeiden. Overheden hebben daar een rol te vervullen.

Ik heb eigenlijk geen enkele nieuwe suggestie gehoord. Ik vraag de Kamer ook om enigszins te accepteren dat het allemaal laag bij de gronds is opgeschreven. Het was juist de bedoeling dat de perspectievennota een discussiestuk zou worden. Iedereen moest kunnen zeggen wat hij belangrijk vindt. De tien actiepunten aan het eind zijn de hoofdstukken die als het ware terugkomen in de perspectievennota. Ik ben het eens met de heer Hofstra dat daar nog kaarten met de nulvariant bij kunnen komen, zodat het wordt gevisualiseerd. Dat is belangrijk voor de status die het in de PKB krijgt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik vind het buitengewoon jammer dat u zegt

geen enkele nieuwe suggestie te hebben gehoord. Volgens mij zijn er vanmorgen heel veel suggesties gedaan, alleen al over de vraag hoe wij in de toekomst om zouden moeten gaan met het openbaar vervoer, maar ook bijvoorbeeld ten aanzien van de vraag hoe wij om zouden moeten gaan met de weginfrastructuur. Ook bij de tien punten zijn tal van voorstellen gedaan die wel degelijk verder gaan dan wat u nu zegt: over de inrichting van onze stedelijke gebieden, de inrichting van het platteland, de zone-indeling en dergelijke. Ik ga ze nu niet meer allemaal herhalen.

Minister **Netelenbos**: Ik vraag wel erkenning van het feit dat de onderwerpen die zijn genoemd, ook in de perspectievennota staan. Verder is gezegd dat de startnota ruimtelijke ordening en de vijfde nota ruimtelijke ordening het kader vormen voor het ruimtelijk beleid. In de perspectievennota heb ik dan ook niet opnieuw uit laten schrijven wat al door het ministerie van VROM is neergelegd in de startnota ruimtelijke ordening. Die nota is overigens een gemeenschappelijk product, net als de perspectievennota. In de nota Ruimtelijk-economisch beleid zijn zaken uitgewerkt als de multimodale bedrijfsterreinontwikkeling, de knooppunten en de transportassen. De heer Ybema heeft deze nota aan de Kamer gestuurd en deze wordt ook met de Kamer besproken. Al deze nota's gaan uit van hetzelfde stramien. De startnota geeft een vertrekpunt waar het gaat om het benutten van de ruimte en vervolgens is iedere vakminister en vakstaatssecretaris met dezelfde uitgangspunten aan het werk gegaan, waarbij de integratie natuurlijk voortdurend moet worden bewaakt. Zo is het ook gegaan met de perspectievennota. Daarin wordt dus gesproken over verwachte ontwikkelingen in mobiliteit, technologie, openbaar vervoer, de manier waarop andere overheden ermee omgaan e.d. Die zaken zijn in blokjes uitgewerkt en op bladzijde 69 e.v. in punten neergelegd die nader worden uitgewerkt.

Ik zeg dit alles omdat ik meen dat ook recht moet worden gedaan aan een belangrijk maatschappelijk proces met al degenen die bestuurlijke verantwoordelijkheid dragen en met elkaar dit proces zijn doorgaan. Wij moeten dit nu verzilveren,

alleen al omdat er geen gemakkelijke oplossingen in de perspectievennota staan. Het is allemaal buitengewoon complex en druist in tegen het levensgevoel anno 1999, want er moeten soms zeer ingrijpende maatregelen worden genomen. Dan kan de samenleving zich niet verschuilen achter een beeld in de zin van "ach, wat hier wordt geprobeerd is toch niet de moeite waard, dus laat het maar". Bovendien moet worden bedacht – dat mag verdedigend klinken, maar zo is het niet bedoeld – dat wat in de nota staat, nog nergens ter wereld vertoond is. Was er maar een land in de wereld waar men het goed met elkaar had geregeld. Dat betekent dat wij voortdurend aan het verkennen en inventariseren zijn wat er allemaal gebeurt en hoe wij draagvlak in de Nederlandse samenleving kunnen creëren.

