



De verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Utrecht op de Nationale Filevrije dag.

FOTO RICK NEDERSTIGT, ANP

Bang voor de automobilist



De verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Utrecht op de Nationale Filevrije dag.

FOTO RICK NEDERSTIGT, ANP

De auto is een eerste levensbehoefte, meent de PVV. Zo ver gaan andere partijen niet, maar elke politicus is zich bewust van de macht van de automobilist. Dat maakt invoering van de kilometerheffing zo moeilijk. Vandaag praat de Kamer over het zoveelste uitstel. 'Straks kan alleen de elite het zich veroorloven in de spits te staan.'

Ingrid Weel

Daar gaan we weer. Na de ministers Kroes, Jorritsma, Netelenbos, De Boer en Peijs, voert ook de minister van 'doorpakken, tempo maken en de schop de grond in' een politiek circusnummer op over de kilometerheffing, luidde twee weken geleden het begin van de bijdrage van Tweede Kamerlid Ineke van Gent (GroenLinks), die een debat over de heffing had aangevraagd. CDA-minister Camiel Eurlings (verkeer) had die week aangekondigd dat het hem niet gaat lukken om in 2011 de kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. Dit was tegen het zere been van coalitiepartners PvdA en ChristenUnie en van de voorstanders in de oppositie: GroenLinks, D66 en SGP.

Zij zijn allen voor, omdat de kilometerheffing een eerlijker systeem van betalen is; wie veel rijdt, betaalt meer en wie minder rijdt heeft ook minder kosten. Daarbij is het goed voor het milieu en leidt het tot minder files. Deze drie argumenten gebruikt momenteel ook het CDA om het beleid van zijn minister te rechtvaardigen.

„De CDA-fractie is voor de kilometerheffing”, spreekt CDA'er Ger Koopmans tegenwoordig hardop uit. Ook omdat de invoering volgens berekeningen van het Centraal Planbureau leidt tot 1 miljard euro welvaartsgroei per jaar. „Dat is een argument dat ik telkens noem, maar dat nooit wordt opgepikt”, aldus Koopmans.

Het CDA is pas voorstander sinds 2005. Toen zijn er voorwaarden aan de kilometerheffing gesteld waar het CDA zich goed in kan vinden. Namelijk dat de kosten niet te hoog mogen zijn, dat de opbrengst in een infrastructuurfonds terecht komt, en dat de automobilist netto, per saldo,

niet meer gaat betalen. Koopmans: „Anders staan er straks duizenden mensen te protesteren hier op het Plein”.

Wat hem steunt, is dat het bedrijfsleven en de belangenorganisaties groot voorstander zijn van het invoeren van de kilometerheffing. Koopmans: „Van MKB Nederland tot de ANWB, van VNO-NCW tot noem maar op, iedereen is voor.”

Fervent autoliefhebber Eurlings heeft zijn voorkeur voor een heffing echter nog nooit hardop uitgesproken. Hij zegt telkens dat hij zijn best gaat doen het beleid zoals afgesproken in het regeerakkoord uit te voeren, maar hij toont zich geen warm pleitbezorger van de heffing. Door het aangekondigde uitstel, heeft hij nu zelfs alle schijn tegen.

VVD-Kamerlid Charlie Aptroot verwoordt dat zo: „Eurlings was als Kamerlid tegen en is waarschijnlijk altijd tegen gebleven, maar hij kon minister worden in het kabinet. Hij moest de mooie portefeuille van verkeer en waterstaat – waarmee hij asfalt kan aanleggen, daar is hij gelukkig wel voor – met een vuiltje accepteren en dat vuiltje werkt hij weg, ondanks de coalitieafspraken. Ik vind dat wel heel knappe politiek van hem.”

Het is echter de VVD die in het debat rondom de kilometerheffing van de afgelopen jaren de meeste vragen over zichzelf heeft afgeroepen. De bondgenoot van de weggebruikers verraste in 2004 namelijk vriend en vijand door samen met de PvdA een motie in te dienen waarin de regering werd gevraagd om nog die regeringsperiode een begin te maken met beprijzen. De ministers Peijs (CDA) en Zalm (VVD) gaven vervolgens een commissie de opdracht om met een gezamenlijk en breed gedragen advies te komen over een andere manier van betalen voor het wegge-

bruik door motorrijtuigen in Nederland. Dat advies, genaamd Anders Betalen voor Mobiliteit, wordt op dit moment uitgevoerd.

