



De heer Van der Steenhoven (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

Ik verzoek de griffier, hem binnen te leiden.

Nadat de heer Pitstra door de griffier is binnengeleid, legt hij in handen van de voorzitter de bij de wet voorgeschreven verklaringen en beloften af.

De **voorzitter**: Ik wens u van harte geluk met het lidmaatschap van deze Kamer. Ik verzoek u, de presentielijst te tekenen en in ons midden plaats te nemen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

**Vragen** van het lid Van der Steenhoven aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **het bestaan van een vertrouwelijk TNO-rapport, waaruit zou blijken dat het systeem van kilometerheffing fraudegevoelig is.**

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Op 13 maart heb ik tijdens het vragenuurtje betoogd – de minister had net de heer Pieper opdracht

gegeven om zijn onderzoek te doen – dat het uiterst onverstandig was om op dat moment de spitsheffing in de prullenbak te gooien. Ik heb toen voorspeld dat het door de minister geroemde draagvlak voor de kilometerheffing zou verdwijnen als sneeuw voor de zon op het moment dat de kilometerheffing concreter zou worden. Helaas heeft onze fractie gelijk gekregen. De minister vond mij toen een “somberrmans”, maar ik ken mijn pappenheimers van de VVD. Dankzij deze partij zal er ook deze kabinetsperiode niets, maar dan ook niets, gebeuren om de fileproblematiek op te lossen. Dat is goed voor het profiel van de VVD, maar slecht voor de filerijders en slecht voor het milieu.

Nu ligt er weer een rapport op tafel van TNO over de fraudegevoeligheid van de kilometerheffing. In dit rapport zou staan dat de fraudegevoeligheid van de kilometerheffing veel groter is dan werd aangenomen. Waarom is dit rapport niet eerder op tafel gekomen en naar de Kamer gestuurd? Had de minister er misschien belang bij om de kilometerheffing en de invoering daarvan veel succesvoller en sneller te laten verlopen in haar pogingen om het rekeningrijden in de prullenmand te gooien? Waarom is het rapport niet toegevoegd aan het rapport-Pieper of aan het regeringsstandpunt van vorige week? De

minister heeft gezegd dat het rapport zo rond de zomer naar de Kamer wordt gestuurd. Waarom heeft zij het rapport niet onmiddellijk naar de Kamer gestuurd? Is de minister bereid om dat rapport nu naar de Kamer te sturen, voorzien van haar commentaar, zodat wij allen kennis kunnen nemen van de inhoud daarvan?

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Het klopt dat ik de heer Van der Steenhoven vorige keer een “somberrmans” heb genoemd. Hij moet mij alleen niet vertellen dat hij niet wist dat het wetsvoorstel terug moet naar de Raad van State als je van de tolpoorten op de kilometerheffing overstapt. Dat heb ik altijd geweten. Daarom heb ik de Kamer een brief gestuurd, waarin ik heb uitgeschreven dat ik hoop dat ik eind van het jaar een concept van een wetsvoorstel klaar heb. Dat gaat naar de Raad van State en dan duurt het nog minstens drie maanden voordat het wetsvoorstel de Tweede Kamer bereikt. Rond maart, april kan de Kamer het wetsvoorstel dus verwachten. Daarin wordt een variabilisatie van de kilometerheffing voorgesteld en ook de mogelijkheid tot differentiatie naar plaats en tijd. Over de vragen hoe wij het allemaal gaan doen, welk tijdpad wordt uitgezet en wie er op het juiste moment aan de knoppen draait, moeten wij dan nog maar debatteren. Ik verheug me daar reuze op. Niemand heeft verwacht dat wij al dit jaar kilometerheffing konden invoeren, want er was geen wettelijk kader, waarbinnen dat zou kunnen.