Het is geen liberaal verhaal waar het gaat om het niet sturen van keuzes, zo zeg ik tegen de heer Hofstra, want juist door prijsbeleid worden keuzes in verregeende mate beïnvloed. Ik heb toegezegd wat de heer Stellingwerf goed had gehoord in eerste termijn, maar ik zeg de heer Schutte na dat wij als wij spreken over een mogelijke oplossing, niet direct de problemen moeten gaan uitvergrooten. Dan wordt immers ook onmiddellijk het draagvlak ondermijnd, terwijl de oudere medeburger op het platteland voor zijn dagelijkse levensbehoeften toch heel wat zal moeten rijden voordat hij aan het break-even point van 16.000 km komt. Laten wij dus nu niet terechtkomen in de vergruizeldiscussie, maar eerst de grote lijnen onder ogen zien. Dat was ook de bedoeling van het debat. De gigantische operatie binnen de sector van het openbaar vervoer is nog niet afgerond. Ik weet hoelang het duurt voordat een schoolprogramma is vernieuwd en ben dan ook niet verbaasd dat het in een sector als het openbaar vervoer zo'n tien tot vijftien jaar duurt voordat het optimum is bereikt. Het is dan ook niet verstandig om idee op idee te blijven stapelen. Innovatieprocessen en cultuurveranderingen vergen erg veel tijd en dan moet je nog in je handen knippen als het gestelde doel inderdaad wordt bereikt. Voorzitter! In de perspectievennota wordt een schets gegeven van de te verwachten ontwikkelingen tussen nu en 30 jaar, maar de NVVP-

wetgeving strekt zich uit over een periode van tien jaar. Dat moet ook, gezien de zeer snelle ontwikkelingen in de sfeer van bijvoorbeeld de communicatie. Tien jaar geleden had niemand van u een GSM, maar nu hebt u allen zo'n apparaat bij u. In de mobiliteitssector gaan de ontwikkelingen wellicht sneller dan in welke sector dan ook. Ook de ontwikkelingen in de luchtvaart gaan ontzettend snel. Je moet een instrumentarium optuigen aan de hand waarvan je de vinger goed aan de pols kunt houden en kunt anticiperen op te verwachten ontwikkelingen. Natuurlijk moet je zo goed mogelijk voortschrijdende inzichten inpassen en tegelijkertijd op basis van state of the art doen wat gedaan moet worden. Maar een overheid die even gaat vertellen hoe de mobiliteit zich zal ontwikkelen tussen nu en 30 jaar, maakt zich alleen maar belachelijk.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): En dat is nu precies het punt. Ik zeg niet dat de overheid moet zeggen hoe het beeld er over 30 jaar uitziet. De overheid moet een serieuze verkenning maken van de oplossingsrichtingen en de keuze-mogelijkheden. Vandaag praten wij over een perspectievennota waarin de termijn van 30 jaar voorkomt. Van ons mag gevraagd worden welk beeld wij daarbij voor ogen hebben. Wij wisten overigens zo'n twintig jaar geleden al heel veel over de GSM-telefoon. Veel ontwikkelingen – ook in de luchtvaart – zie je ver van tevoren aankomen. Daarop moet je anticiperen, anders word je erdoor overvallen. Als gesteld wordt dat wij niet meer mogen denken in termijnen van 20 of 30 jaar, hoeven wij helemaal niet meer vooruit te kijken en kunnen wij bij de dag gaan leven. Dat lijkt mij uitermate slecht. Een beeld van de mogelijke situatie na 30 jaar is natuurlijk iets anders dan een blauwdruk. Het moet diverse malen worden getoetst en geherformuleerd. Dat beeld geeft echter wel een richting aan op basis waarvan het publiek mag worden gevraagd mee te werken aan de totstandkoming van een mobiliteitsbeleid.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb de indruk dat de heer Van Gijzel en ik het grotendeels met elkaar eens zijn. Nederland takt met zijn HSL aan bij het Europese net – wij lopen inderdaad niet voorop – en ik denk dat met de kennis van nu voor