De VVD is daar nu echter weer van teruggekomen. Waar woordvoerder Paul de Krom twee jaar geleden nog verkondigde in beginsel voorstander van de kilometerheffing te zijn, is de huidige verkeerswoordvoerder Ap-troot pertinent tegen. „Wij vinden de kilometerheffing geen verbetering, punt”, aldus Aptroot.

Bij doorvragen vertelt de VVD'er de collega-Kamerleden dat er onder de leden van de ANWB een enquête is gehouden over het plan. „De Telegraaf heeft eraan meegewerkt en daaruit blijkt dat automobilisten massaal tegen zijn. Natuurlijk heeft de ANWB het recht om te stellen dat hij dit een mooi systeem vindt. Sommige ondernemersorganisaties hoor ik ook zeggen dat zij het eerlijk vinden, maar als ik de ondernemers zelf spreek, zeggen zij dat het één doffe ellende wordt.”

Dat het draagvlak ontbreekt, lijkt ook het belangrijkste argument bij de Socialistische Partij te zijn om deze week een motie tegen de kilometerheffing in te willen dienen. De SP heeft zich in het verleden altijd opervlakkig in het debat over reke-

ningrijden, maar is nu pontificaal tegen. Volgens SP-Kamerlid Emile Roemer omdat het 'een peperduur systeem' is. „Straks kan alleen de elite het veroorloven om in de spits te staan.”

Maar ook de SP staat wel achter het principe dat degene die meer rijdt, meer betaalt. Roemer: „De eenvoudigste wijze, waar wij allang voorstander van zijn, is om dat via de benzineaccijnzen te doen. Wie dan meer rijdt, betaalt ook meer”. De heffing van Eurlings vinden ze veel te ingewikkeld. „Wij kunnen op onze klompen aanvoelen dat deze kilometerheffing er uiteindelijk niet komt, want het draagvlak dat er nog is, wordt zienderogen minder”, aldus Roemer.

Als er weinig draagvlak is, dan is de PVV ook tegen. PVV-Kamerlid Fleur Agema kwam twee weken geleden met een betoog over loodgieters, stuka-doors en schilders die failliet gaan doordat de kilometerheffing hun zo'n 300 euro per maand gaat kosten bij 12.000 gereden kilometers per jaar. „Ik vind daar niets eerlijks aan.”

De collega's wezen haar erop dat er twee belastingen worden afgeschafte: de motorrijtuigenbelasting en de aanschafbelasting (BPM). „Daar hebben mensen een grote hekel aan, dat weet u toch wel?”, vroeg Boris van der Ham (D66) een beetje pesterig. Koopmans vertelde dat het omslagpunt op 20.000 kilometer ligt. „En iedereen weet – ook MKB Nederland meldt dat – dat loodgieters, stuka-doors en schilders minder dan 20.000 kilometer per jaar rijden. Zij zullen dus minder gaan betalen dan in het huidige systeem.”

Koopmans benadrukt de nadelige effecten voor de 'dure jongens die in leaseauto's 50.000 tot 60.000 kilometer per jaar rijden'. Agema: „Zoveel van die leasebakken zijn er natuur-

lijk niet. Dus uiteindelijk zijn het de gewone mensen die de rekening gaan betalen voor het rekeningrijden.”

En dus is de PVV tegen.

Fileoplosser Rita Verdonk heeft nog nooit deelgenomen aan een debat over de kilometerheffing, maar vertelt desgevraagd wel voor een eerlijker systeem van betalen te zijn, maar dat zij tegen de plannen van Eurlings is. Ze vertrouwt het niet dat hij de autobelastingen helemaal afschaft. „Wij willen de auto niet als melkkoe.” VVD, PVV, SP en TON zetten voornamelijk vooral in op meer asfalt en/of beter openbaar vervoer.

