
Vragen van het lid Van der Steenhoven aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **het uitblijven van een kabinetsbesluit over de kilometerheffing**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Een paar maanden geleden verweet de minister mij pessimisme toen ik het had over het feit dat de tolpoortjesspitsheffing werd ingeruild voor kilometerheffing. Iedereen was het natuurlijk eens met de keuze voor kilometerheffing, want het moment van invoering was nog ver weg en had daarom geen directe consequenties. Inmiddels zijn wij een paar maanden verder en helaas dreigt het pessimistische beeld dat ik moest schetsten bewaarheid te worden. Uit berichten in verschillende kranten van vorige week blijkt, dat het kabinet er niet uit komt. De angst van GroenLinks is, dat er in deze kabinetsperiode weer niet wordt overgegaan tot beprijzing in het autoverkeer om daarmee tot een effectieve aanpak van de files te komen. Die angst dreigt dus bewaarheid te worden.

Hoe kan het, vraag ik de minister, dat terwijl mijnheer Pieper er in een korte periode in slaagt een goed plan ter tafel te brengen, een plan waarover iedereen in deze Kamer en iedereen in het maatschappelijk middenveld enthousiast is, het kabinet weer zoveel tijd nodig heeft om het voorstel te bekijken en te bediscussiëren? Waarom kan het kabinet de heer Pieper in zijn voortvarende aanpak niet volgen en, zoals de minister al een paar keer heeft betoogd, binnen enkele weken na het uitkomen van het rapport de Kamer een concreet voorstel doen toekomen? Waarom rijzen nu ineens, na maanden discussie over de kilometerheffing en na eigenlijk een jarenlange discussie over het onderwerp, in het kabinet juridische problemen in verband met de introductie van de kilometerheffing? Klaarblijkelijk bestaan er plotseling bij Financiën argumenten voor het bestaan van juridische haken en ogen.

Er is in dit verband een ander belangrijk punt. Als de kilometerheffing er niet op tijd komt en in deze periode daartoe niet een concreet wetsvoorstel wordt

ingediend, zullen in 2003 geen effectieve maatregelen genomen kunnen worden om, zoals de minister zelf heeft betoogd, het autoverkeer in de spits terug te dringen. Dat zou verder betekenen, dat de uitvoering van het pakket voor de nieuwe wegen, dat onlosmakelijk met die maatregelen is verbonden, ook niet van start kan gaan. Dat zou betekenen dat ook dat onderdeel van het bereikbaarheidspakket Randstad ter discussie staat. Graag wil ik van de minister horen of dit zo is.

Dan mijn laatste vraag, voorzitter. In de NRC heeft een woordvoerder van het ministerie gezegd: het besluit om te komen tot kilometerheffing betekent doorgaan met Pieper of terugvallen op de tolpoorten. Is dat het standpunt van de minister? Zal inderdaad het oude voorstel van tolpoorten opnieuw ter tafel komen als het kabinet wat de kilometerheffing betreft er niet op korte termijn uitkomt?

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik ben heel blij dat de heer Van der Steenhoven mij in de positie brengt om te kunnen vertellen dat wat in de kranten staat niet altijd waar is. Als geroutineerde politici wisten de leden dat natuurlijk al.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Misschien wil het kabinet dan wat beter met ons communiceren.

Minister **Netelenbos**: Ik zal niet ontkennen dat voor sommigen de overgang van tolpoorten naar kilometerbeprijzing een soort rouwproces met zich brengt. Je moet je voorstellen, dat je vanaf 1987 werkt aan de introductie van tolpoorten, dat je vanaf dat jaar werkt met het idee van de controle en dat je rekeningen gaat sturen, maar dat plotsklaps in 2001 wordt gezegd: we slaan die fase over. Dat valt niet mee. Dit kan leiden tot berichten die door iemand worden opgeschreven. Dat behoeft echter lang niet altijd waar te zijn.

Toen de heer Pieper in april zijn rapport presenteerde, heb ik gezegd dat wij daar in mei op zouden reageren. Welnu, het is nog steeds mei. Het ligt in ons voornemen om op 1 juni in het kabinet te praten over de vraag in hoeverre het wetsvoorstel Mobiliteit en bereik-

baarheid hierdoor gewijzigd moet worden, hoe de nota van wijziging terzake eruit moet zien en wat de verdere procedure zal zijn. Er mag echter geen twijfel over bestaan dat ik het momentum van een groot draagvlak voor kilometerbeprijzing maximaal wil benutten. Vanmorgen hebben wij het Nationaal verkeer- en vervoersplan deel 3 gepresenteerd. Daaruit valt op te maken dat bouwen, benutten en beprijzen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Als het prijsbeleid onverhoopt zou wegvallen, dan hebben wij een enorm probleem. En dat legt een grote verantwoordelijkheid bij alle partijen, inclusief het parlement, om ervoor te zorgen dat het goed afloopt.