andere technieken zou zijn gekozen. Bij het formuleren van een mobiliteitsbeleid moet je ervoor waken de gevangene te worden van iets wat er nog niet is. Op een gegeven moment moet je toch beslissingen nemen en er zit altijd een zekere spanning in het geven van het juiste antwoord op het juiste moment. Wij proberen daarop nu via het NVVP en de manier waarop het straks wordt ingericht een antwoord te vinden. Hoe krijg je als het ware state of the art op het juiste moment zo in beeld dat je niet het foute doet bij investeringen en het juiste doet op het juiste moment. Ik vind dit een hele uitdaging. Het is in ieder geval nieuw, want wij hebben dat nog nooit zo geregeld.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind de winst van dit gedeelte van het debat dat de minister het eens is met collega Van Gijzel. Ik had gehoopt dat dit in haar beantwoording tot uitdrukking was gekomen. Ik wil nog een concrete vraag stellen. Als de minister dan toch in een periode van tien, mogelijk twintig jaar denkt, vindt zij dan niet dat in de perspectievennota of het NVVP dusdanig ambitieuze doelstellingen moeten worden geformuleerd die met de techniek van vandaag niet haalbaar zijn, dat de technologie onder druk wordt gezet? Via die weg kan dan wellicht een grotere slag worden gemaakt en tot een trendbreuk worden gekomen in het totale mobiliteitsbeleid.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik zie geen verschil tussen mijn antwoord in eerste en in tweede termijn. Het hangt van het onderwerp af of er ambitieuze doelstellingen moeten worden geformuleerd. Wij moeten ervoor oppassen dat wij doelstellingen formuleren waarvan wij niet weten of wij de instrumenten hebben om ze te verwezenlijken. Dat leidt immers tot teleurstelling. Soms is het echter wel goed de ambities wat hoger te stellen dan nu reëel wordt geacht, want er mag van de ontwikkelingen toch ook iets worden verwacht. Dit betekent dat per onderwerp moet worden bekeken hoe de dynamiek kan worden opgeroepen die je wilt hebben om te voorkomen dat er achterover wordt geleund. Alle betrokken partijen, ook marktpartijen, moeten doen wat er gedaan moet worden. Ik wil hierbij

wel zeggen dat er al heel veel gebeurt, meer dan wel bekend is. Een probleem bij deze ontwikkeling is het volgende. Om ervoor te zorgen dat de overheid niet op afstand raakte, was ik destijds van plan voorlichting te geven over het rekeningrijden. Van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat kreeg ik te horen dat dit niet de bedoeling was, omdat de wetgeving nog niet in het Staatsblad was gepubliceerd. Ik vind dat wij hierover nog eens opnieuw moeten nadenken. Als er juist in een sector als de mobiliteitssector een cultuurverandering moet worden gerealiseerd, is het belangrijk dat er al enigszins voor de muziek wordt uitgelopen. Dit was een groot probleem bij het rekeningrijden. Ik denk dat wij veel draagvlak hebben verloren, doordat allerlei onbedoelde verhalen de ronde deden. Ik heb al aangekondigd bij het debat over het rekeningrijden – maar dit is ook iets voor de toekomst – dat een cultuurverandering vraagt om een aparte benadering, los van de vraag of de wetgeving het Staatsblad al heeft bereikt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het was niet de vaste commissie die daartegen bezwaar maakte. De heren Hofstra en Reitsma hebben in schriftelijke vragen het verzoek gedaan vooral niets te vertellen over rekeningrijden. Zij hadden daarbij een ander doel voor ogen. Dit verzoek werd niet gedeeld door de andere leden van de commissie.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Uit kaderwetgebieden en door het IPO en de VNG zijn nog aanvullende stukken gestuurd die vaak betrekking hadden op zaken voor de korte termijn zoals financiering of wegen die men graag nog zou willen realiseren. Zo gaan die dingen nu eenmaal. Als ik kijk naar het traject dat wij gezamenlijk hebben afgelegd en de consultatieronde van de afgelopen weken, dan vind ik niet dat er sprake is van een flinterdun commitment, zoals de heer Van Gijzel zegt. Ik vertrouw erop dat de andere overheden ook hun nek willen uitsteken. Ik zou dit graag willen verzilveren, omdat dit nu juist een van de kritiekpunten was bij het SVV-2. Dit moet voorkomen worden. Overigens spreek ik uitdrukkelijk over NVVP. Dit is nu juist het verschil met het SVV, omdat de nationale en

regionale verkeers- en vervoersplannen complementair aan elkaar moeten zijn. Dit betekent dat het SVV een andere dynamiek had. Ik kies uitdrukkelijk niet voor SVV-3, maar voor NVVP.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik hoop dat u gelijk hebt met betrekking tot dat flinterdun, maar ik stond er vanmorgen niet als enige doch met de hele vaste commissie. Er werd mee gedeeld vanuit de kaderwetgebieden: het is er maar net doorgekomen. Verder stelde men, maar nu zeg ik het in mijn eigen woorden: als zij het tapijt onder de tafel uit kunnen trekken, zullen zij het niet laten. De heer Van den Berg moet als fungerend voorzitter maar aangeven hoe hij het heeft onderzocht, maar ik wil wel zeggen dat er geen stevig commitment werd gepresenteerd. Dat is zorglijk, want zij communiceren blijkbaar anders met ons dan met u.

