

De Vries

de steun die deze krijgen, dat ik daarin beperkt ben geslaagd. Ik vind dat ik daarmee iets moet doen.

Mevrouw **Karabulut** (SP): Ik ben het helemaal met de heer Dijsselbloem eens. Wij varen een nieuwe koers. Dat kan zo niet. Ik constateer dat de staatssecretaris zijn werk niet goed had gedaan en dat hij zojuist een broodjeaapverhaal heeft lopen vertellen. Bovendien gaat de Kamer nu blijkbaar over de aanstelling. Daarmee laten we de scheiding tussen kerk en staat los.

Staatssecretaris **De Vries**: Nee, de Kamer gaat over de vertegenwoordiging van het volk en daarmee over het draagvlak voor het laten functioneren van imams binnen de krijgsmacht. Dat weeg ik mee.

De heer **Brinkman** (PVV): Ik ging ervan uit dat de ceremonie van morgen voor de desbetreffende imam niet door zou gaan. Als de staatssecretaris zegt dat de ceremonie wel doorgaat, wil ik morgen gewoon over de motie stemmen. Want er gaat morgen geen feestje gevierd worden met deze imam, die het merendeel van deze Kamer niet bij Defensie aan het werk wil hebben. De staatssecretaris gaat volgende week praten met deze man en zal proberen om deze man uit vrije wil Defensie te laten verlaten. Dat kan niet. Dat is niet eerlijk tegenover de man zelf, niet eerlijk tegenover de Tweede Kamer en ook niet tegenover Defensie. Ik wil gewoon een klip-en-klaar antwoord. Wordt de baret morgen uitgereikt of niet?

Staatssecretaris **De Vries**: De baretuitreiking is niet morgen, maar vrijdag. Laat ik de Kamer toezeggen dat ik mijn best zal doen om de Kamer morgen duidelijkheid te geven, zodat zij dit kan meewegen voor de stemming.

De **voorzitter**: Dat kan niet anders dan voldoende zijn voor de heer Brinkman.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Nog even voor de duidelijkheid: morgen komt de staatssecretaris terug. Dan heeft hij het gesprek al gehad.

Staatssecretaris **De Vries**: Dat zal wel moeten.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): De staatssecretaris zegt dus toe dat hij morgen een gesprek heeft. De uitkomst van dat gesprek bepaalt of vrijdag de baret wordt uitgereikt. Zit het zo in elkaar?

Staatssecretaris **De Vries**: Ja.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Oké.

De heer **Knops** (CDA): Ik dank de staatssecretaris voor deze toezegging. Het lijkt mij dat deze volledig recht doet aan dit debat. Ik neem afstand van de opmerking van mevrouw Karabulut op dit punt. Ik denk dat het goed is dat wij het op deze wijze zorgvuldig aanpakken.

De **voorzitter**: U bent al geweest, mevrouw Karabulut, dus ik kan het echt niet toestaan. O, u zegt er alleen voor de gezelligheid te staan. Dat kan. Dat is erg goed. Dat moet iedereen vaker doen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ook ik waardeer de

handreiking van de staatssecretaris. Ik wil er wel aan toevoegen dat het wat ons betreft niet gaat, ook niet in dit parlementaire debat, om incidentele benoemingen. Het gaat uiteindelijk natuurlijk om de vraag waartoe de bestaande criteria kennelijk kunnen leiden. Daarbij is ook de controlerende rol van de Kamer aan de orde. Mijn vraag, ook in tweede termijn, is als volgt. In hoeverre zit een bepaalde opvatting over van onbesproken gedrag zijn, een opvatting die kennelijk breder gedeeld wordt, wel voldoende in de tot nu toe gehanteerde regels? Is de staatssecretaris bereid om dat punt verder terug te nemen en misschien in overleg met de zendende instanties aan de orde te stellen?

Staatssecretaris **De Vries**: Ik gaf in antwoord op een eerdere vraag van de heer Van der Staaij al aan dat het ook alles te maken heeft met de mate van screening die je aanlegt en dat dit een punt is dat de minister van Justitie regardeert. Ik zal dit punt met hem bespreken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Ik heb een inhoudelijk punt en een punt van orde. De PvdA-fractie verzet zich er zeer tegen dat de Kamer zich ad hoc gaat bemoeien met het benoemingenbeleid van de overheid, waar dan ook bij de overheid. Ik zou het zeer betreuren als op basis van dit ad-hocdebat de staatssecretaris een benoeming terugneemt die hij voornemens was te doen.

Dan kom ik ook meteen bij het punt van orde. Wat de staatssecretaris uiteindelijk ook beslist, ik kan mij niet voorstellen dat het niet tot een heropening zal leiden. Als hij namelijk niet doet wat de indieners van de motie vragen, zullen zij zeker om heropening van het debat vragen. Als hij het wel doet, zal ik om een heropening vragen, gesteund door de SP-fractie, omdat wij dan een weg opgaan die ten principale niet wenselijk is.

De **voorzitter**: Ik heb niet gezegd dat ik geen heropening toesta, maar ik begrijp nu dat u het slechts aankondigt. Het is duidelijk dat er behoefte zou kunnen zijn aan een heropening.

Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Hij heeft toegezegd dat hij morgen voor de stemmingen de Kamer informeert over de uitkomst van de contacten die hij zal hebben. Ik neem aan dat de leden zich zullen melden bij de regeling van werkzaamheden afhankelijk van wat die informatie voor hen betekent.

De vergadering wordt van 17.04 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: De Pater-van der Meer

Aan de orde is het **debat** over **de kilometerheffing**.

De **voorzitter**: In tegenstelling tot wat op de agenda staat, is dit geen spoeddebat, maar een gewoon debat. Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat welkom. In eerste termijn geldt een spreektijd van vier minuten per fractie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb een ordevoorstel. Van minister Eurlings hebben wij een brief gekregen over de wijze waarop hij wil omgaan met de

Voorzitter

wensen van de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat over de vraag welke scenario's voor de kilometerheffing wel of niet uitgewerkt worden. Diverse van die scenario's heeft hij terzijde geschoven. Daarmee voldoet hij niet aan het verzoek om informatie van de Kamer. Ik vind dat zeer ernstig. In de procedurevergadering van aanstaande woensdag wil ik bespreken hoe wij daarmee omgaan. Ik stel daarom voor, de brief van de minister over de scenario's vandaag niet of niet uitputtend te behandelen, maar dat op een later moment te doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De woordvoerders gaan er zelf over of zij de brief al dan niet uitputtend behandelen. Niet behandelen lijkt mij echter niet verstandig. Mevrouw Van Gent kent natuurlijk het advies van de TCl. Zij weet dus ook dat veranderingen van scope kunnen leiden tot enorme problemen bij de uitvoering van een project. En met name de voorstellen van GroenLinks leiden tot nogal wat scopeveranderingen. In het licht van mogelijke vertragingen moet dit zeker onderdeel van dit debat zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Over de vraag wat er allemaal onderdeel van dit debat kan zijn, kunnen wij een week discussiëren. Ik stel voor om het voorstel van mevrouw Van Gent zo veel mogelijk te volgen. Ik heb mij geconcentreerd op de brief van de minister over de rapportage.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik zal er een paar woorden aan wijden, maar het is verstandig om op een later moment terug te komen op de vraag of het terzijde schuiven van een aantal alternatieven toch niet heroverwogen moet worden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Mevrouw Van Gent heeft haar voorstel zeer zorgvuldig geformuleerd en ik steun dat.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik ben het ermee eens dat wij in de procedurevergadering bespreken wat wij gaan doen met al deze brieven. Met dit debat is het zeker niet afgelopen. Wij hebben het tenslotte over een voortgangsrapportage.

De **voorzitter**: De conclusie kan zijn dat het de woordvoerders vanavond geheel vrij staat om de spreektijd van vier minuten naar eigen inzicht in te vullen. De brief komt in ieder geval aanstaande woensdag, dus op 15 april, terug in de procedurevergadering van de commissie. Dan weet men ook wat dit debat heeft opgeleverd.

Dan is nu het woord aan mevrouw Van Gent voor haar eerste termijn van het debat.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Hartelijk dank voor uw bemiddeling en uw goede samenvatting van wat zich zojuist rond het ordevoorstel heeft afgespeeld. Ik dank natuurlijk ook de heer Roemer voor zijn compliment.

Voorzitter. Daar gaan wij 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. Deze keer is de boodschap dat het allemaal te ingewikkeld, te complex en te riskant is. Dus wordt de boel op de lange baan geschoven. De hamvraag voor vanavond is of dit nu wel zo is. Wat zijn de risico's die de minister opeens ontdekt heeft? Mij houdt vooral de vraag bezig hoe de Duitsers het gedaan hebben. Sinds 2005 hebben zij een goed functionerend en gedifferentieerd kilometerheffingssysteem voor vrachtauto's. Inclusief kinderziekte kostte de invoering ruim twee jaar. Idem dito voor Oostenrijk, Tsjechië en Zwitserland. Het mooie van het Duitse systeem is dat gewerkt wordt met een relatief simpele techniek, terwijl toch rekening wordt gehouden met milieukeurmerken, tijd en plaats. Bedient deze minister zich niet van politieke smoesjes? Maakt hij het met de verwijzing naar de technische moeilijkheden niet ingewikkelder dan het is? Welke risico's zijn er dan manifest geworden? Zoekt hij de problemen niet stiekem een beetje op? In het regeerakkoord van Balkenende 2 uit 2003 stond al dat er een kilometerheffing voor het vrachtverkeer zou komen. In het huidige akkoord staat toch overduidelijk dat er een onomkeerbare en betekenisvolle stap wordt genomen; dat was een citaat. Dadelijk zijn er acht jaar voorbij zonder dat wij een stap verder zijn. Ik ben benieuwd wat de coalitiepartijen, die vorige week nog zo trots waren op het o zo groene crisisakkoord, daarover te zeggen hebben.

De heer **Koopmans** (CDA): Begrijp ik het goed dat GroenLinks nu afscheid neemt van het oorspronkelijke voorstel en ook de ideeën van de coalitie rondom de invoering van de kilometerheffing om ook het milieu mee te nemen? U stelt net voor dat wij gewoon het Duitse systeem doen: autootje, kilometer, that's it.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is niet autootje, kilometer, that's it. Ik heb net helder aangegeven dat het ook heel goed mogelijk is om de kenmerken milieu, tijd en plaats mee te nemen in het Duitse systeem. Wij hebben dat grondig onderzocht, want u kent ons. U vraagt of wij afscheid nemen van het kenmerk milieu, maar daarmee vraagt u naar de bekende weg. Dat doen wij natuurlijk niet. Wij zijn wel goed maar niet gek en dat zou ook voor u moeten gelden. Wij houden daaraan vast, maar ik blijf een aantal indringende vragen stellen aan de minister. In Duitsland is het ook met allerlei problemen van dien aard mogelijk geweest een gedifferentieerd systeem binnen twee jaar in te voeren. In Nederland praten wij er tien tot vijftien jaar over. De tijd van praten is voorbij; het is nu tijd voor actie.