PvdA en ChristenUnie wachten ondertussen geduldig af of het hele project van kilometerheffing binnen de daarvoor gestelde kosten kan worden uitgevoerd. GroenLinks, D66 en SGP blijven hun best doen de anderen van de voordelen te overtuigen, en vooral de minister aan te sporen daadkracht te tonen.

„Natuurlijk komt er tegenstand uit delen van de bevolking. Daar moet de minister doorheen. Minister Eurlings is een volwassen minister. Hij moet dit grotemensenproject tot een goed einde kunnen brengen”, aldus Van der Ham (D66).

SGP'er Kees van der Staaij: „Bij andere projecten waarbij het een beetje tegenzit, roept deze minister al snel om een spoedwet of benut hij zijn aanjagende functie ten aanzien van andere partijen tot op het randje. Legt hij nu niet te gemakkelijk het hoofd in de schoot?”

„Wij roepen op door te zetten. Zie het draagvlak niet als een soort noodlot als het afbrokkelt of iets wat vanzelf moet komen. Laten de voorstanders zich krachtig inzetten om uit te dragen dat dit echt eerlijk betalen voor mobiliteit nuttig is, dat het goed is en dat wij er zo snel mogelijk mee aan de slag moeten.”

Oude mannen hebben lief. Punt.

In zijn nieuwe roman 'Een liefhebbende man' beschrijft de Duitse auteur Martin Walser de liefde die de dichter Johann Wolfgang von Goethe (1749-1822) op latere leeftijd opvatte voor de scholiere Ulrike von Levetzow. Het verhaal is op waarheid gebaseerd. Goethe was al 73, Ulrike pas 19. Het is Walsers vierde achtereenvolgende boek over liefde met een groot leeftijdsverschil, waar veel mensen volgens hem 'een nieuw racisme' van maken.

Een interview.

Marion Hahnfeldt

Waarom werd het dit keer een verhaal over Goethe?
„Het heeft zich aan me opgedrongen. Ik heb zoiets niet in de hand. Niets is bij mij zo ongecontroleerd als het schrijven van een roman. Ik ben alleen maar de uitvoerder van mijn gevoelens.”

Welke gevoelens waren dat?
„Wat mij aantrok in deze geschiedenis was de grenzeloze demonstratie van liefde onder de onmogelijkste omstandigheden. Ik laat het grootste mogelijke verdriet en de grootste mogelijke illusie zien. Hier is Goethe geconfronteerd met het absolute leeftijdsverschil: hij 73, zij 19.”

Kan liefde zo sterk zijn dat zij het leeftijdsverschil overbrugt?
„Natuurlijk niet. Hier komt het grootste mogelijke ongeluk uit voort, zoals Goethe's ervaring laat zien. Ik geloof niet dat hij zijn liefde voor Ulrike te boven is gekomen. Als men werkelijk liefheeft, er werkelijk verdriet van heeft, is daar niets tegen te doen. Je kunt afleiding zoeken, je kunt jezelf en je omgeving misleiden, maar altijd blijft de pijn. Dat maakt het leven niet armer, maar rijker. Wie zo'n verdriet ervaart, leeft intensiever dan iemand die zoiets niet kent. Voor een schrijver heeft het hoe dan ook een zekere aantrekkingskracht.”

Waarom hebben oude mannen jonge meisjes lief?
„Oude mannen hebben lief. Punt.”

Maar houden ze misschien van jonge vrouwen, omdat ze bang zijn voor hun eigen naderende dood?
„De dood? Ik heb moeite met dat woord. Dood is een zinloos zelfstandig naamwoord. Je hebt doden, sterfenden, maar niet de dood. Een gesprek over de dood interesseert me niet, omdat je over de dood niets verkeers kunt zeggen.”

Waar draait het dan om in de liefde?
„Iemand die verliefd is, verlangt niet naar iets algemeen, maar naar een bepaald persoon. De persoon met dat ene gezicht, die speciale manier van spreken, van uitdrukken, die ene mond, die haren. Dat vergaat een veertigjarige niet anders dan een tachtigjarige.”