Ik ben bezig met een technisch zeer ingewikkeld vraagstuk. Ik laat tal van studies verrichten, niet alleen door TNO, maar ook door andere instellingen. Die studies zijn bijvoorbeeld de input geweest voor het rapport van de heer Pieper. Deze studie is van mei vorig jaar. Ik heb aangegeven dat TNO een aantal fraudevraagstukken verwachtte en ik heb de heer Pieper gevraagd of die op te lossen zijn en of daar een antwoord op gevonden kan worden. Dat heeft de heer Pieper dus gedaan. Ik zal ook nog heel veel moeten studeren, voordat ik kan beginnen met de marktuitvraag. Als ik ieder rapport van iedere studiegroep iedere keer naar de Tweede Kamer moet sturen, dan hebben wij hier

## Netelenbos

iedere week bal. Dat helpt ons niet om het benodigde draagvlak voor dit dossier te organiseren. Ik ben daar dus niet voor.

Het rapport van TNO staat op internet. Als het nodig is, wil ik het de Kamer separaat wel toesturen. Ik wijs er echter op dat de Kamer het gewoon kan opvragen via internet.

### De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): De minister zegt dat het wat meer tijd gaat kosten om de kilometerheffing voor te bereiden. Dat moet in een nieuw wetsvoorstel geregeld worden dat eerst ook nog naar de Raad van State moet worden gestuurd. In het overleg waarin ik haar heb gewaarschuwd voor het verlies aan tempo voor deze operatie, zei de minister dat het wel meeviel omdat het toenmalige wetsvoorstel wel benut zou kunnen worden voor de kilometerheffing. Ik heb het verslag van dat overleg voor mij liggen. Ik denk dan ook dat de minister op dit punt te gemakkelijk antwoord geeft.

De minister heeft gezegd dat het rapport over de fraudegevoeligheid van de kilometerheffing op internet staat. In een aantal kranten staat echter dat het ministerie heeft aangegeven dat het rapport pas rond de zomer naar de Kamer kan komen. De minister geeft nu aan dat het allemaal wat langer gaat duren, onder andere omdat er meer onderzoek moet worden gedaan, maar wij hebben er juist voor gewaarschuwd dat bij het overgaan van rekeningrijden op de kilometerheffing deze kabinetsperiode verloren zou gaan voor de invoering van beprijzing. De minister geeft dit nu zelf ook aan. Hoeveel tempo kan zij maken en kan er in deze kabinetsperiode nog een besluit worden genomen over de variabele kilometerheffing, opdat ook nog in deze kabinetsperiode concrete stappen worden gezet? Als het rapport op internet staat, zullen wij het zeker bestuderen, maar dat strookt niet met de uitlating van de minister dat wij het rapport pas rond de zomer kunnen krijgen.

Minister **Netelenbos**: De enige krant die schrijft over rapporten die wij geheim zouden houden, is de Volkskrant. In geen enkele andere krant heb ik iets over dit onderwerp gelezen. Hoe dan ook: het rapport is maandag op internet gezet. Er zullen nog heel wat studies worden gedaan

om dit technisch complexe vraagstuk op te lossen en ik vind het niet zo praktisch om lopende de beleidsvoorbereiding al allerlei nota's het land in te zenden. Ik vind het prima als de Kamer dat wil, maar voordat je het weet wordt het foute debat gevoerd. Ik houd dus niets achter – dat zou ook helemaal niet in mijn belang zijn – maar de heer Pieper moet wel nagaan of de technische bezwaren die aan het systeem kleven, oplosbaar zijn. Systemen die 100% fraudeonvoelig zijn, bestaan overigens niet, maar dat ter zijde.

In reactie op de opmerking over de overgang van tolpoort naar kilometerheffing wijs ik erop dat de poorten in de cordons rond de grote steden pas ná een proef zouden gaan werken. De proef zou volgens het voormalige plan ingaan in 2003 en zou vervolgens twee jaar duren, dus de tijdsplanning is nog precies dezelfde. Ik ga ervan uit dat het lukt om een conceptwetsvoorstel naar de Raad van State te sturen en als de Kamer in staat is om het wetsvoorstel nog gedurende de verkiezingscampagne te behandelen, is mij dat wel. Ik ben daar beschikbaar voor. Wij zouden, zo schat ik, rond begin april met de behandeling van het wetsvoorstel kunnen starten.