De heer **Koopmans** (CDA): De conclusie moge duidelijk zijn. GroenLinks draagt het plaatsgebonden element dat in de plannen van het kabinet zit, het tijdgebonden element dat in de plannen van het kabinet zit en het milieugebonden element waarnaar het zelf altijd heeft gestreefd nu ten grave met dit voorstel om het voor de vrachtauto's op de Duitse manier te doen. Bent u het met mij eens dat de fractie van GroenLinks nu bezig is een doodlopende of in elk geval afdwalende weg te volgen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij zijn wel de laatsten die bezig zijn op een doodlopende weg. Als het aan ons ligt, zal dat zeker niet gebeuren. Wij zijn nu ook al jaren bezig om hierover te discussiëren. Ook voor u

Van Gent

zou moeten gelden: niet kletsen maar poetsen. Dat geldt zeker voor minister Eurlings. De conclusies die u trekt zijn te kort door de bocht; die slaan nergens op. Maar ik ken dat van u, want ik ken u ook uit andere debatten. Volgens mij bent u volledig de weg kwijt, gelet op de manier waarop u mijn woorden samenvat, want daar klopt helemaal geen hout van.

De heer **Koopmans** (CDA): U pleit hier voor het Duitse Mautsysteem. Dat betekent toch dat u afstand neemt van de belangrijke elementen in het voorstel van het kabinet, het plaats- en tijdgebonden element waarmee wij het eens zijn, en dat u ook afstand neemt van uw eigen idee om een milieufactoor in te bouwen? Dat zit allemaal niet in het Duitse systeem. Geef gewoon eerlijk antwoord op die vraag en begin niet allerlei andere dingen te vertellen. Betekent de keuze voor het Duitse Mautsysteem voor vrachtauto's niet het afscheid nemen van die drie elementen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik dacht dat het drie vragen waren. Laat ik op de conclusie van de heer Koopmans drie keer antwoorden: nee, nee, nee. De heer Koopmans verdraait mijn woorden, maar dat moet hij lekker zelf weten. Ik heb alleen aangegeven dat het in andere landen wel degelijk mogelijk is geweest om binnen een paar jaar een gedifferentieerd systeem in te voeren en dat wij in Nederland alleen maar bezig blijven met praten, praten, praten. Als het erop aankomt om nu echt tot uitvoering te komen, is uitstel en doorschuiven naar een volgend kabinet de enige techniek die wordt toegepast. Nou, mijnheer Koopmans, dan geeft de GroenLinks-fractie geen thuis. Ik heb mijn mening helder gegeven. Wij vinden: afspraak is afspraak. Je moet dat natuurlijk technisch goed uitvoeren, maar wij zijn hier niet pas vandaag mee bezig. Wij zijn hier al jaar in jaar uit mee bezig. Wij zijn toch niet zo dom dat wij in al die jaren niet tot een goed systeem kunnen komen?

GroenLinks is altijd een warm voorstander van de kilometerheffing geweest, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Zo moet er bijvoorbeeld milieuwinst worden geboekt. Ik wil het voor de heer Koopmans nog wel een keer herhalen: milieuwinst boeken. Die voorwaarde raakt verder en verder uit beeld. Door dit oponthoud is een gapend gat ontstaan in de kabinetsambities voor het schoner en zuinig maken van het verkeer. GroenLinks staat in die zorg niet alleen. Letterlijk alle planbureaus en adviesraden kraakten hier inmiddels harde noten over. Vorige week kwam er een spijkerhard advies van de Algemene Rekenkamer bij. Conclusie: het resultaat van het klimaatbeleid in de sector verkeer valt tegen. Als het kabinet niet alles uit de kast trekt, haalt het zijn doelstellingen niet. En wat doet minister Eurlings? Hij draait nog maar eens met de kilometerheffing.

Voorzitter: Ten Hoopen

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Inmiddels zijn alle drie de pijlers onder het kabinetsbeleid rond klimaat weggeslagen. Eerder bleek de EU veel slapper dan gehoopt bij het stellen van normen aan de uitstoot van auto's. Daarna spatte de bel rond biobrandstoffen uiteen. Er waren veel te optimistische inschattingen. En nu schuift minister Eurlings de kilometerheffing weer op de lange baan. Als minister Cramer nog geen grijze haren had, zou ze ze van collega Eurlings wel krijgen. Dat geldt

niet alleen voor de problemen die minister Eurlings haar bezorgt rond klimaat, maar ook voor de problemen rond luchtkwaliteit. Ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit heeft minister Eurlings weer een lelijk gat geschoten. De kilometerheffing was een van de belangrijkste ingrediënten om de lucht schoon te maken. Nu mogen minister Cramer en de gemeenten letterlijk het vuile werk opknappen.

GroenLinks is niet getrouwd met de kilometerheffingsplannen van dit kabinet. Niet voor niets schreef oud-collega Duyvendak al in 2004 een initiatiefwet om het wegbeheer de mogelijkheid te bieden een kilometerheffing te introduceren op bepaalde wegvakken waar de problemen het grootst zijn. Die initiatiefwet ligt klaar voor plenaire behandeling. Mijn fractie overweegt serieus om zelf dan maar het heft in handen te nemen nu de minister maar blijft dralen. Oud-collega Duyvendak zal daarvoor met plezier als mijn adviseur in vak-K plaatsnemen; dat heeft hij mij vandaag nog verzekerd.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Van Gent denkt aan een eigen wetsvoorstel voor de baanvakken waar de problemen het grootst zijn. Wil zij een supertarief heffen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, dat hebt u verkeerd begrepen. Als het kabinet blijft dralen en uitstellen en steeds maar nieuwe smoezen blijft verzinnen – dat geldt ook voor voorgaande kabinetten – dan gaan wij zelf het heft in handen nemen om toch een begin te maken met een heffing. Dat doen wij dan voor de drukste wegvakken. Uiteindelijk hopen wij natuurlijk wel op een systematiek voor het hele land.

De heer **Aptroot** (VVD): Bovenop alle lasten die er al zijn, wilt u dus een extra tarief heffen op de drukke baanvakken, waar de hardwerkende Nederlander op weg naar zijn werk is of terug van zijn werk op weg naar huis. Alleen Nederlanders met een dikke portemonnee kunnen straks nog naar hun werk of een keer uit. Nederlanders met een modaal of kleiner inkomen kunnen dankzij GroenLinks niet meer rijden met hun oude Suzuki Alto. Ik vind het een asociaal beleid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat ik asociaal vind, is dat mensen letterlijk niet meer kunnen ademen door al die vieze uitstoot. Ik gebruik de term "asociaal" niet zo snel, maar goed, het zijn uw woorden. Ik vind het asociaal dat de hardwerkende Nederlander in de file staat en dat niemand in Nederland, ook u niet met uw mooie woorden, bereid is om werkelijk iets aan de fileproblemen en de milieuproblemen te doen. Men laat het allemaal zoals het is, men schuift het op de lange baan. Nou, mijnheer Aptroot, daar doen wij niet aan mee. Het wordt, om met minister Eurlings te spreken, tijd om door te pakken, tempo te maken en die heffing nu eindelijk in te voeren.

De **voorzitter**: U was al geëindigd, wij waren al toe aan de interrupties.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik was de heer Aptroot aan het beantwoorden.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoorde ik het net goed dat mevrouw Van Gent met een initiatiefvoorstel of zoiets wil komen ...

Van Gent

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is al klaar, daar zult u blij om zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik begin een soort parallel te bespeuren met de Betuweroute. Zoals bekend hebben collega Aptroot en ondergetekende in de commissie-Duivesteijn gezeten. Misschien kunt u zich nog herinneren dat wij toen met een aantal Kamerleden, waaronder de heren Crone en Leers, een klein bustochtje hebben gemaakt, dat ertoe heeft geleid dat het project totaal van scope veranderde en daardoor 1 mld. toen nog guldens duurder werd. Dat beeld van u met aan het stuur de heer Duyvendak zie ik helemaal voor mij: u zit in een busje en bent bezig het traject van de kilometerheffing dat nu door een keuze van de minister vertraging heeft opgelopen, te verkennen. U brengt nu totale verwarring aan met een nieuw wetsvoorstel met een nieuwe scope, waardoor u dezelfde fouten gaat maken als destijds bij de Betuweroute. Ziet u dat beeld ook een beetje voor u?

De **voorzitter**: Ik vraag eenieder kort en bondig te spreken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zie dat beeld helemaal niet voor mij. De heer Koopmans doet net alsof het idee van de kilometerheffing een uur geleden is bedacht, maar dat is natuurlijk volstreekte flauwekul. Kabinet na kabinet praat daar al over, en wij willen geen verder uitstel. Ook wij willen dat het op een goede manier wordt ingevoerd. Ik heb voorbeelden genoemd van landen waar dat is gebeurd. Ik ben nooit te beroerd om zelfs met hem in een busje te gaan zitten, maar laten wij dat dan op korte termijn doen en laten wij niet tot een soort uitsteltactiek komen. Daar voel ik niets voor. Ik houd van een beetje tempo erin en zo ken ik hem ook.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar dan zoeken wij wel een andere chauffeur dan de heer Duyvendak!

De **voorzitter**: Dat is een constatering.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben ook niet op de hoogte van uw rijstijl, mijnheer Koopmans, maar ik zal het overwegen.

De **voorzitter**: De heer Cramer, als het hem schikt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik moest mij even vermannen. De heer Koopmans bespeurde een parallelie met de Betuweroute, wat meer spoor betekent. Ik waardeer deze suggestie, dat is heel wat beter dan asfalt.

Mevrouw Van Gent gooit de handdoek in de ring door het voorstel van GroenLinks over die wegvakken boven de markt te laten hangen. Is zij het met mij eens dat wij vanavond eerst de minister maar eens goed aan de tand moeten voelen over oorzaak en gevolgen, alvorens wij dat soort maatregelen nemen? Het zou het proces niet helpen als wij allerlei omwegen volgen om het doel te bereiken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, wij moeten niet meer omrijden dan nodig is. Zeker bij dit voorstel is dat al genoeg gebeurd. Ik gooi de handdoek niet in de ring. Ik steun u als coalitiepartner, ik hoop dat mevrouw Roefs haar poot stijf houdt en dat de heer Koopmans ook tegen de minister zegt dat die kilometerheffing er moet komen.

Als het getreuzel doorgaat en er politieke smoesjes blijven komen, dan is er een moment, dat niet meer heel ver weg ligt, dat ook het geduld van de GroenLinks-fractie op is en dat de kilometerheffing gewoon moet worden ingevoerd. Ik hoop dat ik dan op uw warme steun kan rekenen, mijnheer Cramer.