Minister **Netelenbos**: Wij zullen dit in de verdere uitwerking wel zien. Ik sluit overigens niet helemaal uit dat zij tegen mij wat anders zeggen dan tegen u. Mij viel op dat er vragen waren over de korte termijn. Ik denk maar aan een tweede Coentunnel en andere dingen die wij iedere dag in de krant kunnen lezen.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de moties van de heer Van Gijzel. In de motie op stuk nr. 4 wordt gevraagd om meetbare doelstellingen te formuleren voor leefbaarheid, milieukwaliteit en verkeersveiligheid. Dit zijn zaken die uiteraard aan de orde komen in het NVVP. In die zin zie ik dit als een ondersteunende uitspraak. Het is iets wat moet worden uitgewerkt.

Ik ben het volstrekt eens met wat verzocht wordt in de motie op stuk nr. 5. In de tweede overweging is sprake van lintbebouwing en dergelijke. In het kader van de vijfde nota ruimtelijke ordening wordt daarover gesproken. Ik vind het niet voor de hand liggend om, terwijl de Kamer heeft uitgesproken pas in oktober aanstaande heel goed voorbereid met de minister van VROM te willen praten over die vijfde nota, nu al kwalificerende uitspraken te doen. Wat staat in het verzoek komt natuurlijk aan de orde in het NVVP, maar ik wil deze motie niet overnemen, omdat dit lastig is in relatie tot andere trajecten.

De motie op stuk nr. 6 gaat over de externe en interne kosten. Ik zou willen zeggen: geef mij de ruimte om te doen wat ik heb toegezegd. Wij hebben hier vorige week in het kader van het witboek ook al over gesproken. Ik stuur niet iets uit als ik niet het gevoel heb dat het de opperste wijsheid is en ik kan met de termijn niet uit de voeten. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer op de hoogte is van hetgeen relevant is, voordat zij ingrijpende besluiten moet nemen over de PKB-1-situatie. Voorzitter! Ik kom tot de opmerkingen van de heer Hofstra. Er zijn verschillende cijfers gepubliceerd. De ene keer zijn het CBS-cijfers en de andere keer cijfers van een andere instelling. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer in reactie op vraag 141 de juiste cijfers krijgt. Ik vind het vervelend dat steeds weer andere bronnen worden gebruikt. Wat de kaartbeelden en de financiën betreft, ben ik het met de heer Hofstra eens over het opnemen van punt 0.

Verder sprak hij over regionaal maatwerk. Dat is uiterst belangrijk. In het NVVP moet goed worden vastgelegd wie wat doet en welke ruimte met de regio's wordt afgesproken, ook bij wet. Ik vind dit een van de dominante trajecten in het kader van het NVVP en lang niet zo gemakkelijk als het lijkt.

De heer Hofstra sprak over de HID's. Ik geloof dat hij dit altijd doet. Ik ben niet voornemens een organisatorische herstructurering af te kondigen. Ik vind dat goede afspraken over taakverdeling moeten worden gemaakt tussen provincies en HID's om te voorkomen dat dubbel werk wordt gedaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik suggereerde dat, als het idee van regionaal maatwerk en mobiliteitszones goed wordt opgepikt, een min of meer natuurlijke scheiding kan ontstaan tussen Rijk, provincies en gemeenten, hetgeen veel gepraat voorkomt, dus veel efficiënter is. Ik zou het verstandig vinden als u zou zeggen: wij zien achteraf wel of er misschien nog wat verschoven moet worden van de ene naar de andere partner. Uit wat u net zei, maak ik op dat u niets meer wilt doen aan uw organisatie.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het eens met uw benadering dat er heldere overlegstructuren moeten