### De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): De minister doet nu erg optimistisch over de kilometerheffing, maar ik denk dat dit optimisme niet helemaal terecht is. Zo geeft zij zelf aan dat het wetsvoorstel nog langs de Raad van State moet. Is zij bereid om alle andere maatregelen aan de kilometerheffing te koppelen, zoals zij dat ook deed met de spitsheffing, waardoor de effecten die de kilometerheffing moet hebben, worden gecombineerd met het pakket van het BOR? Nu dreigt dat er in 2003/2004 alleen nieuwe wegen worden aangelegd en de kilometerheffing pas daarna operationeel wordt.

Minister **Netelenbos**: De heer Van der Steenhoven weet dat het BOR niet alleen betrekking heeft op wegen, maar ook op openbaar vervoer, regionale mobiliteitsfondsen en fietspaden, kortom op alles. Wij wachten echt niet tot er een nieuwe wet ligt voordat wij in de Randstad met elkaar aan de slag gaan. Wij gaan gewoon door met proeven met expresslanes en tolwegen. Ten aanzien van de tolpoorten hebben

wij nu een ander beleid ingezet. Ik denk dat velen opgelucht zijn dat wij op een andere manier willen omgaan met het prijsbeleid. Overigens heb ik de Kamer een brief gestuurd waarin is aangegeven hoe een en ander wordt aangepakt. Misschien is het goed om de zaken die in deze brief worden genoemd, eens apart uitvoerig te bespreken. Het vragen-uurtje leent zich daar niet zo goed voor, zo is mijn indruk.

### De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): Ik ben het ermee eens dat wij deze brief snel moeten bespreken, maar de minister heeft mij er niet van kunnen overtuigen dat nog in deze kabinetsperiode echt concrete maatregelen genomen zullen worden om met beprijzing de fileproblematiek terug te dringen. Ik help haar hopen dat wij nog voor de verkiezingen de nieuwe wet kunnen bespreken, maar gezien de debatten in de Kamer tot nu toe vrees ik het ergste.

Minister **Netelenbos**: Wij zullen zien, voorzitter.

### De heer **Van Heemst** (PvdA):

Voorzitter. De Partij van de Arbeid fractie wil dat de Hofstra-heffing bestand is tegen fraude, waarborgen biedt voor privacy en betrouwbaar registreert. Ik neem aan dat de minister zal laten uitzoeken of de heffing aan al die eisen kan voldoen. Ik wil van haar weten op welk moment zij de Kamer een opgave kan verstrekken van de onderzoeken die erop gericht zijn geweest om die waarborgen te verkrijgen. Ik ben het met haar eens, dat het weinig zin heeft om steeds ad hoc over de deelonderzoeken te praten, maar ik wil wel op een gegeven moment de lijst van onderzoeken kunnen beoordelen, mede op basis van de brede beleidsconclusies die zij daarbij trekt ten aanzien van die drie punten.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik heb in de brief aan de vaste Kamercommissie vermeld dat wij beginnen met een zogenaamde referentieperiode, waarin wij de eisen die wij aan de techniek moeten stellen goed moeten definiëren. Vervolgens beginnen wij met een marktuitvraag, want het is de bedoeling dat de markt laat weten waartoe zij in staat is en dat zij ervoor zorgt dat aan bepaalde