Zoals het er nu naar uitziet, kunnen wij in 2003 een technische proef houden met de kilometerheffing. De marktvraag voor de consortia die een en ander gaan uitvoeren, kan dus ook voor 2003 georganiseerd worden. Naar verwachting zullen wij vervolgens eind 2003, begin 2004 kunnen beginnen met de invoering van het kilometerbeleid, om te beginnen uiteraard in de Randstad. Ik ben dus niet voornemens om terug te vallen op de tolpoorten. Ik ben zeer gemotiveerd om ervoor te zorgen dat de kilometerheffing goed wordt uitgevoerd. Tot slot wil ik nog opmerken dat wij hier de discussie moeten voeren. De kranten schrijven zoveel over dit onderwerp.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er kan kennelijk geen geloof meer aan worden gehecht, als een krant de woordvoerder van de minister citeert. Dat belooft nog wat voor het communicatiebeleid van het ministerie. In een aantal kranten wordt echter gerefereerd aan juridische problemen bij de introductie van de kilometerheffing. Daar heb ik een vraag over gesteld, maar de minister heeft daar geen antwoord op gegeven. Mijn vraag is wederom of er discussies zijn over juridische problemen bij de introductie van de kilometerheffing. Verder wil ik weten of de minister nu met een concreet wetsvoorstel naar de Kamer komt of dat zij met een soort procedurevoorstel komt. Als het laatste gebeurt, lopen wij het risico dat er in deze regeerperiode geen wettelijke basis meer wordt gelegd voor de kilometerheffing. Het is trouwens niet voldoende om

Netelenbos

alleen met een technische proef te komen. De beprijzingsvoorstellen gaan ervan uit dat er in 2003 al effectief mee wordt gewerkt en dat er ook minder files zullen zijn door de beprijzing. Als dat niet gebeurt, valt ook de bodem weg onder het voorstel om nieuwe wegen aan te leggen.

Minister **Netelenbos**: Juridische problemen zijn er om opgelost te worden. Op het moment dat je beleidsmatig het een en ander wilt, moet je dat uiteraard van een adequaat juridisch antwoord voorzien. Waar het hierbij gaat om belastingwetgeving, is dat uiteraard heel erg ingewikkeld. Wij zullen dat evenwel oplossen. De kranten suggereren dat er een conflict zou zijn tussen de minister van Financiën en de minister van Verkeer en Waterstaat. De heer Zalm en ik zijn het echter altijd eens. Er is dus ook geen conflict. Op dit moment zoeken wij uit hoe wij een en ander juridisch het best vorm kunnen geven.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U had gezegd dat u binnen twee weken een reactie zou geven op het rapport van de heer Pieper. Het is dus nogal merkwaardig dat er een maand later nog geen voorstel van u ligt en dat er nu pas in het kabinet gediscussieerd wordt over de juridische kanten hiervan.

Minister **Netelenbos**: De heer Van der Steenhoven moet oppassen dat hij zichzelf niet overschreeuwt. Het is vandaag 22 mei. Ik heb gezegd dat wij in mei zouden reageren en daarom zijn wij nu aan het bekijken hoe wij vorm kunnen geven aan een nota van wijziging en wat voor vraagstukken er juridisch nog zijn. De Kamer heeft zelf ook altijd gezegd dat ik veel aandacht moest besteden aan bijvoorbeeld gelijke behandeling en privacybescherming. Wij zijn een en ander nu aan het uitwerken. Na 1 juni krijgt de Kamer het voorstel terzake van mij en daar kunnen wij vervolgens over spreken.

De bedoeling van de proef met de tolpoorten was om na te gaan of het systeem goed werkt. De heer Hofstra zal zich goed herinneren hoe die discussie is verlopen. Wat betreft het rekeningrijden moeten wij eerst weten welke consortia de vereiste techniek kunnen bieden en wat er aan de markt moet worden gevraagd. Ik ben erop tegen dat

Rijkswaterstaat dat allemaal zelf gaat regelen. Een en ander vergt een technische proef en vervolgens wordt gestart met de gefaseerde invoering. Daarmee willen wij geen tijd verliezen, want het is inderdaad een zeer urgente zaak. Niemand kan het zich nog veroorloven om met allerlei rijke gedachten te komen. Het spreekt voor zich dat het op een verantwoorde manier gebeurt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De proef met de spitsheffing ging ervan uit dat er in 2003 wel degelijk een behoorlijke reductie van het fileprobleem zou ontstaan. Hetzelfde effect moet u zien te bereiken met de kilometerheffing. Daar zijn wij erg voor, maar als u dat effect niet kunt aantonen, krijgt u problemen met het totale BOR-pakket.