zijn en dat het zo moet zijn dat niet iedereen bij iedereen te biecht hoeft te gaan voor wat hem is toebedeeld. Maar dan gaat het er nog om hoe je dit organiseert met het personeel. In het licht van eerdere discussies en de vraagstukken die dit daarbij heeft opgeroepen, ben ik van mening dat wij veel innovatiever kunnen omgaan met personeel in de regio, maar ik zou u willen vragen even te wachten hoe dit zal uitpakken. Het is lastig, maar ik kondig dus niet aan dat er een reshuffle zou moeten worden toegepast tussen HID's, Rijkswaterstaat decentraal en de provincies.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vind dit toch een beetje merkwaardig, want ik kan me toch wel iets voorstellen bij wat de heer Hofstra zegt. U zegt zelf dat u helemaal voor decentralisatie gaat; dan is het toch merkwaardig dat de HID's, die niet gekozen zijn, vrij veel macht hebben, terwijl de provincie als gekozen bestuurslaag vaak het handje moet ophouden en moet vragen of het allemaal wel kan. Hier zou u toch nader op moeten terugkomen.

Minister **Netelenbos**: Ik kom zeker nader terug op de spelverdeling, maar de HID's doen niet meer dan wat ik hun toesta.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dan mag u wel eens met hen gaan praten!

Minister **Netelenbos**: Dat doe ik ook heel vaak. De taakverdeling is overigens ook in het kader van de uitvoering van het MIT volstrekt helder.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het zijn toch kleine keizertjes...

Minister **Netelenbos**: Dat zou ik zo niet willen zeggen. Het gaat erom dat alles optimaal gaat en de HID's mogen niet meer doen dan hun wettelijke taak omvat. Zo is dat en dat weet men.

Voorzitter! De heer Hofstra heeft nog gezegd dat hij wel een voorstander is van tolheffing om nieuwe infrastructuur te financieren, maar dat hij ertegen is om tweemaal voor infrastructuur te laten betalen door ook bestaande infrastructuur tolplichtig te maken. Als hij dit punt zo algemeen benadert, ben ik het

daar niet automatisch mee eens. Het hangt namelijk af van de doelstelling op grond waarvan je eventueel besluit om op bestaande wegen tol te heffen. Dat kun je bijvoorbeeld doen om nieuwe infrastructuur mogelijk te maken. In een algemene wet op betaald rijden worden ook geen concrete uitwerkingen geregeld, dus dit zal per keer moeten worden gezien, maar ik kan me voorstellen dat tolheffing soms toch net een slag ingewikkelder is dan het lijkt. Wij hebben al eens over de Coentunnel gesproken; dat is echt een voorbeeld waarbij je ook naar de bestaande infrastructuur moet kijken. Verder heeft de heer Hofstra nog gezegd dat rekeningrijden en een kilometerheffing synoniemen zouden zijn. Dat is echter niet zo. Rekeningrijden is een spitsregulering, terwijl kilometerbeprijzing een alternatief voor de motorrijtuigenbelasting is waarmee niet rijden beloofd wordt. De laatstgenoemde maatregel zou ook voor heel Nederland gelden, rekeningrijden niet. Er is dus een onderscheid tussen deze maatregelen; ze kunnen in bepaalde gevallen ook beide worden toegepast.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Dit is toch een niet onbelangrijk punt, want wij moeten natuurlijk ook nog rekening houden met onze burgers. Die vinden dit allemaal ontzettend ingewikkeld. Ik ben het ermee eens dat wij het draagvlak ervoor moeten behouden als wij iets willen. Zuiver politiek gesproken heb ik dus geen behoefte aan dubbelop.

Minister **Netelenbos**: Toch kan ik mij voorstellen dat het voor heel veel modale burgers interessant is om geen vast bedrag per jaar aan motorrijtuigenbelasting te betalen en de hoogte van dat bedrag te kunnen beïnvloeden door het maken van keuzes. Het geldt niet voor de burger met een grote "leasebak", want die wentelt de kosten waarschijnlijk ook dan af. In ieder geval heeft de ene maatregel een heel ander doel dan de andere.