Verandert de liefde in de loop der jaren?
„Ik zie het als een culturele vergissing om te geloven dat ouderen tijdens het leven zouden kunnen ophouden met te willen leven. Dat bestaat niet. Ergens naar verlangen heeft dezelfde betekenis voor een dertigjarige als voor een zeventigjarige.”

Waarom zou uitgerekend een negentienjarige meisje verliefd worden op een man van 73?
„Ulrike vindt het leuk om met hem te praten. Ze wil Goethe niet alleen door zijn werk, maar ook fysiek kunnen voelen. En hij voelt zich geliefd. Dat is het enige wat ertoe doet.”

Dan had u Goethe en Ulrike ook een happy end kunnen bezorgen.
„Nee, er zijn grenzen. Ik kan tame-



Martin Walser

Een gesprek over de dood interesseert me niet, omdat je over de dood niets verkeers kunt zeggen.

Martin Walser

lijk vrij omgaan met alle mogelijkheden, maar ik kan de oude Goethe toch niet laten trouwen. Dat had niet gekund, omdat ik moest vertellen over de niet door hem geaccepteerde

onmogelijkheid van deze verhouding. Liefde is iets onmogelijks.”

Is dat zo?
„Ik ben geen vakman in de liefde. Maar ik neem aan dat hoe groter een ervaring is, hoe minder die vervuld wordt. Alleen bescheiden plannen bereiken het doel.”

Dat klinkt triest.
„Als wens en vervulling in een bescheiden verhouding staan, kan geluk ontstaan. Als de wens buitenproportioneel is, produceert hij alleen onvervulbaarheid.”

Dus: de grote liefde is altijd tot mislukken gedoemd?
„Bij een grote liefde hoort het probleem dat je nooit weet of die ander net zoveel van jou houdt of dat je je dat alleen inbeeldt. En bij Goethe en Ulrike heeft zich dat in het extreme voorgedaan. Goethe kon er niet zeker van zijn dat zijn grote liefde met dezelfde intensiteit beantwoordt werd.”

De ware Ulrike heeft steeds bestreden dat zij van Goethe heeft gehouden.
„Mijn Ulrike heeft wel van Goethe gehouden. En alleen over haar kan ik iets zeggen. Mijn Ulrike moest zo zijn dat over haar de Marienbader Elegie, het mooiste liefdesgedicht uit de Duitse taal, geschreven kon worden. Zij is voor mij ook belangrijker dan de ware Ulrike, van wie we maar weinig weten.”