Minister **Netelenbos**: Uiteraard zal eerst ervaring moeten worden opgedaan met het systeem, maar dat zou ik liever geen proef willen noemen want dat suggereert dat je ermee kunt stoppen. Dat kan echter niet met het oog op het omschakelen van motorrijtuigenbelasting – op termijn de BPM – naar een kilometerheffing. Dat is het verschil met de tolpoorten.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister had het over een rouwproces bij het afscheid nemen van het rekeningrijden. Eerder zei zij dat zij helemaal niet van tolpoorten hield. Met dat laatste was de CDA-fractie erg ingenomen, want wij houden ook niet van tolpoortjes. Ik schrok echter toen de minister zei dat zij niet van plan was om terug te vallen op rekeningrijden. Kan zij de Tweede Kamer en de rest van Nederland duidelijk maken dat in ieder geval niet wordt teruggegrepen op het oude concept van rekeningrijden?

Minister **Netelenbos**: Toen ik het had over het rouwproces, had ik het niet over mijzelf. Verder heb ik indertijd op vragen van de media gezegd dat het mij gaat om het effect. Iedereen denkt ik dat ik zo van tolpoorten hield, maar als er systemen zijn die hetzelfde effect hebben, is dat des te beter. Dat is zeker het geval als ze ook na 2010 kunnen functioneren. Ik hield dus niet zo van tolpoorten, maar indertijd was het onvermijdelijk. Het blijkt nu anders te liggen. De heer Eurlings

was indertijd voorstander van betaalstroken en die vragen natuurlijk om tolpoorten. Hetzelfde geldt voor tolwegen. Laten wij bij de bespreking van de wetgeving inzake mobiliteit en bereikbaarheid en nadere voorstellen maar spreken over de prijstechnieken e.d.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister praat er een beetje om heen. Het gaat nu niet om betaalstroken, maar om gewone wegen. Ik houd van duidelijke politiek en daarom vraag ik haar nogmaals: kan zij ons verzekeren dat haar liefde voor de tolpoorten – die kennelijk nooit heeft bestaan – nooit weer opbloeit?

Minister **Netelenbos**: Ik zei al dat ik niet verwacht dat het tolpoortenconcept weer opgeld gaat doen. Ik houd niet van absolute uitspraken, maar zoals ik er nu tegenaan kijk, verwacht ik het niet. Mijn voorstel zal dat dus ook niet inhouden. Maar wie zal zeggen wat er in de verre toekomst nog gaat gebeuren?

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter. De minister weet dat de SP-fractie nooit een principieel tegenstander is geweest van de kilometerheffing. Dat moet echter wel verantwoord gebeuren en het mag geen belastingverzwaring inhouden. Er mag dus niet overhaast te werk worden gegaan. De heer Pieper heeft echter aangegeven dat spoed moet worden betracht omdat Nederland anders zijn positie als voorhoedeland kwijt raakt en achterop raakt bij Duitsland en Zwitserland. Deelt de minister dat standpunt of wil zij eerst een oplossing bedenken voor de juridische, technische en andere problemen?

Milieuminister Pronk heeft volgens de krant te kennen gegeven dat in het voorstel van de minister niet expliciet wordt aangegeven dat er geen milieuverslechtering mag optreden. Het lijkt mij dat de fractie van GroenLinks het ermee eens zal zijn dat het voorstel geen milieuverslechtering mag inhouden. Ik wil graag duidelijkheid van de minister op dit punt en van de woordvoerder van GroenLinks wil ik graag horen dat hij op z'n minst bereid is te wachten totdat die duidelijkheid er is.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik ben blij dat de heer Van Bommel in staat stelt om te zeggen dat het

Netelenbos

gaat om een budgettaire neutrale operatie. Wij vragen dus niet meer geld van de Nederlanders, maar gaan het marktprincipe invoeren: bij schaarste wordt meer betaald en bij overaanbod minder of wellicht zelfs helemaal niets. Al met al hoeven wij niet meer geld van de automobilisten te krijgen. Laat het duidelijk zijn dat dit een heel belangrijk streven is.

Ik ben het met de heer Pieper eens dat je, wanneer je achter de ontwikkelingen aan loopt, technisch afhankelijk bent van hetgeen andere landen al doen. Zo is het compatibel maken van systemen in Europa erg belangrijk. Als je leidend bent, kun je de toon zetten voor hetgeen je in die systemen wilt. Aangezien wij inderdaad de toon willen zetten, kunnen wij beter leidinggevend zijn dan erachteraan hobbelen. Duitsland is al bezig met de voorbereidingen voor het invoeren in 2003 van Strassenbenützungsgeld für vrachtwagens. Dat zullen wij volgen, zodat wij in 2003 dus ook, ter vervanging van het Eurovignet, kunnen beginnen met een soort kilometerheffing voor het vrachtverkeer. In het rapport van de commissie-Stevens heeft de Kamer al kunnen lezen dat de sector zelf dit ook wil. Kortom, als je niet wil volgen, maar leidend wil zijn, zul je haast moeten maken. Het spreekt voor zich dat dit technisch en juridisch verantwoord zal gebeuren.

