

Van der Ploeg

Daar is het bedrag te bescheiden voor en bovendien is het eenmalig.

De heer **Dittrich** (D66): Dat het amendement zo gedetailleerd is, komt omdat de staatssecretaris het advies van de commissie-Hierck heeft overgenomen. Deze commissie heeft geadviseerd over het samenvoegen van beide orkesten. Daarover is algemeen overleg gevoerd en toen heb ik de staatssecretaris niet horen zeggen dat de Kamer zich ten onrechte met twee orkesten bezighoudt. Daar moeten wij over kunnen praten, want het gaat om een politieke afweging. Wij hebben het niet over de kwaliteit van een orkest. Daarover heeft de commissie geoordeeld. Nu gaat het erom dat er door het opleggen van samenwerking tussen twee orkesten frictiekosten ontstaan. De staatssecretaris gaat daarover nog overleg voeren en dit amendement kan hij beschouwen als een steun in de rug bij die onderhandelingen.

Staatssecretaris **Van der Ploeg**: Voorzitter. Ik heb die steun in de rug niet nodig. Ik wacht dat verder maar af, maar vraag mij wel af hoe het bedrag wordt onderbouwd. Het bedrag is min of meer uit de lucht gegrepen. De commissie-Hierck heeft nog niet eens met het orkest kunnen overleggen over de omvang ervan en ikzelf heb daar ook nog onvoldoende informatie over. Het is dus eigenlijk een stelpost, maar het is niet nodig. Er wordt immers al zorgvuldig naar gekeken. Het amendement doet op zich geen kwaad, maar is overbodig.

De **voorzitter**: De staatssecretaris heeft zich vergist. Hij merkt terecht op dat op het desbetreffende artikel minder staat dan in het amendement wordt gevraagd. Het is niet voor het eerst dat zo'n amendement wordt ingediend. Het is een van de manieren waarbij de Kamer geen of een deel van de dekking niet aangeeft. Dan "moet" – in dit geval tussen aanhalingstekens – de desbetreffende bewindspersoon ervoor zorgen dat er vanuit de algemene middelen een bijstelling plaatsvindt waardoor het artikel wel bevat wat er volgens de Kamer aan moet worden uitgeven.

De heer **Cornielje** (VVD): Het is dus een onvoldoende gedekt amendement!

De **voorzitter**: Dat is uw constatering, ik vertel u alleen maar hoe het technisch in elkaar zit. Dat het amendement om die reden ondeugdelijk zou zijn, is een formulering die alleen voor rekening van de staatssecretaris komt, want ik heb het onderzocht en heb moeten constateren dat het zit, zoals ik het u net vertel.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen later op de dag stemmen over dit wetsvoorstel en de daarop voorgestelde amendementen.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 27 juni 2001 over de **kilometerheffing**.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Tijdens het algemeen overleg over de brief van het kabinet over de zogenaamde mobimiles is uitgebreid gesproken over het BOR-pakket en de effectiviteit daarvan. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de BOR-maatregelen. AVV heeft een vergelijking gemaakt van de situatie in 2010 met en zonder BOR. Dat verzoek heeft de Kamer gedaan tijdens het interpellatiedebat van 26 september. Met het BOR en een spitstarief zou in 2010 in de ochtendspits 28% minder voertuigverliesuren optreden. In de avondspits zou dat zonder extra heffing 13% minder voertuigverliesuren opleveren. Voorts daalt het aantal gereden kilometers met enkele procenten in vergelijking met de referentiesituatie. Volgens het AVV-rapport wordt het grootste effect veroorzaakt door de spitsheffing en is een klein deel van het effect het gevolg van verbeterd openbaar vervoer. De vergroting van de capaciteit van het wegennet en de aanleg van betaalstroken en tolwegen verhogen volgens dat rapport juist het autokilometrage. De conclusie was dat in een totaalpakket waarin het spitstarief zo cruciaal is voor de beoogde effecten, die effecten op losse schroeven komen te staan als dat element vervalt. De vraag hoe de platte heffing door-

werkt, moet nog beantwoord worden.

Nu de minister afstapt van het spitstarief moet volgens de fractie van GroenLinks de werking van het BOR-pakket nogmaals worden doorgerekend. Op basis daarvan kan opnieuw gekeken worden naar de effectiviteit daarvan. Daarom willen wij graag de volgende motie aan de Kamer voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer akkoord is gegaan met het Bereikbaarheidsoffensief Randstad, mede op basis van een op 13 oktober 2000 aan de Kamer gezonden rapportage over de voorspelde effectiviteit;

van mening dat nu het spitstarief is vervangen door een andere vorm van beprijzing, de effectiviteit van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad mogelijk anders uit zal vallen dan zoals gerapporteerd aan de Kamer;

verzoekt de regering, opnieuw de effectiviteit van het gewijzigde Bereikbaarheidsoffensief Randstad te berekenen en dit aan de Kamer te rapporteren,

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. 7 (27455).