De motie van de heer Hofstra op stuk nr. 7 stelt dat geen individuele mobiliteitsvergoeding mag worden ingevoerd, maar deze wens komt te snel. In de perspectievennota staat dat goed moet worden gekeken naar de sociale effecten van het beleid. Daarna moet uiteraard een adequaat antwoord worden geformuleerd. Ik ben er tegen om bij voorbaat een

instrument overboord te gooien. Ook weet ik nog niet of het mogelijk is. Een aantal woordvoerders heeft vragen over het sociale aspect gesteld. Op grond daarvan moet eerst bekeken worden wat verstandig is. In sommige gevallen is in plaats van aanbodfinanciering wellicht vraagfinanciering interessanter. Dit kan een vorm krijgen van individuele subsidiëring. Wellicht is zo'n oplossing met het oog op de bereikbaarheid van openbaar vervoer beter dan wanneer in dunbevolkte gebieden met aanbodgefinancierd openbaar vervoer gewerkt wordt. Een bus die eenmaal 's ochtends en eenmaal 's avonds rijdt, is niet aantrekkelijk. Er zijn creatievere systemen denkbaar en die worden door deze motie uitgesloten.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Betekent deze motie dat het terugsluizen van de opbrengst van het rekeningrijden in het kader van lastenverlichting niet meer mogelijk is?

Minister **Netelenbos**: Afgezet tegen het belastingplan 21ste eeuw klopt de overweging van de motie niet. In het rekeningrijden zit een mobiliteits-subsidie. Desgevraagd merk ik op dat de spitsstrook niet MER-plichtig is omdat deze strook er al ligt. In de motie op stuk nr. 8 is sprake van snelheidsmaatregelen die in het regeerakkoord zijn afgesproken. Ik hoop dat ik duidelijk heb gemaakt dat ik hieraan in mijn snelste tempo werk. Ik vraag er echter nogmaals begrip voor dat bij een verhoging van de afgesproken snelheden moet worden gekeken naar de gevolgen voor de milieuregelgeving. Ik hoop dat ik voor 2000 hierover meer duidelijkheid kan geven. Tevens moet worden bekeken of de milieubescherpende maatregelen voor zo'n wegvak in orde zijn. Als dit niet gebeurt, komen wij in allerlei juridische procedures terecht. In reactie op de motie op stuk nr. 9 wijs ik erop dat ik al had toegezegd dat er een soort beleidstoetsingskader komt in verband met de studie over economische groei en infrastructuur. Dit betekent dat de andere in de motie genoemde thema's terugkomen in het NVVP. In die zin kan deze motie worden gezien als ondersteuning voor het in ontwikkeling zijnde beleid. De heer Reitsma merkte op dat alle maatschappelijke organisaties bij het NVVP betrokken moeten worden. Ik

ben het met hem eens dat stakeholdersoverleg belangrijk is, maar uiteindelijk beslist de politiek. Mevrouw Giskes heeft een motie ingediend waarin ik word uitgenodigd radicale experimenten op het gebied van personenvervoer te starten. Mevrouw Giskes moest weg, daarom zou ik haar via u, voorzitter, willen vragen deze motie nu niet in te dienen en eerst de discussie te voeren over de wijzigingen die voorliggen. Die zijn echt vergaand. Die hebben betrekking op het busvervoer, de WP 2000 en de nieuwe wetgeving voor het spoorvervoer. Bovendien weet ik niet precies wat in de ogen van mevrouw Giskes radicaal is, maar hetgeen voorligt is buitengewoon radicaal. Wij hebben onze handen eraan vol. Ik houd van een steady overheid die niet iets nieuws bedenkt als zij nog bezig is met veranderen. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 11 van de heer Van der Steenhoven over de fiets. Hetgeen daarin gevraagd wordt, hebben wij al afgesproken bij de behandeling van het masterplan fiets. Ook voor diefstalpreventie loopt een traject. Zodra duidelijk is wat nog verder bedacht moet worden, zal ik met voorstellen naar de Kamer komen. Wat het stallingenbeleid betreft, ik heb echt niet meer in de pijplijn dan 500 mln. Bovendien hebben wij afgesproken dat innovatie en planning verder in procedure zullen worden genomen. Ik kan die motie meenemen en een en ander verder uitwerken. Ik beschouw de motie als ondersteunend, maar er zijn reeds afspraken gemaakt over hetgeen daarin gevraagd wordt. Ik heb een probleem met de motie op stuk nr. 12. Deze motie betreft namelijk ook de vijfde nota ruimtelijke ordening. Ik zou willen vragen die discussie aldaar te voeren. Ik zeg "ja" tegen het multimodaal ontsluiten van locaties voor bedrijventerreinen. Dat moet uitgewerkt worden in het NVVP. Multimodale bedrijfsterrain komen ook aan de orde in de nota Ruimtelijk-economisch beleid. De keuzes worden gemaakt in het kader van de vijfde nota ruimtelijke ordening. Ik heb geen bezwaar tegen de inhoud van de motie, maar zij hoort daar thuis.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U kaart dit principe zelf aan in de perspectievennota.