□

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Minister na minister haalde bakzeil in de ver doorgesloten race tegen de files om niet meer asfalt aan te leggen maar de mensen van de weg te jagen door invoering van een torenhoge kilometerheffing. Het wordt ons verkocht als eerlijk en goedkoop. Mijn fractiegenoot Barry Madlener zei eerder: het enige eerlijke aan de kilometerheffing is het gezicht van Camiel Eurlings als hij het erover heeft. En dat is ook zo. Want de kilometerheffing is niet eerlijk. Het is niet eerlijk om de mensen van de weg te jagen die hun kinderen naar school brengen, die boodschappen doen of die naar het ziekenhuis moeten. Goedkoop is de kilometerheffing allerminst. Door een aantal deskundigen heb ik mij eens laten vertellen dat die zo'n € 300 per maand kost bij 12.000 km per jaar. Ik was toen nog woordvoerder in Noord-Holland. Misschien is dat een lastige rekensom, maar dat betekent natuurlijk wel dat loodgieters, stukadoors en schilders die vele kilometers per jaar maken en met hen nog vele andere beroepsgroepen, simpelweg failliet gaan. De enorme tijdelijke prijspiek van olie en vervolgens benzine van 2008 heeft wederom bewezen dat je mensen niet uit hun auto krijgt

De heer **Van der Ham** (D66): Fijn dat u er bij bent, maar u zegt dat mensen failliet gaan en dat het allemaal veel meer gaat kosten. U weet toch wel dat er twee belastingen worden afgeschaft? De motorrijtuigenbelasting wordt afgeschaft. Dat geldt ook voor de bpm, waar mensen een grote hekel aan hebben. U waarschijnlijk ook, want u heeft aan heel veel dingen een hekel, zeker aan belastingen. Die twee worden dus afgeschaft, waardoor mensen veel minder behoeven te betalen. En daarvoor in de plaats komt een heffing voor de gereden kilometers. Dat is toch fantastisch?

Mevrouw **Agema** (PVV): Mijnheer Van der Ham vindt dat inderdaad fantastisch. Hij is van de kilometerpolitie. Het is toch te gek voor woorden dat mensen die hun brood verdienen op de weg, zoals de stukadoors, de loodgieters en de timmerlieden, zo'n € 300 per maand bij 12.000 km per jaar betalen?

De heer **Van der Ham** (D66): Maar zij betalen geen motorrijtuigenbelasting ...

Mevrouw **Agema** (PVV): Maar die is geen € 300 per maand, mijnheer Van der Ham.

De **voorzitter**: Nee, wij gaan niet door elkaar heen praten. Wij kunnen alleen maar met elkaar zingen. Met spreken laten wij ieder apart aan het woord.

De heer **Van der Ham** (D66): Daar ben ik ook altijd wel voor in, voorzitter. Ik heb uw stem nog niet getest, mevrouw Agema. Misschien na dit debat. Het punt is, mevrouw Agema, dat u hier een karikatuur maakt van de kilometerheffing. En dat begrijp ik wel, want dat scoort

Agema

nu heel erg lekker, maar dat is niet helemaal eerlijk. U bent er toch ook voor dat de belasting op het wegverkeer lager moet worden? Of bent u ervoor dat wij het zo houden als het nu is, dus dat mensen heel veel motorrijtuigenbelasting betalen en dat ze nog steeds bpm moeten betalen bij de aanschaf van een auto? Als u dat vindt, moet u dat hier zeggen. Dan bent u namelijk eerlijk. Anders is het gewoon een beetje voor de Bühne mee blèren. En daar kunnen wij echt de automobilist niet mee helpen.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik denk dat ik heel erg duidelijk ben geweest. Wij zijn tegen invoering van rekeningrijden. Maar wat is er dan eerlijker? Zo'n € 300 per maand bij 12.000 km per jaar? Als je 24.000 km per jaar rijdt, is dat € 600 per maand. Die mensen kunnen simpelweg hun bedrijf niet meer exploiteren, ze gaan gewoon op de fles. Dat wilt u op uw geweten hebben, mijn fractie niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Loodgieters, timmerlieden en stukadoors, allemaal mensen met een busje die rondom hun eigen woonplaats bezig zijn om hun werk te verrichten. Iedereen weet – ook MKB Nederland heeft dat laten weten aan ons – dat die allemaal minder dan 20.000 km per jaar rijden. Die zullen dus minder gaan betalen dan in het huidige systeem. Ze zullen minder gaan betalen dan al die dure jongens die in leaseauto's 50.000 tot 60.000 km per jaar rijden. De vraag is waar u voor kiest. Kiest u voor die dure jongens die in leaseauto's rondrijden of kiest u net als de CDA-fractie voor die timmerlieden, loodgieters, stukadoors en oudere mensen die bijvoorbeeld maar 3000 tot 7000 km per jaar rijden?

Mevrouw **Agema** (PVV): Zo veel van die leasebakken zijn er natuurlijk niet. Dus uiteindelijk zijn het de gewone mensen die de rekening gaan betalen voor het rekeningrijden. Zij gaan uiteindelijk de rekening betalen die u bij hen neerlegt. Overigens ligt die grens niet bij 20.000 km per jaar maar bij 12.000 km per jaar. Dat komt al uit op € 300 per maand.

De heer **Koopmans** (CDA): Misschien kunt u de vraag eens aan de minister stellen zodat hij daar antwoord op kan geven. Ik vraag u nog eens om goed naar de stukken te kijken. Iedereen die minder dan 20.000 km per jaar rijdt, gaat minder betalen met dit systeem. Iedereen die meer rijdt, gaat meer betalen. Daardoor krijgen wij een eerlijke verdeling van de kosten. Ik vraag de PVV-fractie nogmaals om zich om te keren en te kiezen voor degene die nu te veel betaalt omdat hij te veel vaste lasten heeft. Kies niet voor degene met de dikke portemonnee die in zijn dikke leaseauto tienduizenden kilometers meer rijdt dan oudere mensen die maar 2000, 5000, 7000, 8000 of 10.000 km per jaar rijden.

Mevrouw **Agema** (PVV): Dit is de kern van het probleem. Het wordt ons voorgesteld als een oplossing die eerlijker is maar in de realiteit niet eerlijker zal blijken te zijn. Uiteindelijk heeft iedereen namelijk zo'n spionagekastje in de auto. Uiteindelijk kan iedereen gewoon betalen. Dan zullen wij zien waar de centjes vandaan komen. Dan zullen wij zien dat de gewone man en vrouw, de gewone mensen, het straks moeten betalen. Juist de mensen met een kleinere portemonnee die nu nog weten waar zij aan toe zijn, zijn op het moment dat zij naar het ziekenhuis

moeten opeens een heel groot bedrag kwijt voor één ritje.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Het valt mij op dat dit debat eigenlijk over het uitstel van de kilometerheffing zou gaan maar in werkelijkheid over de kilometerheffing als zodanig gaat. De leden zijn vrij om hun vragen te stellen zoals zij dat willen, maar het gaat over het uitstel. De kilometerheffing als such staat niet ter discussie.

De heer **Roemer** (SP): U maakt volgens mij een kleine denkfout. Van uitstel kan ook afstel komen.

De **voorzitter**: Dat is een goede aanvulling. Ik dank u wel.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Mijn vraag aan mevrouw Agema gaat over het principe van de kilometerheffing maar dat staat u mij vast wel toe. Ik zou natuurlijk blij moeten zijn dat de fractie van de PVV net als de fractie van de SP op dezelfde lijn zit als de fractie van de VVD, namelijk dat de kilometerheffing er niet mag komen. Ik heb echter wel moeite met het verhaal. Hoe komt mevrouw Agema aan dat cijfer van € 300 per maand? Dat is € 3600 per jaar bij 12.000 km per jaar. Dat komt neer op 30 eurocent per kilometer. Ik lees in de stukken van de minister dat het gaat om 8 eurocent, mogelijk gedifferentieerd tot 15 eurocent. Heeft mevrouw Agema haar cijfers door het CPB laten uitrekenen of staat zij zelf wat te fantaseren? Als dat laatste het geval is, is dat dan omdat de SP-fractie tegen elke bezuiniging is ...

De heer **Roemer** (SP): Ho, ho.

De heer **Aptroot** (VVD): Sorry. Is dat dan omdat de PVV-fractie net als de SP-fractie tegen bijna elke bezuiniging is en dat het tarief, als de PVV het voor het vertellen zou hebben, naar drie eurodubbeltjes zou moeten omdat die partij anders de gedane beloften niet kan waarmaken?

Mevrouw **Agema** (PVV): Nee hoor, zoals in de Kamer te zien is, zijn er van links tot rechts veel tegenstanders van de kilometerheffing te vinden en dat is natuurlijk maar goed ook. Voordat ik Kamerlid werd, was ik Statenlid in de provincie Noord-Holland. Ook daar speelde dit dossier en ook daar voerde ik veel debatten met gedeputeerde Mooij. Hij kwam na lang doorvragen met de cijfers van € 300 per maand bij 12.000 km per jaar. Ik weet dat er meer cijfers rondzweven, maar de heer Aptroot weet net zo goed als ik dat wij het allemaal niet weten omdat het allemaal in de toekomst ligt. Mijn fractie wil er niet aan dat uiteindelijk iedereen veel meer gaat betalen dan wat er van tevoren wordt voorgespiegeld.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik hoor graag een onderbouwing van die drie eurodubbeltjes per kilometer, want die lees ik nergens in de stukken. Heeft de PVV een berekening gemaakt, staat het in de stukken of is het afkomstig van de PVV-borreltafel?

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik heb het zojuist uitvoerig uitgelegd, maar als de heer Aptroot niet wil luisteren, ga ik maar verder met mijn betoog.

De enorme tijdelijke prijspiek van olie en vervolgens benzine van 2008 heeft wederom bewezen dat mensen

Agema

niet uit hun auto te krijgen zijn. Mensen staan niet voor hun lol in de file. Zij staan niet voor hun plezier elke dag uren stil. Zij zijn niet voor niets langer weg van hun gezinnen en partners. Omdat wij als Nederlanders het wel zo slim vinden om te werken gedurende de uren van de dag dat het licht is, vinden wij dat dat een goed gegroeid idee is dat wij met zijn allen moeten verdedigen. Er is niets mis met werken tussen negen en vijf. Overigens is er ook niets mis met onregelmatige werktijden, zoals in de zorg en de horeca, maar dat terzijde. 85% van onze verplaatsingen gebeurt met de auto. Eenieder die denkt dat hij daaraan iets kan veranderen of erger, die meent dat hij daaraan iets moet veranderen, gaat voorbij aan de rol die de auto en verplaatsing in het algemeen in ons leven speelt. Het is als een eerste levensbehoefte, we kunnen niet zonder.

De minister loopt nu vast op techniek en wil daarom uitstel. De PVV-fractie wil afstel. Wij willen onze vrijheid en die van alle Nederlanders behouden om te kunnen gaan en staan waar en wanneer wij dat willen. Het lukt de minister niet om voor 2012 de spionagekastjes, dat zijn het namelijk, in de ruim 7 miljoen auto's in te bouwen. Minister, laat ons met rust. U hoeft niet te weten waar wij zijn, hoe lang wij daar zijn en welke wegen wij gebruiken.