## Netelenbos

kwalificaties wordt voldaan. Minister Zalm en ik zijn beiden projectminister voor het invoeren van de kilometerheffing. De ministers van Justitie en van VROM zijn ook betrokken bij dit project van hun invalshoek uit. Wij zullen er gevierden voor zorgen dat het tot een goed einde wordt gebracht. Fraudebestrijding, controle, toezicht en handhaving zijn belangrijke criteria bij de te stellen techniekvereisten. Uiteindelijk dient de markt erop te reflecteren. Wat ons betreft, gaat dat volgend jaar gebeuren, nadat wij dit jaar hebben gedefinieerd wat wij willen. Volgend jaar willen wij ook de eerste pilots in de Randstad starten om ervaring op te doen met de techniek. Werkendeweg zullen wij vaststellen hoe het functioneert.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Waarom wilt u bepaalde aspecten van de Hofstra-heffing door de markt laat testen en waarom hebt u andere onderdelen al zelf laten onderzoeken? Ik wijs daarbij op het rapport waarnaar de heer Van der Steenhoven verwees. Als u zegt, dat de markt op de meeste punten zal moeten laten zien wat zij kan bieden, dan wil ik graag weten of u ons nu al een overzichtje kunt geven van de onderzoeken die u al heeft uitgezet en van de elementen en onderdelen waarop die onderzoeken gericht zijn.

Minister **Netelenbos**: Tot het onderzoek waarop u doelt, had ik al in mei 2000 opdracht gegeven, dus lang voordat wij van standpunt zijn veranderd en met een nieuw traject zijn begonnen. Ik heb dat gedaan, omdat er in de Kamer veel sympathie was voor de kilometerheffing en mij een- en andermaal de vraag is gesteld: waarom duurt het allemaal zo lang en waarom kan het niet? Wij hebben toen een aantal studies laten uitvoeren om er meer over te weten te komen. Toen de heer Pieper de opdracht aannam om op de markt te verkennen wat er wereldwijd aan techniek beschikbaar is en of dat dienstbaar is aan het systeem, heb ik ook benadrukt dat de techniek niet fraudegevoelig mocht zijn. Hij moest een antwoord geven en heeft dat op een bepaalde manier ook gedaan.

Nu moeten wij met elkaar de referentie-eisen voor het systeem bespreken en er goed op letten dat wij geen onderdelen vergeten. Wij beginnen dan met een tender. Ik wil echt via een publiekprivate wijze van

werken komen tot de invulling van het systeem. Ik ga niet meer Rijkswaterstaat de hele filosofie laten uitwerken, zoals bij de tolpoorten is gebeurd. Dat is geen moderne manier van werken en leidt altijd tot het achterop komen, ook wat de technologische mogelijkheden betreft. De Duitsers die iets voorlopen met betrekking tot de kilometerheffing voor vrachtwagens, doen het op precies dezelfde manier.

Ik kan best een, tamelijk aanzienlijk, lijstje geven van onderzoeken en rapporten, maar men moet mij ook wel het werk laten doen. De uitkomsten van die processen worden uiteraard ook aan de Kamer voorgelegd en zullen met de Kamer worden besproken voordat wij starten met de tenderprocedure.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): De sympathie die er was voor het alternatief van de kilometerheffing was natuurlijk gelegen in de veronderstelling dat met een ander instrument misschien hetzelfde doel zou kunnen worden bereikt als met het experiment met rekeningrijden. De doelstelling van het experiment met rekeningrijden was de files met 30% te verminderen. Deelt u nu het kabinet een besluit daaromtrent heeft genomen, de opvatting van de critici dat de platte heffing waarbij geen onderscheid wordt gemaakt naar platteland en de Randstad noch of er 's nachts of 's ochtends in de spits wordt gereden, geen enkel effect heeft op de doelstelling om de files terug te dringen?