Minister **Netelenbos**: Ja, dat is wel zo, maar deze motie heeft een bredere strekking. Er wordt gesproken over grondkosten en dergelijke. Dat hele debat hoort in die vijfde nota ruimtelijke ordening thuis.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Maar dit heeft ook alles te maken met de mobiliteitseffecten. Is het conform met hetgeen uzelf heeft ingezet en zult u dit ook inbrengen in het kabinet?

Minister **Netelenbos**: Ja, maar ik vind eigenlijk dat de principiële discussie over het grondbeleid in het kader van de vijfde nota moet worden gevoerd. Grondbeleid is immers ook zeer belangrijk voor de verbetering van infrastructuur en voor de inpassingsmogelijkheden. Als de grondpolitieke situatie verandert, komt ook de overheid in een heel ander perspectief te staan. De motie hoort in de volle breedte daar thuis!

De heer Van Bommel heb ik voldoende beantwoord.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik heb een concrete vraag gesteld met betrekking tot het voorstel inzake Randstadrailring.

Minister **Netelenbos**: Ik heb die vraag al in eerste termijn beantwoord. In het MIT is een planning voor lightrail opgenomen. Ik heb toegezegd dat de tweede fase lightrail verder wordt uitgewerkt en dat u dit jaar plannen daarvoor zullen bereiken. Daarbij hoort dit punt thuis. Ik heb verder gezegd dat het lastig is dat, nu wij net gaan investeren in lightrail, er een plan komt dat op zichzelf interessant is maar zit in een tijdpad dat niet spoort met de investeringsbeslissing en met de steden die reeds zeer vergevorderd zijn met hun plannen. Dat is een beetje de tragiek van mobiliteit en innovaties. Het wordt echter zeker meegenomen, want het is beslist interessant.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag gesteld over BB 21 en kV 25.

Minister **Netelenbos**: Daar loopt een apart traject over. Zo-even werd mij verweten dat het allemaal over hier en nu ging. Welnu, hier en nu loopt de toezegging die is gedaan bij de

begrotingsbehandeling. Ook in de nota Derde eeuw spoor komt dat uitvoerig terug. De NS hebben ook buitengewoon grootse plannen op dat punt.

De brief over de planwet en de vijfde nota ruimtelijke ordening heb ik geschreven omdat er nog een motie-Giskes lag die was ingediend bij de begrotingsbehandeling. Ik vond het dan ook verstandig om een en ander in reactie op die motie te verwoorden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Vandaar mijn verbazing, want wat daarin staat, staat ook in de wet. Ik kan mij niet voorstellen dat u van plan zou zijn af te wijken van de wet. Dus u kon niet anders schrijven dan dit.

Minister **Netelenbos**: Ik werd door de motie verzocht om af te wijken van de wet.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat is dus een merkwaardige motie.

Minister **Netelenbos**: Het was mij toen niet gelukt om die motie tegen te houden, maar nu gelukkig wel.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mevrouw Giskes doet wel eens vaker radicale voorstellen. Dus in dit geval hebben wij het ook gewoon gesteund.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De motie op stuk nr. 13 zie ik als een ondersteuning. Ik heb al aangegeven dat een en ander zal worden betrokken bij de verdere uitwerking. Ik ben het eens met de heer Schutte dat het wel eens nodig is om vrijheid in te perken. Ik dacht ook niet dat ik aanleiding heb gegeven om een ander beeld neer te zetten. Ook ben ik het eens met zijn opmerking over het niet bij voorbaat afschrijven van instrumenten. Zijn uitleg over vervoersmanagement is inderdaad juist. Als dit punt uiteindelijk niet goed wordt opgepakt, zullen wij naar wettelijke voorschriften moeten kijken.

De **voorzitter**: Ik constateer dat wij hiermee aan het eind gekomen zijn van deze vergadering. Ik dank eenieder voor zijn of haar inbreng en degenen die anderen ondersteund hebben, voor hun ondersteuning.

Sluiting 19.10 uur.