Wij leerden onze minister eerder kennen als een zonnige roeier die tegen de heersende stroom in ging. In de tijd dat het rekeningrijden de grootste populariteit had, sprak hij schamperend van "Tineke Tolpoort". Dat deed hij lang voordat zij de eerste minister werd die zich in deze heilloze plannen klemreed. Intussen heeft Camiel Kilometer ofwel Eurovreter Eurlings de euvele moed gehad om de kampioen te worden van plannen waarvan hij de fundamentele ondeugdelijkheid zes jaar eerder glashelder inzag. Op 13 maart 2002 zei hij namelijk als woordvoerder van de toenmalige oppositiepartij CDA dat het heffen van spitstarieven op een weg waarvoor wij met z'n allen al hebben betaald, waarop wij in de file staan en waarvoor geen alternatief is, zal leiden tot duurder mobiliteit. Mensen zouden namelijk geen uitwijkingsmogelijkheid hebben. Dat zou leiden tot het terugdringen van mobiliteit. Hij zei toen dat, als wij het duurder maken, de file uiteindelijk misschien wel korter wordt, maar dat dit economisch en sociaal heel veel zal kosten. Hij zei: "Dat is een prijs die wij niet willen betalen."

Wij moeten zodoende voorkomen dat er tol wordt geheven op alle bestaande wegen die door de belastingbetaler worden gebruikt. Anders kom je, als je niet oppast, een stukje in de richting van de kilometerheffing. Dat lijkt ons een verhaal dat volkomen redelijk en overtuigend is. Misschien wil de minister daar nog eens naar kijken en vervolgens aangeven wat daaraan niet klopt. Of hij moet de logische conclusie trekken dat zijn gewijzigde plannen die op dezelfde denkfout zijn gebaseerd, het best zo snel mogelijk van tafel kunnen. Wat ons betreft komt er van uitstel, afstel. Geen spionagekastjes in onze auto. Wij willen de vrijheid om te gaan en te staan waar, hoe en wanneer wij dat wensen. Wij willen vrij zijn om de wegen te gebruiken die wij zelf kiezen, zonder dat wij daarvoor een rekening gepresenteerd krijgen en zonder dat de minister precies weet waar wij zijn geweest. Hij weet dan gelukkig niet wat wij hebben uitgespookt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik stel een vraag over die spionagekastjes. Hebt u een auto?

Mevrouw **Agema** (PVV): Ja.

De heer **Van der Ham** (D66): Hebt u een TomTom?

Mevrouw **Agema** (PVV): Nee.

De heer **Van der Ham** (D66): Wilt u er een?

Mevrouw **Agema** (PVV): Nee, want ik kan altijd prima de weg vinden.

De heer **Van der Ham** (D66): Oké, u kunt dat wel doen. Maar vindt u dat mensen die een TomTom of iets dergelijks hebben, bespioneerd worden?

Mevrouw **Agema** (PVV): Die mensen kiezen zelf voor de TomTom. Zij kiezen niet voor het spionagekastje van de minister.

De heer **Van der Ham** (D66): Denkt u dat het kastje dat er uiteindelijk voor die kilometerheffing zal komen, meer zal doen dan die TomTom?

Mevrouw **Agema** (PVV): Het gevolg is dat je de rekening thuisgestuurd krijgt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ja, maar uiteindelijk is de bedoeling dat dat kastje ongeveer hetzelfde werkt als een TomTom. Dat kastje "weet" inderdaad waar je bent, maar die gegevens zullen niet ergens worden opgeslagen. Je zult betalen op grond van de kennis van dat apparaatje. Er zal dus helemaal niet gespioneerd worden. U hoeft zich niet zo bang te maken.

Mevrouw **Agema** (PVV): D66 is de privacy partij! Het zou dus D66 moeten zijn die deze spionagekastjes niet in al die auto's wil hebben. U krijgt straks toch de rekening gepresenteerd?

De heer **Van der Ham** (D66): Ja, maar juist de partij die zo voor de privacy is, denkt dat het op die manier hartstikke goed geregeld wordt: de overheid weet niet precies waar we zijn, maar zij kan ons wel vragen om de rekening te betalen. Dat is toch een fantastisch middel?

Mevrouw **Agema** (PVV): Wat de techniek betreft is dat niet los van elkaar te zien en ook niet los van elkaar te denken. Het is niet mogelijk om niet te weten van welke wegen iemand gebruik heeft gemaakt, maar wel wat het aantal afgelegde kilometers is. Dat kan helemaal niet. Die techniek kun je niet los van elkaar zien. Daarvoor heb je die systemen nodig die nagaan waar, hoe en wanneer. Die zijn er om te controleren. Anders heb je geen deugdelijk systeem en loop je dus vast op de techniek.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Afgelopen maandag werden wij geconfronteerd met de brief van de minister over de voortgang, of beter gezegd over de vertraging van de kilometerheffing. Die kan overigens beter de filebelasting worden genoemd. Al vijf ministers eerder kwamen wij tot de conclusie dat rekeningrijden toch wel

Roemer

een erg lastige materie is. Het is dus niet vreemd dat ook deze minister tegen diezelfde lamp loopt. Ook al roepen de minister en het CDA dat zij nog steeds een groot voorstander zijn, steeds meer mensen hebben daarbij zo hun bedenkingen.

Dit is weer zo'n voorbeeld van een project dat leuk lijkt aan de keuken- of op de tekentafel, maar in de praktijk een doffe ellende is. Deze kilometerheffing is en blijft veel te ingewikkeld. Zij is te veel te duur en oneerlijk – zeker zolang mensen geen alternatieven hebben – en zal niet werken, behalve als je haar zo duur maakt dat niemand meer kan autorijden. Weer zo'n groot en ingewikkeld project. Ik zie mensen al denken: waar kennen wij dat van? Inderdaad, van andere megaprojecten als de hsl, de Betuweroute en de Noord-Zuidlijn. Daarom doe ik deze oproep – ik hoop dat zijn opgestoken duimen voor mij bedoeld zijn – aan de minister: stop deze geldverslindende kwestie en pak de mobiliteit aan op een andere, voortvarende wijze. Hij steekt nog steeds zijn duim op, dus dat komt goed.

Wij kunnen op onze klompen aanvoelen dat deze kilometerheffing er uiteindelijk niet komt, want het draagvlak dat er nog is, wordt zienderogen minder. De problemen en de daarmee samenhangende kosten rijzen de pan uit. Het systeem mag jaarlijks niet meer dan 5% van de huidige belastingen kosten, dus ongeveer 450 mln. Wat een bedrag, overigens. Dat gaan we never nooit niet halen: het wordt veel duurder. Ook de problemen bij de provinciale inkomsten schuiven we gewoon door naar 2010 of nog later.

Kortom: dit was niks, dit is niks en dit gaat niks worden. Dan kun je beter je gezond verstand gebruiken en ermee stoppen. Daarmee zijn wij er echter nog niet. Vervolgens moet er vaart worden gemaakt om de mobiliteitsproblemen echt aan te pakken. Er moet immers iets gebeuren aan de filedruk en de problemen in de mobiliteit. De huidige terugloop van die problemen is namelijk niet blijvend. Daarom moet de regering verder denken en vooral handelen. Niet voor niets heeft ook de SP nog niet zo lang geleden een plan ingediend voor de aanpak van de files, zonder het systeem van deze kilometerheffing.

Op heel veel fronten gaat het nog mis. De reizigersgroei van 5% in het openbaar vervoer wordt niet gehaald. De tarieven in het openbaar vervoer zijn sinds 2000 met maar liefst 37% gestegen. Uitgewerkte plannen, bijvoorbeeld naar aanleiding van het rapport van de commissie-De Waal, laten nog steeds op zich wachten. De minister maakt er nu melding van dat het risicoprofiel onverminderd hoog blijft. Ook maakt hij er melding van dat er daardoor een vertraging is van maar liefst minimaal acht maanden in het tijdsbestek van een halfjaar. Wij zijn dus niets opgeschoten. Sterker nog, het project staat er nog steeds slecht voor. Dan kunnen wij maar één conclusie trekken, voordat het nog vreselijk veel meer geld gaat kosten: trek nu de stekker uit dit plan, geef automobilisten een goed en betaalbaar alternatief en pak zo de files aan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij kennen het pleidooi van de heer Roemer tegen de kilometerheffing al langer. Zijn alternatief is het ov. Op zich deel ik die keuze. Als je echter zegt dat kilometerbeprijzing niet mag doorgaan, betekent dat tegelijk dat de noodzakelijke verbreding van de wegenstructuur niet helemaal kan worden opgevangen. Er is dan 7 mld. meer nodig om dat probleem op te

lossen. Daarnaast wil de heer Roemer extra investeren in het ov. Ik ken zijn plannen, maar niet de financiële onderbouwing ervan. Daarover moet hij toch wat meer duidelijkheid geven. Of is die kilometerbeprijzing eigenlijk toch wel een goed idee, maar durft hij dat hier niet te zeggen?

De heer **Roemer** (SP): De heer Cramer vraagt eigenlijk twee dingen. Deze discussie hebben wij al vaker gevoerd. In onze plannen gaan wij uit van de gegeven cijfers over filebestrijding zonder deze filebelasting. Openbaar vervoer is daarin een belangrijke poot, maar zeker niet de enige. Onze mening is daarover hetzelfde: het mobiliteitsprobleem kun je niet met één maatregel oplossen, daarvoor is een veelvoud aan maatregelen nodig. Knelpunten op de weg moeten worden aangepakt. Het openbaar vervoer moet worden uitgebreid en gemoderniseerd. Verder staan er heel veel plannen in het rapport van de commissie-De Waal. Bovendien vind ik nog steeds – daaraan wordt veel te weinig aandacht besteed – dat je met goed verkeersmanagement heel veel problemen kunt oplossen. Dit is nog onvoldoende uitgewerkt. Zo kun je voorkomen dat je die extra 7 mld. moet uitgeven; dat hebben wij hier vaker met elkaar besproken.

U stelde nog een tweede vraag. Het antwoord daarop is dat wij tegen deze kilometerheffing zijn, omdat wij deze vorm veel te ingewikkeld en veel te duur vinden. Ik sta wel achter het principe dat degene die meer rijdt meer betaalt. De meest eenvoudige wijze, waar wij allang voorstander van zijn, is om dat via de benzineaccijnzen te doen. Wie dan meer rijdt, betaalt ook meer. Dat principe deel ik, maar niet met deze plannen die erg ingewikkeld en erg duur zijn en uiteindelijk niet gaan werken.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Jammer. De SGP-fractie is teleurgesteld over het presenteerde uitstel van invoering van de kilometerheffing. Wij hebben die heffing steeds gezien als een nuttig en rechtvaardig instrument tegen files en als stimulans voor schoner vervoer. Het is geen links speeltje, maar eerlijker betalen voor mobiliteit. Het is een plan dat ook door de ANWB en VNO-NCW stevig is gedragen.

