



De heer Van Dam (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

heid. Op het moment dat iemand zo'n pakket in huis heeft tijdens de proefperiode van zes maanden en vervolgens zegt "ik wil een regulier contract", dan mag dat bedrijf de tarieven niet verhogen of afsluiten. Als het bedrijf dat wel doet, dan handelt het op een wijze die niet door de beugel kan. De definitie van "oneerlijke handelspraktijk" volgt nog, dus daar ben ik even wat voorzichtig mee. Dit kan op dit moment ook al niet door de beugel. Stel dat het pakketje is bezorgd, deze persoon wordt niet benaderd met de vraag of deze een regulier contract wil houden en de rekening wordt na zes maanden toch verhoogd, dan is dit bedrijf oneerlijk bezig. Er is dan duidelijk sprake van een oneerlijke handelspraktijk. Een gesprek met de verschillende bedrijven uit die branche kan helpen, omdat wij dan met elkaar duidelijk kunnen maken wat er wel en niet acceptabel is.

De heer **Atsma** (CDA): Dit onderwerp is vaker aan de orde geweest, ook in deze Kamer. Er is onder andere gesproken met oud-staatssecretaris Van der Laan en oud-minister Brinkhorst. De staatssecretaris goed beluisterend, neem ik aan dat er binnenkort hoe dan ook overleg zal plaatsvinden met de bewuste bedrijven. Wil de staatssecretaris in dat gesprek ook meenemen dat het natuurlijk nooit zo kan zijn dat mensen die bewust niet hebben gekozen voor de overgang van analoog naar digitaal, op enig moment worden verplicht om ook het digitale pakket te nemen als een substantieel aantal Nederlanders wél overgaat? Straks hebben zij wellicht geen keuze meer. Ik wil nog een tweede punt voorleggen om mee te nemen in het gesprek met UPC. Zou de staatssecretaris willen bepleiten dat mensen die kiezen voor het digitale signaal, zich kunnen beperken tot het zogenaamde basispakket? Mensen moeten zelf kunnen kiezen voor het kleine pakket.

Staatssecretaris **Van Gennip**: Het gesprek zal allereerst gaan over de verkoopmethoden en wat hierbij wel en niet geoorloofd is. Mocht het zo blijken te zijn dat de praktijk anders is dan de bedrijven bij mij of mijn mensen aan tafel hebben gezegd, dan zullen wij het daarover zeker hebben. Ik wil ook graag met hen over een digitale en analoge doorgifte praten. Hierbij moeten

wij echter wel het onderscheid maken tussen ontvangst via de ether en ontvangst via de kabel. Deze discussie gaat echter over ontvangst via de kabel. De discussie over ontvangst via de ether gaat over het kleine basispakket. De OPTA heeft vastgelegd dat er altijd sprake moet blijven zijn van analoge doorgifte van het signaal via de kabel.

De heer **Klaas de Vries** (PvdA): De heer Van Dam vroeg of degene die een pakket heeft ontvangen het recht heeft om dit weg te gooien. Het ongevraagd leveren van pakketten is opdringerig en vormt een inbreuk op de persoonlijke levenssfeer van mensen. Wat vindt u daarvan?

Staatssecretaris **Van Gennip**: Als je iets ongevraagd thuisgestuurd krijgt, mag je het houden. De discussie gaat over de vraag of het pakket juridisch gevraagd of ongevraagd is op het moment dat je voor ontvangst gaat tekenen op het postkantoor. Dit is een punt dat wij opnieuw gaan bespreken omdat mensen niet doorhebben dat, op het moment dat zij het pakket ophalen op het postkantoor en voor ontvangst tekenen, het pakket niet ongevraagd meer is.

De heer **Klaas de Vries** (PvdA): Mag je zo'n pakketje weggooien zonder dat je last krijgt van de afzender? Daar moet u een helder antwoord op geven.

Staatssecretaris **Van Gennip**: De afzender van dat pakketje mag niet zomaar nieuwe abonnementskosten van €3 per maand in rekening brengen.

Vragen van het lid Van Hijum aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **tolwegplannen van de gemeenten Amsterdam en Zwolle**.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Afgelopen weekend werd de CDA-fractie onaangenaam verrast door berichten dat een aantal steden, waaronder Amsterdam en Zwolle, zou werken aan plannen om tol te heffen in de binnensteden. Vooralsnog gaat het slechts om onderzoeken in het kader van regionale studies, de zogenaamde netwerkanalyses, maar de gemeenten wekken daarmee wel de indruk een aanloop te nemen naar een heffing om verkeer uit de binnensteden te weren. Doel daarvan is, het sluipverkeer te ontmoedigen en de binnensteden autoluw te maken. De lokale heffing zou rond 2012 moeten worden ingevoerd, wanneer ook de kilometerheffing wordt ingevoerd.