Minister **Netelenbos**: In de eerste plaats: ik ken het begrip platte heffing niet. Ik vind dit een platte term, want wij beginnen met de invoering van een variabele kilometerheffing. Dat wil zeggen dat onderscheid wordt gemaakt naar milieukeurmerken, naar de zwaarte van de auto, maar ook naar bijvoorbeeld kenmerken van vervoer. De ene vorm van vervoer betaalt nu bijvoorbeeld al geen BPM of motorrijtuigenbelasting en daarmee moeten wij rekening houden. In de tweede plaats is met de fractievoorzitters en in het kabinet afgesproken dat wij na de invoering van dit systeem zullen bezien of zich problemen voordoen rond de grote steden. De wet moet dan zo zijn uitgewerkt dat het mogelijk is naar tijd en plaats te variëren. Uit de modellen blijkt dat die variabele

kilometerheffing al tot een afname leidt van het aantal autokilometers met 10%. Dit is niet genoeg, dat ben ik met de heer Rosenmöller eens. De wet moet al wel de opmaat bieden voor andere mogelijkheden. De vragen wanneer die in werking treden, wie daarover beslissen en hoe wij dat organiseren, zijn ingewikkeld en lastig te beantwoorden. De wet hoeft dan echter niet meer te worden gewijzigd. Die afspraak hebben wij met de fractievoorzitters en in het kabinet gemaakt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. De minister spreekt tot twee keer toe over de fractievoorzitters. Ik mag van dit selecte gezelschap deel uitmaken, maar weet van niets. Misschien had zij moeten spreken over de voorzitters van de fracties van de paarse coalitie.

Minister **Netelenbos**: Uiteraard, ik sprak over een wijziging van het regeerakkoord. Ik word voortdurend op pad gestuurd en loyaal als ik ben, voer ik het regeerakkoord uit.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Ik vreesde even dat ik mijn huiswerk niet had gemaakt. De minister sprak dus over de eersterangs fractievoorzitters.

De minister wijst erop dat gedifferentieerd kan worden naar zwaarte van auto's, milieu, en dergelijke, maar dat gebeurt nu ook al. Je kunt dit doen in de accijnzen, het gebeurt bijvoorbeeld in de BPM. Het systeem waarvoor nu is gekozen, is echter een platte heffing. De minister kan dit een plat begrip vinden, maar iedereen vindt dit een begrijpelijk en verstaanbaar woord. Die platte heffing maakt geen onderscheid tussen rijden in de nacht en rijden in de spits en ook niet tussen rijden op het platteland en rijden in de Randstad waar in ieder geval meer files zijn. Zo'n heffing zal toch afbreuk doen aan de oorspronkelijke doelstelling om de files met 30% te reduceren? De minister moet dit nog verdedigen in deze kabinetsperiode, maar daarvan komt toch niets terecht?

Minister **Netelenbos**: Het is sowieso niet mogelijk de kilometerheffing voor mei 2002 in te voeren.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks):

## Netelenbos

Die heffing zit niet in het wetsvoorstel dat deze minister nog moet verdedigen.

Minister **Netelenbos**: Het zit wel in het wetsvoorstel. De wet wordt zo gemaakt dat zij niet steeds hoeft te worden gewijzigd, wat er ook nodig is voor heffingen. De vraag hoe bepaalde aandames kunnen worden geactiveerd, is nog lastig te beantwoorden. Ik heb mij voorgenomen op basis van consensus te werken, zowel in de politiek als in de samenleving als geheel. Het conflictmodel werkt hier niet. Ik heb echt alles geprobeerd, maar dit leidt alleen maar tot grotere conflicten en minder draagvlak. Dit betekent dat men voor zichzelf moet zien dat er effecten optreden. Een variabele kilometerheffing laat al een effect zien. Differentiatie heeft een groter effect. Het valt mij op dat sommige delen van Nederland nu pleiten voor differentiatie; wij moeten nog zien hoe dat loopt. De wet biedt echter mogelijkheden en wij zullen heel voorzichtig aan de knoppen draaien. Wij kunnen ons niet veroorloven nog een keer draagvlak te verliezen. Dan staan wij echt met lege handen en moeten wij kiezen voor draconische maatregelen zoals in het buitenland wel gebeurt. Daar wordt bijvoorbeeld gewerkt met even en oneven nummerplaten. Dit is dan nog het enige alternatief en daar zal niemand voorstander van zijn. Dit is onze laatste kans, maar wij gaan voor consensus.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): "Wij gaan voor consensus", zegt de minister. Zij kan die consensus niet bereiken met ons en met vele anderen die beogen een effectief middel te verdedigen dat is gericht op het beperken van files. Die afspraak heeft de minister niet gemaakt met de paarse fractievoorzitters. Dit doet dus afbreuk aan de doelstelling waarover wij al jaren spreken met dit kabinet, maar ook met het vorige kabinet. Ik zou willen dat de minister daar ruitelijk voor uitkomt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. De heer Rosenmöller kan zijn steun aan dit voorstel onthouden, maar ik vind dit buitengewoon onverstandig. Wij voeren een systeem in dat wereldwijd niet bestaat. Het bestaat nergens. Wij gaan een systeem invoeren in twee jaar tijd. Dat kent