De heer **Van Heemst** (PvdA): Waarom gaat u dit verzoek niet doen bij de behandeling van de begroting voor 2002?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb die vraag ook gesteld in het algemeen overleg, maar de minister heeft toen niet duidelijk geantwoord dat zij daartoe bereid was. Als je het belangrijk vindt, vind ik dat je dan via een motie de Kamer daarover een uitspraak moet vragen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ik heb mij ingeschreven om aan te

Giskes

geven dat ik de vraag van de heer Van der Steenhoven zeer terecht vind. Hij had die vraag natuurlijk ook kunnen stellen in het algemeen overleg, want het gaat niet om een zware politieke uitspraak, maar om een verzoek om informatie. Ik kan mij dus voorstellen dat de minister deze informatie toezegt en dan lijkt de motie mij overbodig, maar zijn vraag vind ik terecht.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Vanochtend had ik een uitvoerig gesprek met de overheden in de Randstad, dus de provincies, de regio's en de grote steden, en daarnaast met het IPO, de VNG, de waterschappen en de kaderwetgebieden. De gesprekken gingen over de kilometerheffing. Men wilde weten welke effecten de variabele kilometerheffing – "plat" zou ik niet gebruiken – zou hebben op de mobiliteit. Onze verkeersdienst, de AVV, heeft hiernaar een studie gedaan. De resultaten hiervan zullen in de zomer aan alle betrokkenen worden toegestuurd. De eerste indruk is dat de variabele heffing alleen al een beter effect op de bereikbaarheid geeft dan de tolpoorten. Wij wisten het effect van de kilometerheffing op de rijkswegenvariabele al, zo'n 10 à 15% minder kilometers en 25 tot 30% minder congestie-uren, maar hierbij gaat het om alle wegen. Het ziet er daarom interessant uit, al was men er teleurgesteld over dat alles variabel moest zijn. Wij zullen nu de restproblemen en de oplossingen daarvoor onderzoeken. Ik kan dus een antwoord geven op de vragen naar de effecten op het aantal kilometers en de doorstroming, maar het lijkt mij niet de bedoeling om het totale BOR-pakket weer door te rekenen. Wij zullen alles wat wij hebben afgesproken, uitvoeren. Ik dacht dat de Kamer het daarmee ook eens was, gezien het laatste algemeen overleg. Als eind augustus alle gegevens zijn gevalideerd, dan zal ik ze aan de Kamer doen toekomen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter, voor mijn begrip en voor het al dan niet indienen van mijn motie, de volgende vraag. De minister wil niet het hele BOR-pakket doorrekenen. Aan het pakket met spitsheffing zit

het rekeningrijden vast. Als zij dezelfde berekening wil maken zonder het spitstarief, maar met de kilometerheffing, dan voldoet zij aan mijn vraag en kan ik mijn motie intrekken.

Minister **Netelenbos**: Ik laat zien wat de effecten op de mobiliteit zijn; die zijn waarschijnlijk nog gunstiger dan de effecten van de tolpoorten. Dat kunnen wij onderbouwen en dat heeft een groot effect op het totaal van het BOR-pakket. Ik ga niet opnieuw alle kleine infrastructurele werken in het BOR-pakket met de rekenmachine te lijf, want de effecten daarvan op de bereikbaarheid kennen wij al. Wel kan ik beide zaken vergelijken en volgens mij doe ik dan wat u vraagt. Het heeft te maken met de gehele systematiek: of ik de "koffieknop" nu wel of niet nogmaals beoordeel, lijkt me niet relevant. Het gaat mij erom wat de variabele kilometerheffing betekent voor de bereikbaarheid en dat zal ik u kunnen laten zien.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Die "koffieknop" is inderdaad heel ingewikkeld, maar ik vind wel dat de effecten van het pakket dat nu overblijft duidelijk moeten worden. Als u dat aan de Kamer kunt laten weten, dan zijn wij het eens.

Minister **Netelenbos**: Die informatie zal ik de Kamer sturen. De AVV zal laten zien dat de effecten gunstiger zijn dan bij tolpoorten. Als alle gegevens zijn gevalideerd en dit inderdaad het geval blijkt, dan lijkt mij dat goed nieuws.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen later op de dag stemmen over de ingediende motie.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (27753);**
- **het wetsvoorstel Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het**

jaar 2001 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota) (27754).

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Ravestein** (D66): Mevrouw de voorzitter. Vorig jaar is bij de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat een motie-Van den Berg/Ravestein aangenomen. De motie diende tot het bewerkstelligen van een blijvende oplossing voor de structurele problemen bij het onderhoud van vaarwegen. Daartoe zouden voor het eerst bij de begroting van 2002 bedragen moeten worden uitgetrokken. Voor het lopende begrotingsjaar 2001 moest een eenmalige oplossing worden gekozen. Na een publiekelijke oproep van de minister aan de Kamer om met een amendement op de begroting te komen, heb ik eind vorig jaar een tweetal samenhangende amendementen ingediend op wetsvoorstellen van de begrotingen van het Infrastructuurfonds en van het Fonds voor economische structuurversterking (FES). Bij het Infrastructuurfonds werd 50 mln gulden extra uitgetrokken voor vaarwegen. De dekking werd gevonden op de post Nog te verdelen van het FES.

Het is hier misschien niet de plaats om uitgebreid in te gaan op de noodzaak van die amendementen. Ik verwijs daarvoor naar een algemeen overleg dat de Kamer eind september 2000 voerde met staatssecretaris M. de Vries. Zij merkte daar op dat er jaarlijks een tekort zal zijn van een kleine 200 mln gulden op het desbetreffende programma Beheer op peil. Om de situatie beheersbaar te houden is volgens Beheer op peil een externe audit uitgevoerd. De uitkomsten van de externe audit liggen ten grondslag aan het bovengenoemde amendement. De Kamer heeft bepaald niet te veel gevraagd voor de vaarwegen. Uitgaande van de audit zou 200 mln gulden extra heel goed te verdedigen zijn geweest. Wij hebben echter prioriteiten moeten stellen, ook op financieel gebied, en zijn uiteindelijk uitgekomen op 80 mln gulden. Het was eigenlijk 100 mln gulden, maar ik vergeet dan voor het gemak de oorspronkelijk door het kabinet toegezegde 20 mln gulden structu-