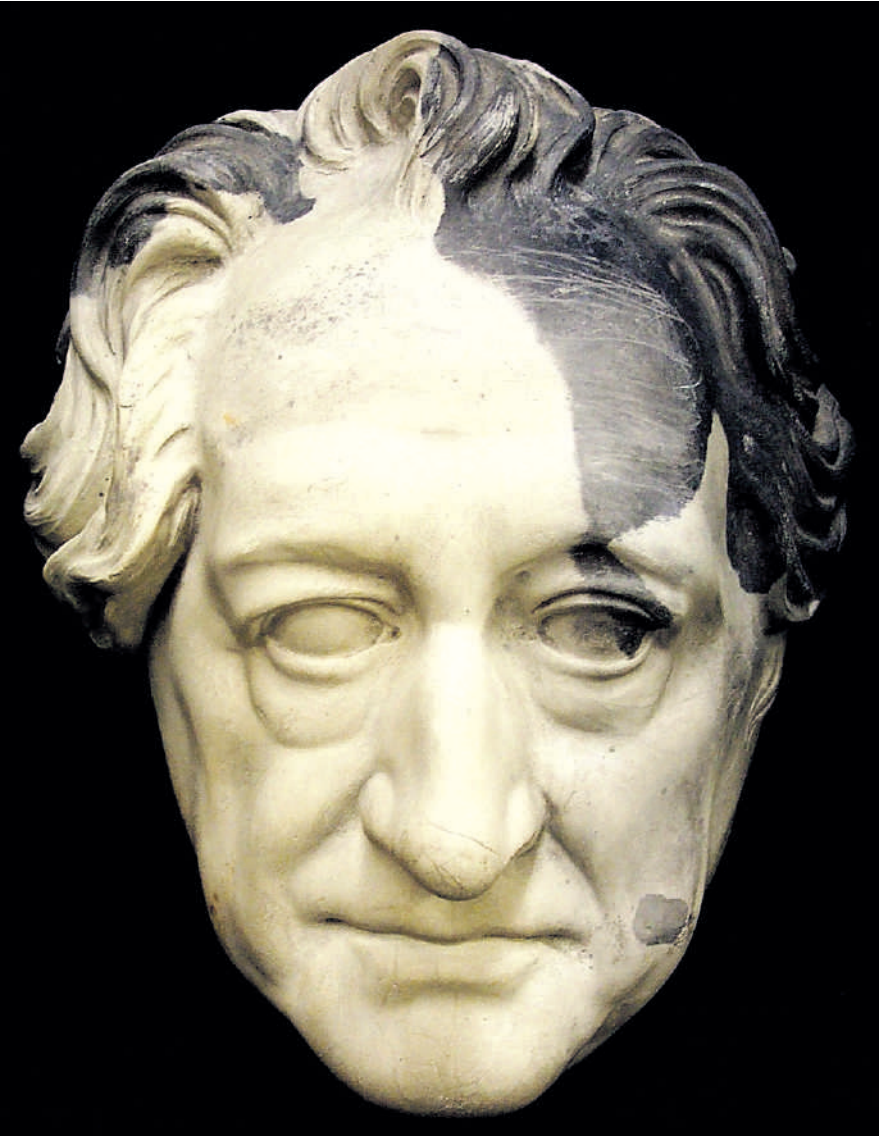
Had u bij het schrijven over Ulrike een bepaalde persoon voor ogen?
„Voor haar expressie, haar tempera-

ment heb ik graag gedacht aan de jonge Romy Schneider. Haar gebaren, haar lach, haar vrijheden. Ik heb een Ulrike beschreven die fris, onbeschaamd, vrij is. Een die Goethe niet zo onderdanig benaderde als de rest van de wereld.”

Hoe belangrijk is de liefde voor het leven?
„Zonder liefde is er natuurlijk geen leven. De liefde is voor alle mensen even belangrijk. Zelfs voor Napoleon, die niet vanwege de liefde, maar vanwege heel andere dingen de geschiedenis is ingegaan. En ook voor Goethe. Goethe was niet zonder liefde. En als hij maar één ogenblik zonder liefde was geweest, dan was de dood gekomen. En dat geldt niet alleen voor hem. Liefde maakt levendig. Zelfs als de liefde tot ongeluk veroordeeld is.”

'Een liefhebbende man' is uw vierde boek over geliefden met een dramatisch leeftijdsverschil. Waarom heeft dat thema u zo in de ban?
„Veel mensen maken van het leeftijdsverschil een nieuw racisme. Een oudere man met een jongere vrouw wordt als onnatuurlijk ervaren, er hangt altijd een zweem van slechtheid omheen. Het zou onesthetisch en biologisch en moreel verwerpelijk zijn. Misschien heb ik dit boek wel geschreven in de hoop dat er eindelijk begrip komt voor een dergelijk verschil.”

Martin Walser leest vandaag om 20.00 uur voor uit zijn roman in het Goethe-Instituut, Amsterdam. Morgen is hij om 18.00 in het Goethe-Instituut, Rotterdam.



Boven: masker van de Duitse dichter Goethe. Foto links: Martin Walser.

FOTO EPA

Goethe-boek in acht weken

Martin Walser (82) is een van de belangrijkste en controversieelste schrijvers van Duitsland. Zijn doorbraak als auteur kwam in 1957 met 'Ehen in Phippsburg'. Walser en zijn vrouw Käthe zijn 59 jaar gehuwd. Zij hebben vier dochters en wonen in Bodensee. Daar schreef hij ook zijn grote en nieuwe Goethe-boek 'Een liefhebbende man' - volgens eigen zeggen in slechts acht weken.