zijn weerga niet. Je begint met een budgettair-neutrale operatie en je gaat ervoor zorgen dat er niet meer en niet minder geld binnenkomt. Dat is op zich zelf al een vraag van een grote complexiteit. De heer Rosenmöller wil er op een complexe manier mee beginnen. Dat leidt alleen maar toch chaos. Dat is het verschil met wat ik in een eerder debat heb beweerd. Wij gaan het hele land in het systeem brengen. Vervolgens gaan wij bekijken of er nog problemen zijn. Het is redelijk te verwachten dat er nog problemen zijn. Het systeem biedt mogelijkheden om er oplossingen voor te bieden. Je kunt wel in schoonheid willen sterven, maar je staat dan met lege handen. Je kunt dan helemaal niets meer. Ik heb het met de tolpoort geprobeerd. Ik heb eraan getrokken en gesleurd. Ik had maar één angst: dat ik bij de invoering naast iedere tolpoort een gewapende politieman zou moeten zetten.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat is echt een karikatuur.

Minister **Netelenbos**: Absoluut niet. U weet niet wat er gebeurt.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Mag ik even reageren? Dit is echt te gek.

De **voorzitter**: De mondelinge vragen zijn daar niet voor.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dat geldt dan van twee kanten. Als de ene kant de regel overtreedt, dan mag de andere dat ook.

Minister **Netelenbos**: Ik geef blijk van mijn zorg. Mijn zorg is mijn zorg. Ik ben een bestuurder en ik moet mijn zorg met u delen. U kunt wel zeggen dat u het er niet mee eens bent, omdat u in Madurodam leeft.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Dan moet ik als parlementariër deze bestuurder van Madurodam controleren. Dat is in ieder geval mijn werk. U schetst het beeld dat naast elke tolpoort een gewapende politieman moet staan. Het vraagstuk houdt ons al jaren bezig. Keer op keer heeft de minister spitsroede gelopen om iets te bewerkstelligen. Aan het einde van de rit staat zij met lege handen. Wij moeten het controleren. Dat is geen goede manier. Zeg dan: ik heb geen succes

kunnen boeken om politiek en maatschappelijk een instrument voor te stellen dat de files met tientallen procenten terugdringt.

Minister **Netelenbos**: Ik leef in een grotmensenwereld. Je moet ervoor zorgen dat het beleid effectief is. De agressie tegen de tolpoort is georganiseerd en georkestreerd. Dat is absoluut waar. Ik heb veel kennis van de tolpoort. Over de wet had ik niet eens zorgen, maar het ging om de effecten in de samenleving. Het was onhanteerbaar geweest. Vervolgens had ik te maken met de motie-Stellingwerf, die Kamerbreed is aanvaard. Daarin stond dat een kilometerheffing moest worden ingevoerd. Ik heb steeds gezegd dat dit niet voor 2010 kan. Nu weten wij dat wij in 2004 technisch kunnen beginnen met de invoering. Nu doe ik wat de Kamer wil en nu verwijt u mij dat ik niets doe. Wie het weet mag het zeggen. Laten wij maar beginnen. Als wij wettelijke instrumenten hebben, dan weten wij waarover wij spreken. Als iedereen er dan zijn verstand bij houdt, dan komen wij in dit land verder. Dan is 2006 een termijn die te halen is. Wereldwijd kent het systeem nergens een voorbeeld. Als het er in 2006 is, dan hebben wij met z'n allen een krachtige prestatie geleverd.