Vorig jaar heeft de Kamer een intensieve discussie met de minister gevoerd over de kilometerheffing. Wij hebben toen afgesproken dat wij een eerlijker autobelasting zouden realiseren. In plaats van het bezit van de auto te belasten, zullen wij voortaan het gebruik belasten. Dit houdt in dat de aanschafbelasting bpm en de motorrijtuigenbelasting worden vervangen door een bedrag per kilometer. Wij willen bovendien af van het idee van de auto als melkkoe van de overheid. Dit betekent dat de opbrengsten van de heffing ten goede komen aan de mobiliteit en de infrastructuur. De minister heeft voor deze benadering in de Kamer en in de samenleving brede steun gekregen. Het lijkt ons niet de

Van Hijum

bedoeling dat gemeenten en provincies de invoering van de kilometerprijs aangrijpen om ook nog eens eigen heffingen op te leggen. De CDA-fractie voelt in elk geval helemaal niets voor tolpoortjes rond of in de grote steden, waardoor automobilisten dubbel worden belast. De suggestie dat de overheid zich nu al niet aan de afspraken houdt die zijn gemaakt in het kader van de kilometerheffing, moet naar onze mening door de minister krachtig worden weersproken. Daarom stellen wij de minister de volgende vragen:

Deelt de minister onze mening dat het niet gewenst is dat gemeenten of provincies een lokale heffing invoeren, bovenop de kilometerprijs?

Hebben decentrale overheden juridisch eigenlijk wel de mogelijkheid om vanaf 2012 een verblijfsheffing op te leggen?

Is de minister bereid om gemeenten duidelijk te maken dat de plannen voor extra lokale heffingen boven de kilometerprijs het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor anders betalen ondermijnen?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik dank de heer Van Hijum voor zijn vragen, die mij de gelegenheid geven om hier nog eens helder neer te zetten dat het niet gewenst is dat gemeenten een lokale heffing invoeren bovenop de kilometerprijs. Het gaat om de omzetting van nationale belasting op bezit naar een prijs voor gebruik. De kilometerprijs wordt niet alleen gedifferentieerd naar milieukeurmerken maar kan ook worden gedifferentieerd naar tijd en plaats. Daar waar het druk is, kan dus een hogere prijs worden gevraagd naar daar waar het niet druk is. Dat heeft de commissie-Nouwen indertijd ook zo bedoeld. Hoe dat deel van het tarief eruit komt te zien, wordt op dit moment uitgewerkt.

Overigens hebben beide gemeenten waarom het hier gaat al te kennen gegeven, via de pers en via hun website, dat de maatregel niet zo was bedoeld als in de pers naar voren is gekomen. Wel hebben verscheidene gemeenten in hun netwerkanalyses gesproken over verblijfsheffingen.

Juridisch hebben gemeenten geen mogelijkheid tot oplegging van een lokale verblijfsheffing, nu noch na 2012. Wel hebben zij de mogelijkheid om parkeerheffingen te vragen, elektronisch of via de telefoon. Daarvoor hebben zij echter geen kilometerprijs nodig; dat kunnen zij ook nu al doen.

Ik ben bereid om gemeenten duidelijk te maken dat plannen voor extra lokale heffingen bovenop de kilometerprijs het maatschappelijk en het bestuurlijk draagvlak voor anders betalen ondermijnen. Er is nog heel veel onduidelijkheid over de kilometerprijs en over de betekenis daarvan voor de automobilist. Ik vind dat wij de situatie niet ingewikkelder moeten maken dan nodig. Mijn boodschap is helder: de auto wordt geen melkkoe en vermeden moet worden dat mensen dat gaan denken. Een extra heffingsinstrument als dit leidt tot een lastenverzwaring voor de automobilist. Wij hebben altijd gezegd dat deze heffing budgettair neutraal moet zijn.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik dank de minister voor haar duidelijke beantwoording. Mijn vragen zijn ingegeven door een oprechte poging om het draagvlak in stand te houden dat wij hier in de afgelopen jaren langzaam maar

zeker hebben opgebouwd en dat naar onze overtuiging ook nog steeds broos is. Daarom ben ik blij met deze reactie van de minister. Ik neem aan dat zij het overleg met gemeenten en provincies dat zij de komende maanden nog zal voeren, mede in het kader van de begroting en de meerjarenplanning, ook zal aangrijpen om dit punt nog eens nadrukkelijk onder hun aandacht te brengen.