Ik zal nu ingaan op hetgeen de minister van VROM gezegd zou hebben volgens diezelfde slechte bron waaruit ook de heer Van der Steenhoven citeerde en waarover kranten zijn gaan schrijven. Ik heb ook geen conflict – dat heb ik nooit – met de minister van VROM. Wat hij zegt is uiteraard wel belangrijk: als een auto zuinig en milieuvriendelijk is, wordt minder motorrijtuigenbelasting en BPM betaald en dat moet uiteraard zo blijven. Ik ben het daarmee eens, maar het gaat om een technische eis die wordt gesteld aan het nieuwe systeem en dat zullen wij moeten beproeven op de vraag of dit soort parameters kan worden ingevoerd. Dat is uiteraard een voorwaarde, anders hebben wij niets aan dit soort veranderingen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Ik ga er inderdaad van uit dat wij binnen tien dagen een voorstel van de minister krijgen waarover wij kunnen praten.

De heer van Bommel zeg ik dat de kilometerheffing uiteraard niet negatief mag uitpakken voor het milieu. Dat kan overigens ook betekenen dat de heffing op sommige momenten misschien wat duurder wordt. Ik ben benieuwd hoe de SP daar in de toekomst mee zal omgaan.

Regeling van werkzaamheden



De **voorzitter**: Op verzoek van de fractie van D66 benoem ik in de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken het lid Van 't Riet tot lid in plaats van het lid Ter Veer, en het lid Ter Veer tot plaatsvervangend lid in plaats van het lid Van 't Riet.

Het woord is aan mevrouw Noorman-den Uyl.

Mevrouw **Noorman-den Uyl** (PvdA): Voorzitter. Ik verzoek u hierbij om een verslag van een algemeen overleg op de plenaire agenda te zetten. Het betreft het algemeen overleg van 15 mei jongstleden met de minister van Binnenlandse Zaken en de staatssecretaris van Onderwijs over de transparantie van de financiële verhoudingen en onderwijshuisvesting. Dit heeft geen grote haast, het mag ook volgende week.

De **voorzitter**: Ik zal de Kamer hierover later een voorstel doen.

Het woord is aan mevrouw Karimi.

Mevrouw **Karimi** (GroenLinks): Voorzitter. Er is opnieuw sprake van oplaaiend geweld in Ambon, en tegelijkertijd zijn er berichten dat de aanwezigheid van een Nederlandse missie, onder leiding van de Nederlandse ambassadeur in Indonesië, blijkbaar ook van invloed is geweest op het uitbreken van het geweld. Over de actuele situatie in Ambon wil ik de minister van Buitenlandse Zaken vragen om een brief.

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

Daartoe wordt besloten.

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

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. Het Energiecentrum Nederland (ECN) heeft op 6 mei een onderzoek gepubliceerd, waaruit blijkt dat de milieukwaliteit van importstroom steeds slechter wordt, en steeds meer wordt opgewekt met kolen en kernenergie. Daardoor neemt de milieukwaliteit van aan Nederland geleverde stroom af. Ik verzoek de ministers van EZ en van VROM om een reactie op dit rapport. Kunnen zij ingaan op de constatering van het EVN dat het slecht is gesteld met de transparantie: het is erg moeilijk om aan informatie te komen over de milieukwaliteit van stroom. Ten slotte vraag ik het kabinet, ook de gevolgen die dit heeft voor de schonere energieopwekking in Nederland aan te geven. Ik noem als voorbeeld de Berkelcentrale, die relatief schone stroom levert en moet worden gesloten. Ik vraag de ministers, op redelijk korte termijn deze brief aan de Kamer te sturen, zodat wij zo nodig nog voor het zomerreces hierover kunnen debatteren.

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil dit verzoek graag ondersteunen, met een vraag daarbij over de verwachtingen van de regering over de ontwikkelingen op langere termijn.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter. We hebben morgen een algemeen overleg met de minister van Economische Zaken over aansluitarieven, importcapaciteit etc. Dus volgens mij kan het morgen ook.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. Volgens mij gaat het overleg morgen echt over de importcapaciteit, en dat is iets anders dan de kwaliteit van de importstroom. Het lijkt mij daarom goed, een uitgebreide reactie te vragen op het door mij genoemde onderzoek, en daarover zo nodig nog eens apart te debatteren.

De heer **Van Walsem** (D66): Het ging toch over import van vuile stroom?

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter. Ik was in zoverre verbaasd over het verzoek van mevrouw Vos, dat deze elementen allemaal aan de orde zijn geweest bij de bespreking van de Klimaatnota. Toen wisten wij dat deze elementen zouden