De minister heeft echter geconstateerd dat er sprake is van een complex traject en dat er risico's aan zijn verbonden. Vertraging lijkt volgens hem dan ook onontkoombaar. Dat de invoering van de kilometerheffing ingewikkeld en tijdrovend is, is al lang bekend. Dat is op zich dan ook geen nieuws. Bij andere projecten waarbij het een beetje tegen zit, 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? De slogan "de schop moet in de grond" is ingewisseld voor "kwaliteit gaat voor snelheid". Ik roep de minister graag op tot daadkracht en elan wat betreft dit onderwerp. Geloof ik nog steeds in invoering van de kilometerheffing? Het is zaak dat vanavond op die vraag, ook in het licht van de beeldvorming rond deze vertraging, een glashelder en overtuigend antwoord komt.

Het zwakke in de brief vond ik met name dat nauwelijks wordt uitgewerkt waaruit de geconstateerde risico's

Van der Staaij

bestaan als gevolg waarvan vertraging onontkoombaar zou zijn. Wij hebben het hier over een ingrijpend megaproject. Er is bovendien sprake van een zeker momentum. Dan mag de Kamer toch verwachten dat uitstel buitengewoon zorgvuldig wordt gemotiveerd? Die grondige motivering miste ik. Bovendien is er geen heldere nieuwe planning voor in de plaats gekomen. Het eindigt dus een beetje in een gat. Waarom heeft de minister voor deze aanpak gekozen? Maakt hij op die manier het draagvlak voor de heffing niet zelf ook fragieler? Krijgt dit project zo niet een geloofwaardigheidsprobleem?

Kan je eigenlijk kwaliteit en snelheid op dit dossier wel scheiden? Moet je niet zeggen dat juist hier snelheid ook een aspect van kwaliteit is, zoals de directeur van de ANWB onlangs deed? Doordat het invoeringstraject erg lang duurt, is bij de burger een vertekend beeld ontstaan. Is juist ook niet de vertraging in de invoering schadelijk voor dat draagvlak? Op welke wijze wil de minister werken aan een goed imago van de kilometerprijs? Moet hier niet een extra slag worden gemaakt?

De concrete invoering van de kilometerheffing wordt feitelijk doorgeschoven naar een volgend kabinet. Mijn fractie vindt het van groot belang dat in deze kabinetsperiode onomkeerbare stappen worden gezet ten aanzien van die invoering. Is dat nu gegarandeerd, volgens de minister? Hoe wil hij dat waarborgen? In hoeverre is het definitieve uitvoeringsbesluit, dat later dit jaar komt, nu te beschouwen als een onomkeerbare stap? Hoe zit het met het wetsvoorstel over de kilometerprijs? Leiden de geconstateerde risico's ook tot vertraging in de wetgeving? Wanneer verwacht de minister dit wetsvoorstel te kunnen indienen? Op bladzijde 1 van de brief las ik nog tegen de zomer en op bladzijde 2 werd het rond de zomer, maar wordt het straks niet na de zomer? Loopt dit ook niet al wat weg?

Kan de minister aanduiden op hoeveel uitstel hij rekent? Wat doet hij om dit uitstel zo klein mogelijk te houden? Welk prijskaartje hangt er aan dit uitstel? Zijn er bepaalde categorieën weggebruikers die extra kunnen worden gedupeerd door dit uitstel? Welke consequenties zal uitstel hebben voor de beoogde milieuvoordelen? In hoeverre is bij de grote bouw- of infraprojecten reeds gerekend met de milieuwinst die zou worden behaald met de invoering van de kilometerheffing?

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.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Tja, daar staan we dan, met de kordate minister Eurlings. Ik prees hem toen hij een paar jaar geleden de Zuiderzeelijn afblies. Dat was heel kordaat. Blijkbaar is hij een beetje in die mood van vooral dingen afblazen blijven hangen. De vliegtaks werd eerst matig ingevoerd. Toen weigerde hij om hem aan te passen, en daarna werd hij heel kordaat weer afgeschaffd. De kilometerheffing wordt nu ook weer heel kordaat uitgesteld.

Tijdens eerdere debatten heb ik me al afgevraagd wat daar precies achter zit. Zit er toch deze agenda achter: eigenlijk hebben we er geen zin in? Deze minister en het

CDA-smaldeel in het kabinet – soms merk ik het ook in de Kamer – lijken een spelletje te spelen. Ze stoeien een beetje met de PvdA en de ChristenUnie, dollen met ze, houden ze een beetje bezig. Ze veinzen hun grote, vrome gehechtheid aan de afspraken, en intussen bewegen ze heel handig in de richting van uitstel. Dat uitstel proberen ze met nauwelijks onderdrukt genoeg, bijna handenwrijvend te bewerkstelligen.

De heer **Koopmans** (CDA): Beseft de heer Van der Ham dat hij met zijn voorstellen met betrekking tot vergroening eigenlijk zelf het grootste risico voor vertraging van het project voor de kilometerheffing aan het veroorzaken is?

De heer **Van der Ham** (D66): Nee, dat is helemaal niet zo. Door een aantal fracties is een aantal suggesties gedaan. Zij hebben gevraagd om die door te rekenen. Ik vind dat er best een debat mag volgen over wat de juiste modaliteit zou kunnen zijn. Maar ik ben me er zeer van bewust dat we tempo moeten maken, en mijn fractie is geen enkele keer de veroorzaker geweest van vertraging rond de kilometerheffing. Wij hebben de coalitie daarin zelfs wel eens gesteund. Dat is dus een verwijt dat u mijn fractie echt niet kunt maken, zelfs op dit punt niet.

De heer **Koopmans** (CDA): In de briefwisseling tussen de Kamer en de regering op het punt van milieuranvoorwaarden hebt u voorgesteld om het systeem dat het kabinet heeft bedacht, aanzienlijk en ingrijpend te wijzigen. Daardoor moet het hele traject waarmee de minister bezig is, worden opgerekt. Waarschijnlijk – de minister mag dat in zijn antwoord dadelijk preciezer zeggen – zal het tot een jarenlange vertraging leiden. Vindt u het niet van een wat hoge toon getuigen om de minister te verwijten dat hij een vertraging veroorzaakt, terwijl u zelf een veel grotere vertraging als risico in uw voorstellen meeneemt?

De heer **Van der Ham** (D66): Nee, het is als volgt gegaan. De Kamer heeft gezegd dat zij een aantal scenario's wil laten doorrekenen. Dat wil ik ook, zeker. Sommige scenario's zijn heel radicaal. Die zullen niet allemaal op mijn steun kunnen rekenen. De GroenLinks-fractie wil bijvoorbeeld dat de bpm niet wordt afgeschaffd. Ik ben daar wel voorstander van. Dat er een paar dingen worden doorgerekend, is prima. Maar ik sta niet achter elke radicale doorrekening die de minister heeft gedaan. Het is prima dat we elkaar verwijten maken – ik maak er ook een aantal in uw richting – maar dit kunt u werkelijk niet volhouden. Mijn partij is juist erg van het tempo op dit punt, en heeft de coalitie daarin zelfs gesteund. Het is zo ontzettend jammer dat die vertraging zich gaat voordoen.

Het is jammer, want de kilometerheffing is goed voor een eerlijke prijs voor het autoverkeer, goed tegen vervuiling en goed voor het bestrijden van files. Maar ja, het is nu niet hip, het is nu even niet en vogue om voor beprijzing te zijn. Dus is de tactiek – dat vermoed ik althans – er een van vertragen en uiteindelijk afserven. Dat vind ik erg jammer.

Misschien heb ik ongelijk dat dit smaldeel in het kabinet en in het parlement daar eigenlijk op uit is, maar op dit punt heb ik – ik zeg het niet vaak – toch wel een enigszins voorspellende blik gehad. Alle scenario's die ik

Van der Ham

twee jaar geleden, tijdens de eerste debatten, heb voorspeld, beginnen zich nu te ontrollen.

Is het dus een schijn debat dat wij hier voeren? Ik weet het niet. Ik stel maar gewoon mijn vragen om in ieder geval niet zelf het verwijt te krijgen dat ik niet constructief ben. Uitstel wil ik, net als de heer Van der Staaij, dus met meer argumenten verdedigd zien. Waarom is dat uitstel er? Ik zie in de brief nauwelijks argumentatie. Wat is er in de afgelopen maanden veranderd, en wat is er gebeurd dat de extra vertraging motiveert? Graag krijg ik hierop een zeer uitvoerige toelichting.

De minister heeft de Kamer in november 2007 toegezegd dat hij op weg naar de invoering van de kilometerbeprijzing mobiliteitsprojecten wil laten uitvoeren voor een bedrag van 100 mln. Heeft het uitstellen van de kilometerbeprijzing consequenties voor de 100 mln. die de minister ter beschikking stelt voor de mobiliteitsprojecten in deze zes proefregio's? Welke gevolgen heeft dit voor andere dossiers? In de doorberekening van de klimaatambities van het kabinet, in het plan Schoon en Zuinig en in het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit gaat de regering uit van de kilometerheffing. Wat gaat het kabinet doen nu het de kilometerheffing heeft uitgesteld? Wanneer kunnen we de nieuwe doorberekening van de klimaatplannen, zonder kilometerheffing, tegemoet zien, om te bekijken welke extra maatregelen we moeten treffen om de doelen te halen?

We hebben zojuist met de heer Koopmans al gesproken over de verschillende scenario's. Wat betekent de benchmark precies, die de minister laat uitvoeren ten aanzien van het vrachtverkeer? Waarom wordt er niet gewoon een uitgebreid onderzoek gedaan zoals bij de personenauto's? Welke tarieven worden onderzocht? Wordt ook onderzocht wat het hoge tarief oplevert aan vermindering van CO₂-uitstoot? Klopt het dat de Duitse Maut dit jaar flink is gestegen in vergelijking met 2008? Wordt met deze stijging ook rekening gehouden?

Ik heb gesproken over de kordate minister, wiens kordaatheid de afgelopen tijd vooral is gebleken doordat hij dingen niet liet doorgaan. Ik hoop dat hij dat beeld kantelt. Ik vind het voor hemzelf en zijn eigen geloofwaardigheid belangrijk dat dit gebeurt, maar vooral voor dit belangrijke project. Natuurlijk komt er tegenstand als je dichter bij de uitrol van zo'n plan komt. De VVD gaat wabberen. De VVD is opeens tegen, terwijl zij eerst voor was. Dat is allemaal gedoe. Natuurlijk komt er ook tegenstand uit andere delen van de bevolking. Daar moet de minister doorheen. Minister Eurlings is een volwassen minister. Hij moet dit grottemensenproject tot een goed einde kunnen brengen. Daarvoor moet hij wat tegenwind kunnen bieden. Ik hoop dat hij zijn ambitie om dit voor 2011 te realiseren, gaat waarmaken. Als de minister dit niet in zijn eerste termijn toezegt, zal ik in tweede termijn wellicht een motie indienen, waarin ik uitspreek dat dit project op 1 januari 2011 ingaat voor het vrachtverkeer. Dan zet de minister er maar een aantal extra ambtenaren op om het te versnellen. Dat kan best. Ik hoop op de daadkracht en de kordaatheid van de minister, zodat hij wel iets realiseert.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is voor de kilometerheffing. Dat was ze al in het voorjaar van 2005. Dat heeft ze ook opgeschreven in het

verkiezingsprogramma. Bang voor verkiezingen is zij dus niet. De CDA-fractie is voor kilometerheffing, omdat ze goed is voor het milieu, leidt tot minder files, de autokosten eerlijker verdeelt en daarbovenop ook nog leidt tot 1 mld. welvaarts groei per jaar.