De **voorzitter**: Mevrouw Giskes is de laatste vraagsteller over dit onderwerp.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister voert zelfs een niet-aangenomen motie toch uit, namelijk de motie van D66 die ervoor pleitte om die proef met de tolpoorten over te slaan en meteen naar de kilometerheffing te gaan. Is de minister het met ons eens dat de heffing technisch gezien gedifferentieerd moet kunnen worden? Wij moeten op dat punt geen concessies doen.

Minister **Netelenbos**: Ja. Dat is een van de specificaties die straks een rol dienen te spelen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Stel dat daardoor enige vertraging wordt opgelopen. Dat moet dan maar, als maar geen concessies worden gedaan en het ten eeuwigen dage een platte heffing zal blijven.

Minister **Netelenbos**: Wij hoeven niet te vertragen als wij zelf tempo

## Netelenbos

blijven houden. In het rapport-Pieper staat dat als je vooraan loopt in de markt, je de toon kunt zetten. De schaars voorhanden zijnde kennis kan dan worden benut. Als er andere landen zijn die de kennis ook willen benutten, dan ben je met elkaar in concurrentie. Nederland loopt dan vertraging op. Wij hebben een groot belang bij haast, zodat de expertise die er wereldwijd is ook voor ons kan worden ingezet. Aan mij zal het niet liggen. Met hulp van de Kamer kunnen wij ervoor zorgen dat wij op tempo blijven.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar het is altijd expertise, gericht op de te differentiëren heffing.

Minister **Netelenbos**: Absoluut. Daar ben ik het zeer mee eens.

---

**Vragen** van het lid Ross-van Dorp aan de ministers van Justitie en van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over **het vertrek van de abortusboot naar Ierland zonder vergunning**.

Mevrouw **Ross-van Dorp** (CDA): Voorzitter. Gistermiddag heeft de abortusboot koers gezet naar Ierland, zonder vergunning en met een subsidie van f 72.000 van de Mondriaan-stichting voor de container, klaarblijkelijk een kunstwerk waarin geaborteerd zal worden. De actievoerders is door het kabinet geen strobreed in de weggelegd. Waarom niet? Hoe waarden de bewindslieden deze actie? Steunen zij beiden de opvatting van minister Herfkens die in 1999 al op vragen van het CDA antwoordde dat zij de abortusboot een goed initiatief vond? Of zijn zij het met de CDA-fractie eens dat het uitvaren van de boot naar Ierland een demonstratie van Nederlandse morele zedingsdrift is die geen blijk geeft van respect voor de Ierse wetgeving, averechts zal werken in de discussie over abortuswetgeving die in Ierland juist voorzichtig op gang komt en kan leiden tot onzorgvuldige abortussen? Hier past toch een afkeurende houding van het kabinet? Wij zouden het hier toch ook niet normaal vinden als schepen uit andere landen voor onze kust ons hun morele normen zouden opdringen?

De minister van VWS heeft dus al sinds het voorjaar van 1999 kunnen nadenken over de vraag of op de abortusboot wel volgens de Nederlandse wet abortussen zouden kunnen worden uitgevoerd. Is het juist dat er geen vergunning is? Sinds wanneer is dit bij haar bekend? Vindt zij dat de boot kon uitvaren zonder vergunning en is de boot te vergelijken met een kliniek? Is bijvoorbeeld de inspectie op de boot geweest? Of niet, zoals wij begrepen hebben? Zo niet, waarom niet? Kan er wel gecontroleerd worden op de handhaving van de wet en sturen wij misschien binnenkort de inspectie de wereld-zeeën op? Hoe wordt zolang er geen vergunning is, gecontroleerd of daadwerkelijk geen abortussen worden uitgevoerd? Er zijn abortuspillen en -apparatuur aan boord, zo begrijp ik.