Minister **Peijs**: Ik voer ook regulier overleg met de decentrale overheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad. In de eerstvolgende bijeenkomst eind september zal ik de VNG, het IPO, de grote steden en de waterschappen die daarin als wegbeheerders vertegenwoordigd zijn heel duidelijk maken dat het niet de bedoeling is dat gemeenten zelf een heffing bovenop de kilometerprijs leggen. Ik zal er tevens op wijzen dat als er vanwege drukte al ergens een congestieheffing wordt opgelegd, de opbrengst daarvan altijd terecht dient te komen in het nationale fonds voor infrastructuur en dan ook volledig ten goede komt aan infrastructuur. Dat hebben wij zo afgesproken met de Tweede Kamer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik veerde op toen ik afgelopen zaterdag De Telegraaf las over tolheffing in steden. Wij weten allemaal dat dit een effectief instrument is om het autoverkeer terug te dringen in de stad, het openbaar vervoer te bevorderen en het lopen en fietsen te stimuleren. Dat gebeurt in Londen en in Stockholm en leidt daar tot 25% minder files, tot meer schone lucht en tot meer openbaar vervoer. De minister weet misschien dat er een initiatiefwet van mij bij de Kamer ligt, die gereed is voor parlementaire behandeling, om het gemeenten mogelijk te maken zelf te besluiten deze maatregelen in te voeren. Ik overweeg die wet pas na de komende verkiezingen in de Kamer te laten behandelen, in de hoop dat er dan betere parlementaire verhoudingen zijn.

De minister kent de voorbeelden uit het buitenland. Zij weet hoe veel goeds deze maatregelen doen in een stad na invoering. Waarom kiest zij dan niet voor zo'n effectieve maatregel en maakt zij het steden niet mogelijk om zelf deze keuze te maken? De minister zegt heel vaak, onlangs nog toen het ging om gratis openbaar vervoer, dat de gemeenten daar zelf over moeten beslissen. De lijn van het kabinet is dat er zo veel mogelijk decentraal moet gebeuren, als het om verkeer gaat, maar ook als het om de bijstand gaat. Waarom wil de minister deze kwestie dan op een ijzeren manier vanuit Den Haag blijven regelen?

Minister **Peijs**: In overleg met de Tweede Kamer hebben wij het openbaar vervoer gedecentraliseerd. Wij gaan dat nog in een wet vastleggen. Dan kunnen de decentrale overheden zelf besluiten over het openbaar vervoer. Over de heffingen voor het autoverkeer hebben wij vorig jaar met elkaar besloten dat wij die anders zouden aanpakken. Het staat ook in de Nota Mobiliteit. De meerderheid van de Kamer was daar toen voor. De heer Duyvendak zal zich dat ongetwijfeld herinneren.

De heer **Hofstra** (VVD): De VVD-fractie is mordicus tegen dit soort heffingen. Wij zijn ook blij dat de minister aangeeft dat het juridisch ook niet kan. Hoe komt het dan dat er toch iedere keer over wordt gekakeld? Misschien kan de minister in een brief aan de G-31 nog eens

Peijs

duidelijk uitleggen hoe de kwestie in elkaar zit, dat het niet kan en dat zij er ook niet aan meewerkt. Ik nodig collega Duyvendak uit om zijn wetsvoorstel nog voor het verkiezingsreces in de Kamer te laten behandelen.

Minister **Peijs**: Ik ben bijna geneigd te stellen dat wij het kakelen hebben gedecentraliseerd. Ik ben bereid de decentrale overheden duidelijk te maken dat dit niet de bedoeling kan zijn en dit het draagvlak ondermijnt.

De heer **Verdaas** (PvdA): Er is nu eindelijk draagvlak voor beprijzing en het anders betalen voor mobiliteit. Ook mijn fractie is zeer bezorgd dat dit opnieuw ter discussie komt. Dat mag niet gebeuren.

Dit soort balletjes wordt opgegooid in netwerk analyses en komt vervolgens op het ministerie terecht. Bij mijn weten staat er niets anders in de netwerk analyses dan dat de adviesbureaus verder onderzoek willen doen naar dit soort mogelijkheden. Er is nog nooit een rapport verschenen waar dat niet in staat. Was dat geen gelegenheid voor de minister om al die bestuurders, gedeputeerden en wethouders, te laten weten dat dit onrust gaat veroorzaken? Als zij dat nog niet heeft gedaan, kan zij het vandaag nog doen. Dat zou heel veel oplossen.

Minister **Peijs**: Het ministerie heeft een aantal netwerk analyses opgesteld, maar de regio's hebben ook een aantal opgesteld. Wat een regio daarin zet, komt geheel voor rekening van die regio. Binnenkort vindt een conferentie plaats met alle nieuwe wethouders die na de behandeling van de Nota Mobiliteit zijn aangetreden. Zij hebben dat proces niet meegemaakt. Wij zullen deze wethouders tijdens de conferentie bijpraten. Een van de onderwerpen zal zijn wat het beprijzen van de weg en de auto inhoudt. Wij zullen dan ook ingaan op het breekbare draagvlak en wat er wel en niet kan.