De heer **Aptroot** (VVD): Het klinkt heel stoer dat de heer Koopmans zegt dat het CDA voor de kilometerheffing is. Hij gaat echter terug tot 2005. Kan hij iets verder teruggaan in de tijd, toen de heer Eurlings nog woordvoerder was namens de CDA-fractie en hij tegenover minister Netelenbos stond?

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Eurlings, die overigens goed voor zichzelf kan spreken, was tegen de plannen van Tineke Tolpoort. Het kabinet waar ook de VVD in zat, kwam met deze voorstellen. In deze voorstellen was geen sprake van een eerlijke verdeling van kosten, zoals in het huidige voorstel. Er was ook geen sprake van dat netto, per saldo, de autokosten niet meer zouden zijn. Mevrouw Netelenbos heeft namens het paarse kabinet laten weten dat zij voorstander was van een plan dat extra kosten voor de automobilist impliceerde. De CDA-fractie is er nog steeds trots op dat zij destijds heeft gezegd dat dit plan, dat in zijn technische uitvoering ook nog eens miljardenverslindend was, mede door toedoen van het toenmalige Kamerlid Eurlings naar het putje gedreven is.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zal straks een paar citaten noemen waaruit blijkt dat het CDA ook een kilometerheffing niet wenste. Ik heb een vervolgvraag. De heer Koopmans is tegen extra lasten voor de automobilist. Waarom heeft zijn kabinet vorig jaar en dit jaar de lasten voor de automobilist onder andere door middel van extra accijnsverhogingen met 1 mld. per jaar verhoogd?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij kunnen natuurlijk de algemene politieke beschouwingen en de debatten over het regeerakkoord overdoen. Daar is destijds door onze fractievoorzitter uitdrukkelijk de totaalafweging neergelegd, op grond waarvan wij de keuzes hebben gemaakt die wij hebben gemaakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Koopmans zegt bijna juichend dat het CDA voor de kilometerheffing is en dat dit ook in het partijprogramma staat. Dat juich ik toe, kan ik hem verzekeren. De grote vraag is natuurlijk wel wanneer de heer Koopmans voor de kilometerheffing is. Mijn tweede vraag is of de heer Koopmans nog onderschrijft wat er in het regeerakkoord staat, dat er in deze kabinetsperiode onomkeerbare stappen gezet moeten worden richting de kilometerheffing. Staat hij daar nog steeds achter?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja. Op de eerste vraag, wanneer het CDA daar voorstander van was ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, mijn vraag is wanneer de heer Koopmans het gaat invoeren, wanneer hij een start gaat maken met de invoering.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, ik heb goed geluisterd en de eerste vraag van mevrouw Van Gent was wanneer het CDA het vond. Wij vonden het zoals gezegd al in 2005. Wij vonden dat in 2006, 2007, 2008, 2009, 2010,

Koopmans

2011, 2012 en zo kan ik verdergaan. Wij vinden dat, behalve als er iemand gaat rommelen aan de drie randvoorwaarden, behalve als de drie belangrijkste randvoorwaarden die de CDA-fractie heeft gesteld in gevaar komen. Die drie randvoorwaarden zijn ten eerste dat het niet te duur mag worden, ten tweede dat de automobilist netto, per saldo, niet meer mag gaan betalen en ten derde dat het geld dat we met elkaar ophalen in een infrafonds moet worden gestopt, van waaruit investeringen in wegen en openbaar vervoer betaald worden. Die drie randvoorwaarden zijn voor ons heilig. Wie daaraan tornt, loopt het risico dat de CDA-fractie "nee" zegt. Deze randvoorwaarden zijn namelijk bepalend voor het draagvlak. Er zijn 7 miljoen automobilisten die veel te vaak in de file staan en die willen dat daar wat aan gebeurt. Zij willen dat echter niet tegen elke prijs. Zij willen niet dat de lasten hoger worden. Zij willen niet dat wij geld ophalen en het dan besteden aan iets anders. Zij willen ook niet dat wij kiezen voor een systeem dat torenhoog duur wordt door allerlei, misschien begrijpelijke, wensen op het gebied van het milieu van de fracties van GroenLinks en D66. Dat willen die automobilisten allemaal niet. Nogmaals, de CDA-fractie is en blijft voorstander van het systeem van kilometerheffing, maar dan wel onder de drie genoemde voorwaarden.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer. Excuus, het woord is aan mevrouw Van Gent. Ik dacht dat u uw twee vragen al had gesteld. Ik geef u nog eenmaal de gelegenheid om een vraag te stellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik dacht dat het drie keer mocht. Maar je moet nooit met de voorzitter in discussie gaan, dat weet ik zelf ook.

De **voorzitter**: Dat is een heel goede constatering!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een vraag over de drie randvoorwaarden. Je kunt daar natuurlijk een subjectieve beoordeling aan verbinden. De CDA-fractie moet het op dit punt nog eens worden met haar partners. Als het aan het CDA ligt, wordt de kilometerheffing dus gewoon ingevoerd, via het tijdspad dat oorspronkelijk is afgesproken. Dan moeten er nu geen politieke smoesjes en afvoerputjes bedacht worden met drie randvoorwaarden die waarschijnlijk steeds strenger zullen worden naarmate het tijdstip dichterbij komt. Ik denk dat GroenLinks dan toch met de fracties van de ChristenUnie en de PvdA een coalitie moet vormen tegen het CDA om voortvarend de kilometerheffing te kunnen invoeren.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De kilometerheffing is goed voor het milieu, leidt tot minder files, verdeelt de kosten eerlijker en leidt tot een welvaarts-groei. Daarom vinden wij iedere dag vertraging jammer. In het regeerakkoord stond invoering per 2011. 100 dagen later – ik sluit niet uit mede door een opmerking van mij die tot veel beroering leidde – heeft het kabinet in het beleidsplan opgenomen dat we starten in 2011 met vrachtauto's en in 2012 met personenauto's. De minister heeft ons nu in een brief de nieuwe cijfers laten weten. Overigens een halfjaar geleden bij de voortgangsrapportage, toen ging het over die prachtige tabel waarin de probabilistische planning beschreven werd, heb ik al

de conclusie getrokken dat we heel misschien 2011 zullen halen met betrekking tot de vrachtauto's maar hoogstwaarschijnlijk niet. Het antwoord van de minister op mijn vraag daarover was toen helder. Hij zei toen dat ik het goed had begrepen. Ik vond dat hij wat ingewikkelde termen gebruikte, "probabilistisch" en "deterministisch", maar dat was destijds zijn antwoord. Wij zijn voor zo min mogelijk uitstel. Wij willen dat de kilometerheffing zo snel mogelijk wordt ingevoerd, maar wel op een verstandige manier.

De heer **Roemer** (SP): Daarmee zegt de heer Koopmans eigenlijk alles. Het is heel goed voor de beeldvorming om nu te zeggen dat het CDA hartstikke voor de kilometerheffing is. De heer Koopmans weet echter heel goed dat met de voorwaarden die het CDA er vanaf het begin heeft gesteld, deze kilometerheffing er niet zal komen.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe komt u daarbij?

De heer **Roemer** (SP): Dat zal ik uitleggen. De 5% halen wij nooit. Het zal alleen maar duurder en duurder worden en er zullen zich wellicht veranderingen in scope voordoen. Dat zijn voor u allemaal redenen om straks te zeggen: nu doen wij het niet meer. Hebt u al nagedacht wat het meest strategische moment is voor het CDA om de stekker er uit te trekken?

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is een van die prachtige discussies die rondom dit thema spelen. Men heeft het dan over de datum van de verkiezingen en dergelijke. Ik heb de afgelopen zeven jaar in dit huis ondervonden dat dit soort dingen absoluut niet te plannen is. Maar los daarvan, laten wij het simpel houden. In ons programma voor de verkiezingen van 2006 hebben wij klip-en-klaar opgenomen dat wij voor de kilometerheffing zijn. De CDA-fractie duikt ook niet weg. Zij is er voorstander van vanwege de vier voordelen die eraan verbonden zijn. Iedereen die ertegen is, laat de automobilist in de file staan. Dat is ons probleem met degenen die een al te gemakkelijk standpunt hebben. Wij geloven in het systeem. Wij weten en merken ook dat het bedrijfsleven en de belangenorganisaties en masse voorstander zijn van het invoeren van de kilometerheffing, van MKB Nederland tot de ANWB, van VNO-NCW tot noem maar op. Iedereen is voor.

De heer **Roemer** (SP): Uw verhaal klinkt erg mooi, maar u houdt het tegen beter weten in, mijnheer Koopmans. Het was het CDA dat zei: eerst rijden, dan beprijzen. Dat was de leus van het CDA waar u van losgeraakt bent. Daar stonden wij trouwens achter. De voorwaarden die u stelt, worden bij lange na niet gehaald. Dit blijkt al uit de voortgangsrapportage. Die 5% halen wij helemaal niet, tenzij wij tornen aan de wijze van berekening, maar dat zult u niet willen. Als je alle kostenfactoren buiten beschouwing laat, dan kun je die 5% wel halen, maar dat zal uw insteek niet zijn. Het mag niet te duur worden, maar dat zal het wel worden. Dat hebben wij bij alle grote projecten gezien. Zodra er vertragingen optreden, weten wij één ding zeker: het wordt altijd duurder. Uiteindelijk zult u tot de conclusie moeten komen dat het systeem niet voldoet aan de voorwaarden van het CDA. Op een gegeven moment gaat de stekker er uit. Doet u

Koopmans

dat dan zo snel mogelijk, want dan wordt er zo weinig mogelijk geld verspild.

De heer **Koopmans** (CDA): De drie randvoorwaarden die ik formuleerde, zijn niet alleen van het CDA. Die staan ook in het regeerakkoord en in de motie-Hofstra. Kunt u zich nog herinneren wat de SP-fractie gedaan heeft toen die motie in stemming kwam?

De heer **Roemer** (SP): Zegt u het maar.

De heer **Koopmans** (CDA): Zij heeft voor die motie gestemd. Die drie randvoorwaarden zijn uw randvoorwaarden, mijnheer Roemer, en mijn randvoorwaarden. Het zijn ook belangrijke randvoorwaarden voor het draagvlak van de kilometerheffing. Wij varen een consistente koers. Dat blijven wij ook doen. De drie randvoorwaarden die vanaf 2005 in de Kamer zijn vastgesteld, zitten in het regeerakkoord en zaten in ons verkiezingsprogramma. Die randvoorwaarden gebruiken wij om de uitwerking van de plannen te toetsen.