In de wet staat dat een abortuskliniek ervoor moet zorgen dat een vrouw voor spoedeisende nabehandeling terecht kan in die kliniek, dat er maatschappelijke en psychologische hulp moet zijn en dat, als een vrouw niet voor controle naar de huisarts wil, de kliniek die controle moet doen. Hoe voert de arts bijvoorbeeld de zorgvuldige gesprekken? Gaat dat met een tolk?

Voorzitter. Het lijkt het CDA onmogelijk dat op de abortusboot abortussen volgens de Nederlandse wet kunnen worden uitgevoerd. Van hulpverlening kan geen sprake zijn wanneer aan de zorgvuldigheidseisen die juist zo enorm belangrijk zijn niet voldaan kan worden. Aan de minister van Justitie wil ik vragen of hij overweegt de abortusboot terug te roepen en geen gedoogbeleid te voeren, of hij het zijn verantwoordelijkheid acht te voorkomen dat er strafbare feiten worden gepleegd en hoe hij daarop toeziet, ook in het kader van een mogelijk strafrechtelijk onderzoek naar de initiatiefnemers. Was het niet logischer geweest, de boot aan de ketting in Scheveningen te laten liggen?

Minister **Borst-Eilers**: Mevrouw de voorzitter. De vragen over het een strobreed in de weg leggen en het aan de ketting leggen, zullen door de minister van Justitie worden beantwoord.

De eerste vraag van mevrouw Ross aan mij is of ik het eens ben

met mevrouw Herfkens dat die boot een goed idee is. Ik weet dat er in de afgelopen jaren contact is geweest tussen de initiatiefneemsters en mevrouw Herfkens. Voorzover ik heb begrepen, ging dat over een eventuele abortustoeepassing in ontwikkelingslanden. Wat mevrouw Herfkens gezegd heeft, weet ik niet precies maar ik wijs erop dat alles wat zij gezegd zou hebben in het kader van de ontwikkelingslanden en haar beleid terzake gezien moet worden. Dat heeft in ieder geval met Ierland niets te maken.

Wat mijn oordeel betreft, merk ik het volgende op. Ik stel mij in deze zaak op als handhaver van de wet. Er is een vergunning gevraagd door dokter Gomperts. Wij hebben haar op 7 juni jl. geschreven dat wij die vergunningaanvraag hadden ontvangen. In die brief hebben wij er voor alle zekerheid nog maar eens op gewezen dat op het afbreken van een zwangerschap zonder vergunning ingevolge de Wet afbreking zwangerschap straffen staan op grond van artikel 296 van het Wetboek van Strafrecht. Zij heeft dus een bevestiging gehad en een waarschuwing.

Het is altijd zo dat als een kliniek een vergunning aanvraagt voor het afbreken van zwangerschap, de inspecteur daar gaat inspecteren. Dat was hier niet mogelijk, omdat wij niet wisten waar de boot lag; daar wilde men ook geen mededeling over doen. Men is nu naar Ierland uitgevaren, maar terwijl men daar is, kan men er absoluut geen zwangerschap afbreken, want men heeft geen vergunning. Zou men dat toch doen, dan zult u van de collega van Justitie horen welke straf daarop staat. Maar ik heb begrepen dat dokter Gomperts zich dit goed realiseert en het ook niet van plan is de komende weken.

De inspectie is derhalve nog niet op de boot geweest, maar dokter Gomperts heeft wel een inspectiebezoek aangekondigd als de boot terug is en weer ergens in Nederland ligt, om mij als minister te adviseren over het al of niet mogelijk zijn van een vergunning. Ik wil mij nu niet verdiepen in de vraag of die vergunning wel of niet verleend kan worden. Wij kennen allen de Wet afbreking zwangerschap en weten dat je aan strikte eisen moet voldoen, ook wanneer je in het eerste trimester een zwangerschap wilt afbreken in een kliniek. Wij