De heer **Van der Ham** (D66): Er werd gesproken over kakelen, maar er wordt ook al jarenlang gesproken over de kilometerheffing, terwijl die nog steeds niet is ingevoerd. Wij waren heel kritisch toen de invoering opnieuw werd uitgesteld.

Minister **Peijs**: Die is niet uitgesteld.

De heer **Van der Ham** (D66): De invoering laat nog heel lang op zich wachten. Toch willen twee gemeenten er sneller mee aan de slag, via tol. De minister stelt dat dit niet kan, maar ik steun het initiatief om dat wel mogelijk te maken. Is de minister bereid ervoor te zorgen dat die twee gemeenten eerder kunnen beginnen met de kilometerheffing, bijvoorbeeld aan de hand van een pilot? Dat kan het draagvlak van de voorstellen van de minister vergroten. Van mij mogen die veel eerder worden uitgevoerd. Is de minister bereid om die twee gemeenten daarvoor de ruimte te geven?

Minister **Peijs**: Zo langzamerhand ontstaat weer spraakverwarring. Er is sprake van een nauw omschreven definitie van tol. Tol is bestemd voor het financieren van infrastructuur die niet of niet voldoende in het MIT staat. De infrastructuur wordt aangelegd. Er wordt geprivatiseerd en dan kan er door middel van pps tol worden gevraagd voor een weg, maar ook de overheid kan dat doen. Als gemeenten binnen hun stad iets

zouden willen doen, kan dat geen tol zijn. De Kamer heeft in mijn reactie in De Telegraaf kunnen lezen dat het kabinet al met Amsterdam heeft afgesproken dat er een pilot komt, maar eerst moeten wij het nationale systeem weten. Wij moeten eerst besluiten tot wat voor systeem wij ons gaan bekeren. Ik kan niet in één keer een systeem op de markt zetten met zevenenhalf miljoen auto's. Er moet altijd eerst een pilot komen, daarna ben ik een stukje verder. Het ligt voor de hand dat Amsterdam één van die pilots zal zijn.

Nog even over het misverstand dat de kilometerheffing is vertraagd. De kilometerheffing is nooit vertraagd. Vanaf de eerste dag dat ik erover heb gesproken in de Kamer, heb ik 2012 genoemd.

De heer **Van der Ham** (D66): Veel te laat.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Ik ben heel blij met de woorden van de minister. Wil zij die ook in Amsterdam zeggen? Want in Amsterdam, dat nu een PvdA/GroenLinkscollege heeft, maakt men de hele tijd reisjes naar Londen en zegt men: zo willen wij het ook. De Amsterdammer en veel Nederlanders willen dat systeem niet in de hoofdstad van Nederland. Wél eventueel een proef met tolheffing, maar niet hetzelfde systeem als in Londen.

Minister **Peijs**: Dat willen wij ook niet.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik deel de zorg van de minister dat de koppeling van tolheffing aan kilometerheffing het draagvlak in gevaar kan brengen. Het is goed dat de minister gemeenten en provincies duidelijk maakt wat momenteel de wettelijke mogelijkheden en onmogelijkheden zijn. Ik zou het echter verkeerd vinden als wij vanuit Den Haag dicteren waarover gemeenten en provincies wel of niet mogen nadenken. Laat het hun eigen keuze zijn als zij ergens een studie van willen maken en laten wij daar niet voor gaan liggen.

Minister **Peijs**: Ik zal de gemeenten absoluut niet voorschrijven waarop zij mogen studeren. Zij mogen van mij van alles bestuderen, ik zal hun alleen de juridische mogelijkheden voorhouden. Een verblijfsheffing op auto's hoort daar niet bij.

De heer **Hermans** (LPF): De minister stelde dat het gekakel gedecentraliseerd is, maar wij doen hier inmiddels alweer een duit in het zakje. Om de cirkel rond te maken, merk ik op dat de minister heel duidelijk is geweest in haar eerste zinnen: een verblijfsheffing kan en mag juridisch niet en zal dus ook op geen enkele manier worden ingevoerd. Ik nodig de minister graag uit om dat nog één keer te zeggen.

Minister **Peijs**: Ik meen dat ik hier niets anders heb gezegd dan dat er geen juridische mogelijkheden zijn en dat de gemeenten zich aan de wet moeten houden.

Regeling van werkzaamheden



De **voorzitter**: Ik stel de Kamer voor om de leden van de Tijdelijke Commissie Onderzoek TBS – de heer Visser zit