De heer **Roemer** (SP): U draait om de vraag heen. De kosten moeten natuurlijk zo laag mogelijk zijn. Als je een dergelijk systeem invoert – wij willen dat niet – dan moet dat natuurlijk zo min mogelijk kosten. Daarom is het ook logisch dat wij voor die motie hebben gestemd. Wij willen deze kilometerheffing niet, maar u eigenlijk ook niet. U weet nu al verdomd goed dat de kosten die 5% zullen overstijgen en dat het veel te duur wordt. U kunt het nog wel even rekken door te zeggen dat u afwacht of het kabinet in staat is om die kosten toch nog te drukken, maar u weet dat dit niet zal lukken.

De heer **Koopmans** (CDA): Kern van uw vraag was dat u de CDA-fractie verweet dat zij vasthield aan die drie randvoorwaarden. Ik herinner u eraan dat het ook uw drie randvoorwaarden zijn, namelijk niet meer betalen, niet te duur en de opbrengst in het Infrafonds. Wij zullen het kabinet daaraan blijven houden.

De heer **Roemer** (SP): Dat was zeker niet de kern van mijn betoog was. Mijn betoog was dat u die voorwaarden kent; u hebt ze altijd terecht genoemd. Maar u weet nu al dat deze kilometerheffing er op deze manier nooit aan kan voldoen.

De **voorzitter**: Dat is helder, maar dat hebben wij drie keer gewisseld. Ik geef het woord aan de heer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Het gaat wel over hetzelfde onderwerp. Die 5% is een belangrijk getal en ik vermoed dat het de komende maanden steeds belangrijker zal worden. Ik ben het helemaal met u eens. Die drie voorwaarden aan de kilometerheffing zijn ook de mijne. Wij hebben ook hartgrondig voor de motie-Hofstra gestemd. Maar als het niet boven die 5% exploitatie mag komen, moet je wel durven definiëren waaraan het moet voldoen. Dat vraag ik ook aan u. Zeker aan het begin zal het nooit aan die 5% kunnen voldoen, want bij invoering kost het altijd meer. Ik wil van u een garantie. Ik wil dat u zegt: die 5% zal aan het begin meer zijn en dat accepteren wij, maar wij streven ernaar om uiteindelijk naar die 5% te gaan. Dan zijn wij het helemaal met elkaar eens.

Als u zegt dat het 5% moet zijn, zegt u eigenlijk: laten wij er maar mee stoppen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zijn het met elkaar eens, want ik heb een halfjaar geleden al in het debat met de minister laten weten dat de CDA-fractie heel goed snapt dat er in het eerste jaar na de start geen sprake van kan zijn dat je op 5% kosten zit. Volgens de tabel in de voortgangsrapportage zitten wij in 2020 nog op 7,8%. Lof dat wij weer een klein beetje gezakt zijn in de voortgangsrapportage, maar voor dat doel zou ik nu niet meteen tekenen. Wij vinden 7,8% in 2020 nog te hoog. Wij zijn het erover eens dat het niet vanaf dag 1 kan. Deelt de minister onze opvatting dat de prijs omlaag moet en het tempo omhoog om zo ver te komen?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben blij met dit antwoord. Als die 7,8% naar beneden kan, moet dat natuurlijk vooral. Maar als het 5,5% of 6% is, is het dan afgelopen? Die 5% is leuke wiskunde, maar zou weleens niet overeen kunnen komen met de praktijk. Gaan wij het dan met 6% afblazen? Wat zijn uw marges? Laat u dat wegen ten opzichte van andere zaken die spelen? Of zegt u: het is 5% en het blijft 5%; als het maar een promisse erboven komt, moet het ophouden?

De heer **Koopmans** (CDA): Het interessante van dit soort debatten is dat ze publiekelijk worden gevoerd. De minister is bezig met aanbestedingstrajecten. Het publiek in deze zaal en op andere plekken zit vrolijk te luisteren, ook het bedrijfsleven. Als men hoort dat Kamerleden al te gemakkelijk zeggen dat die 5% ook 6, 7, 8, 9 of 10% mag zijn, wordt het er niet beter op voor de rekening en voor de innovatieve kracht. Ons ultieme doel is om het draagvlak te handhaven voor de kilometerheffing en daartoe bij 5% uit te komen en niet meer.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is stoere taal van de heer Koopmans dat het systeem ten opzichte van de totale opbrengst 5% mag kosten en niet meer. Wij zullen hem daaraan houden, maar ik wil hem ook aan die andere afspraak houden dat het niet meer mag kosten. Hier wordt de trukendoos volledig gehanteerd. De invoering wordt opgeschoven en ondertussen schroeft dit kabinet met medewerking van het CDA de lasten op. Als u de afspraken wilt waarmaken die een paar jaar geleden zijn gemaakt, draait u de lastenverhogingen, nu al meer dan 1 mld. per jaar voor automobilisten, terug en praat u ook niet over verdere lastenverzwaring zoals nu in het kabinet gebeurt. De transportsector hebt u al aardig de nek omgedraaid.

De heer **Koopmans** (CDA): Die plaat heeft de VVD al een aantal malen gedraaid. Ik heb er zo-even al antwoord op gegeven. Dat is allemaal gewisseld bij de algemene politieke beschouwingen en bij het debat over de regeringsverklaring. Het is ook even aan de orde geweest bij het debat over de herziening van het regeerakkoord. U kunt het zich misschien nog herinneren, want dat is wat korter geleden. Ik kan mij nog ongeveer de bijdrage van de heer Rutte herinneren, maar een grote herziening op het punt van de autokosten is er toen van de zijde van de VVD ook niet gekomen. Wij voeren nu het belangrijke debat over de kilometerheffing, maar ondertussen gaat de crisis buiten nog steeds door en is er sprake van een crisis in de overheidsfinanciën. En om

Koopmans

dan zomaar even te zeggen: een miljardje voor de autolasten kan er wel even af ... Dat kunt u niet waarmaken en dat wil ik niet waarmaken.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat laatste klopt niet. In onze tegenbegroting zorgden wij ervoor dat de accijnsverhoging niet doorging en dat de vliegtaks direct kon worden teruggedraaid. Dat doet het kabinet nu eindelijk wel. U zegt dat u zich aan afspraken houdt. Het zou niet duurder worden, het zou niet meer dan 5% kosten. U hebt de autokosten vervolgens met ruim 1 mld. verhoogd. U hebt zich dus niet aan uw stoere woorden en afspraken gehouden. Geef dat nou gewoon toe, wees eerlijk: oké, wij beloven veel, maar wij doen het niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Bij de autokosten en de kilometerheffing gaat het over de bpm, de motorrijtuigenbelasting en het eurovignet. De CDA-fractie heeft zich aan de afspraken gehouden. Wij hebben zelfs het grote voortouw genomen om de bpm naar nul te brengen. Ik ben er nog steeds trots op dat het ons gelukt is om die belasting naar nul te brengen. Dit winstpunt leidt tot helderheid voor de automobilist, die weet dat alle vaste kosten omgezet worden in variabele kosten, waardoor mensen die minder dan 20.000 km rijden erop vooruitgaan, en mensen die meer dan 20.000 km rijden meer gaan betalen.

Ik heb een aantal vragen aan de minister. Leg ons die vertraging nog eens goed uit. Waarom heeft de minister niet ingegrepen om die vertraging te voorkomen? Was dat mogelijk? Waarom wordt gesproken van vijf maanden voor de aansluitingsperikelen van verschillende percelen, en daarbovenop drie maanden voor de certificering rond de relatie met het garantiespoor? Is het nodig dat het vijf plus drie wordt?

De TCI heeft heldere conclusies getrokken over een goede voorbereiding. Vindt de minister dat zijn werkwijze daarmee in overeenstemming is? Ziet de minister de risico's die ook door de TCI zijn geschetst, dat juist een lange duur van een project leidt tot risico's op verandering van scope? Deelt de minister onze opvatting dat wij nu terug zijn op het eigenlijke schema van het platform-Nouwen? De politiek, het regeerakkoord en daarna het beleidsplan hebben een ideaal neergezet dat in 2011 begint.

Wanneer wil de minister beginnen met de personenauto's? Het viel de CDA-fractie op dat volgens de voortgangsrapportage de personenauto's een jaar later volgen, maar dat in de begeleidende brief de personenauto's niet genoemd worden. Deelt de minister onze opvatting dat uitstel van de invoering geen wijziging met zich meebrengt voor de peildatum van de provinciale opcenten? De provinciale opcenten zijn in het afgelopen jaar door tal van provincies fors en in onze ogen soms bizar verhoogd. Vertraging in het project mag niet leiden tot een wijziging van de peildatum.

Hoe kijkt de minister aan tegen de mogelijkheden van het bedrijfsleven om te blijven inspelen op de tenders die hij uitschrijft? Blijft het bedrijfsleven op een voldoende wijze de mogelijkheden benutten nu sprake is van vertraging?

De CDA-fractie is een groot voorstander van de kilometerheffing, maar wenst het kabinet elk halfjaar te toetsen op de drie randvoorwaarden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb die drie

randvoorwaarden nog even tot mij laten doordringen. Die randvoorwaarden hebben toch niets te maken met vertraging? Ze hebben meer te maken met hoe je een en ander inricht. Bent u het met mij eens dat die relatie er niet is? Het lijkt erop dat u met uw verhaal omwegen zoekt om maar niet op de plaats van bestemming, de heffing, te hoeven aankomen. U legt er zoveel nadruk op, dat ik een dubbele agenda proef.

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie zou het liefst rechttoe, rechtaan zonder enige vertraging uitkomen, de drie randvoorwaarden hanterend, bij de invoering van de kilometerheffing. Er is geen sprake van een omweg. Probleem is juist dat uw fractie, als zij blijft volharden in het in de kilometerheffing brengen van allerlei vormen van milieucollecties, bezig is met het volgen van om- en zijwegen, wat ertoe bijdraagt dat er grote vertragingen en kostenoverschrijdingen komen bij het project.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ken deze truc, ik pas hem zelf ook wel eens toe: je houdt nog even je eigen verhaal en geeft geen antwoord op de gestelde vraag. Ik krijg graag nog antwoord op mijn vraag. Begrijp ik het goed dat de drie randvoorwaarden van de heer Koopmans niets, maar dan ook niets te maken hebben met het tijdstip waarop je de heffing kunt invoeren? Ik zie de relatie tussen de randvoorwaarden en de vertraging niet, met name omdat wordt gesproken over onomkeerbare stappen in het regeerakkoord, nog steeds gesteund door de heer Koopmans. Hoe zit dat precies?

De heer **Koopmans** (CDA): De drie randvoorwaarden hanteren wij nu en altijd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat heeft dus niets met vertraging te maken.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat wat in het regeerakkoord staat, gewijzigd in het beleidsplan – dat heb ik uitgelegd – blijven wij absoluut nastreven. Daarom heb ik de vraag aan de minister gesteld. Ik sta niet te juichen over uitstel, helemaal niet. De CDA-fractie heeft het liefst dat de kilometerheffing zo snel mogelijk, de drie randvoorwaarden hanterend, wordt ingevoerd.

De heer **Roemer** (SP): Wanneer moet voor het CDA helder zijn dat definitief en onomkeerbaar aan de drie voorwaarden wordt voldaan?

De heer **Koopmans** (CDA): Heel simpel: op elk moment in het hele traject toetsen wij daar de kabinetsplannen op. De heer Van der Ham heeft mij de terechte vraag gesteld over die 5%. Als je dat percentage heel absoluut hanteert, zou dat onrealistisch zijn. Dan zou je dus een dubbele agenda hebben, en die heeft de CDA-fractie niet. Wel willen wij naar die 5% toe.

De heer **Roemer** (SP): Daar zijn wij nog steeds niet. Ook in deze voortgangsrapportage staat 7,8%. Wanneer vindt de CDA-fractie dat helder moet zijn dat die 5% wordt gehaald? Als u onomkeerbare beslissingen wilt nemen, zult u van tevoren die garantie moeten hebben. Wat is voor het CDA de ijkdatum voor wel of niet doorgaan?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb al vaker gezegd dat wij

Koopmans

elk half jaar bij de voortgangsrapportage van dit kabinet onze mind zullen opmaken, kijkend naar de drie randvoorwaarden. Wij koersen naar die randvoorwaarden toe, wij kennen de voordelen van de kilometerheffing, zodat wij die ook nastreven. Maar die drie randvoorwaarden zullen wij continu in de gaten blijven houden. De heer Van der Ham heeft gelijk: vooral die 5% kun je niet precies op dag X in jaar IJ bepalen. Maar wij willen wel dat er zicht op is dat die 5% wordt gehaald. Daar gaat het om!

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil even iets rechtzetten. De heer Koopmans zegt steeds dat het proces vertraging oploopt door allerlei milieuzaken. Er is een aantal moties ingediend over milieucollectanten, waaronder een aantal van mijn hand, die tot mijn grote vreugde steeds de steun kregen van de CDA-fractie, om vooral te bezien hoe wij op een slimme manier de kilometerheffing snel kunnen doorvoeren en ook de milieucollectanten kunnen aanbrengen, een wens van de CDA-fractie. Wij hebben nog nergens een meerderheid gehad om de scope te veranderen. De heer Koopmans kijkt dan vooral naar GroenLinks, dat daarin wel alleen staat. Wij willen ook een milieucollectant en hij ook, wat wij op een slimme manier moeten doen, zonder vertraging.

De heer **Koopmans** (CDA): Daar zijn wij het snel over eens. Die motie was op dat punt helder, maar in uw schriftelijk bijdrage die door u samen met de GroenLinks-fractie bij de Kamer is ingeleverd om naar het kabinet te worden gestuurd, zaten tal van voorstellen waarvoor ik u wil waarschuwen. Ik denk dat wij grote risico's gaan lopen als wij die zo gaan uitvoeren. Ik heb er helemaal geen moeite mee dat het kabinet erover nadenkt om bij de invoering van de kilometerheffing op een eenvoudige manier een milieucollectant mee te nemen. Integendeel, ik heb onze fractie voorgesteld en erin meegekregen om uw motie te steunen.

De heer **Van der Ham** (D66): Er zijn verschillende varianten doorgerekend en aan de minister meegegeven. Wij komen later nog te spreken over welke variant de voorkeur heeft. De meest radicale varianten die erin staan, steun ik echter niet.

De **voorzitter**: Oké, dat is dan helder en dat behoeft verder geen betoog.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik zal maar meteen met de deur in huis vallen. De PvdA-fractie vraagt zich af wat de minister heeft beziend om op maandagavond een persbericht de deur uit te doen. Dit bericht ging een heel eigen leven leiden en uiteindelijk zorgde het voor de kop in de Telegraaf "stekker uit de kilometerheffing". Wij vinden dat de minister tot nu toe weinig heeft ondernomen om dit beeld recht te zetten.

De heer **Aptroot** (VVD): Als mevrouw Roefs zich dit over de grote coalitiegenoot, het CDA, afvraagt, mag ik dan concluderen dat de minister dit zonder overleg in het kabinet, laat staan met coalitiepartners – die verhalen hoor je ook wel rondzingen – eigenhandig heeft gedaan om daarmee in ieder geval niet in deze periode aan de ellende te hoeven beginnen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, de minister heeft een voortgangsrapportage naar de Kamer gestuurd en daarvan heb ik kennisgenomen. Vervolgens is er heel veel gebeurd, met name in de media. Er zijn conclusies getrokken en daarover heb ik het.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Roefs begon heel dramatisch. Ik zag haar gezicht er helemaal bij verkrampen en ze keek verbijsterd. Ze vraagt zich af waarom de minister op maandagavond opeens zo'n brief stuurt en waarom je dan van die koppen in de Telegraaf krijgt. Bij de PvdA is de pleuris uitgebroken; dat weten wij. Vindt mevrouw Roefs het normaal dat een minister in een coalitie zo op eigen houtje opereert?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Daarover heb ik het helemaal niet. Ik heb het over een persbericht waarvan de kop is "ontwikkeling kilometerprijs vordert gestaag". Dan denk je dat het een goed bericht is. De eerste zin is echter "door toegenomen inzicht in het kilometerprijsstelsel is duidelijk dat de invoering voor vrachtwagens per 2011 onwaarschijnlijk is". Ik moet eerlijk zeggen dat ik dit een raar persbericht vind. Het lijkt goed nieuws en de eerste zin brengt slecht nieuws. Hoe is het mogelijk dat een ervaren minister zo iets overkomt?

De heer **Van der Ham** (D66): Wij noemen dat een gelikt persbericht. Mevrouw Roefs heeft het over het beeld dat is ontstaan. Het beeld klopt niet. Ik heb net als mevrouw Roefs die voortgangsrapportage een beetje door zitten worstelen. Er wordt eigenlijk helemaal geen argument gegeven waarom het wordt uitgesteld. Hebben wij het over het beeld dat niet goed is? Dan gaat de minister natuurlijk zeggen dat er sprake is van een heel ander beeld. Vindt mevrouw Roefs de inhoud niet deugen? Er wordt helemaal niet toegelicht wat nu precies het probleem is. Je zou ook kunnen zeggen dat je wat extra vaart kunt maken als je vertraging oploopt. Hoe boos is mevrouw Roefs?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Tja, hoe boos ben ik? Er staan twee duidelijke argumenten in. Het ene levert vijf maanden vertraging op, het andere drie. Samen is dat acht maanden vertraging. Ik herinner de heer Van der Ham even aan wat de heer Koopmans zei. Er was 15% kans dat in december 2011 de vrachtwagens aan de beurt zouden zijn. Wat dat betreft moet ik eerlijk zeggen dat ik niet erg verrast ben door deze vertraging. Ik vind het wel heel vreemd dat het vervolgens zo'n eigen leven is gaan leiden en dat onze minister, van wie wij toch altijd vinden dat hij zeer krachtadig optreedt, dit heeft laten gebeuren.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan gaan wij het dus over beeldvorming hebben. Ik vind het echt heel jammer als u zegt dat het beeld een beetje verkeerd naar buiten is gekomen. Er staat gewoon niet toegelicht waarom die vertraging optreedt. U zei dat de kans dat dit goed zou gaan maar 15% was. Ik zei toen bij dat algemeen overleg al: als die kans nu al wordt aangekondigd, reken maar dat die wordt ingekopt. En dat gebeurt dus nu ook. Kunt u met terugwerkende kracht zeggen dat de minister dit soort openingetjes helemaal niet moet laten? Dat moet u vooral als PvdA niet toestaan. U heeft uw handtekening onder dat regeerakkoord gezet. U weet hoe lastig deze materie ligt bij uw coalitiefractie het CDA. Dan moet u

Roefs

toch als een ongelofelijke ridder bovenop dat traject van de kilometerheffing zitten en het verdedigen, tot de tand toe bewapend, en dan moet u toch geen ruimte geven aan deze minister of aan de CDA-fractie om er via een omweg onderuit te komen of vertraging toe te staan? Dat doet u echter niet. U bent veel te zwak. U moet er veel harder op inzetten dat ze hun afspraken nakomen. Waarom doet u dat niet?

De **voorzitter**: Dit is meer een aanmoediging dan een vraag.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is een beetje vreemd dat de heer Van der Ham na twee zinnen van mij blijkbaar een conclusie trekt over hoe de PvdA nu in dit dossier staat. Ik vind het gewoon erg voorbarig en ik vraag de heer Van der Ham om de rest van mijn bijdrage af te wachten. Dan zal hij horen wat ik van dit debat verwacht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij moeten het toch nog wel even hebben over hoe u behandeld bent. Ik vind het ook allemaal niet netjes. U reageert er heel relaxed op, maar laten wij wel wezen, u moet zich gewoon niet laten piepelen in dit dossier. Dat is niet goed, ook niet voor het milieu en zeker niet voor de heffing. Bent u nog steeds van mening dat in deze kabinetsperiode onomkeerbare stappen gezet moeten worden als het gaat om de kilometerheffing? Als wij de termijnen willen halen, moet de minister in plaats van "een beetje domme" persberichten te versturen maar een stapje harder zetten met de kilometerheffing?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Op beide vragen is het antwoord een heel duidelijk ja. Dat zal ook blijken uit mijn bijdrage.

Voorzitter. Onze indruk is dat de minister het gehele project wel erg gemakkelijk richting afrond laat glijden. De minister wil zich bewijzen als een krachtig man die doorpakt, spades in de grond steekt en een onomkeerbare stap zet in het kilometerheffingdossier. Maar op deze manier staat de minister straks alleen bekend als de minister van het hamertje in de auto. Wat is er aan de hand en wat is er eigenlijk gebeurd? Hoe zeker kunnen wij er nu van zijn dat deze minister niet de zoveelste minister op rij is die vol vertrouwen over het rekeningrijden of de kilometerheffing praat, maar vervolgens niets bereikt? Wij gaan toch niet van deterministisch naar probabilistisch naar fatalistisch? Uit de stukken lezen wij een vertraging van acht maanden. Klopt dat of zit er nog meer aan te komen? Welke einddatum heeft de minister nu eigenlijk voor ogen? Wij willen na dit debat twee zaken duidelijk hebben. De milieudoelen moeten toch gehaald worden en de minister moet alles op alles zetten om versnellingsmogelijkheden te onderzoeken.

De heer **Roemer** (SP): U zei in een bijzin die bij mij overigens behoorlijk doordrong, dat dit niet de minister van alleen het hamertje in de auto moet worden. Daarmee geeft u het behoorlijke waardeoordeel dat u op dit moment verre van tevreden bent over hetgeen deze minister heeft bereikt op de diverse dossiers. Dat betekent eigenlijk dat u nu met een heel kritische blik de komende tijd deze minister gaat volgen. U noemde zo-even twee dingen. Kunt u mij aangeven wat u dan de komende tijd, laten wij beginnen met dit jaar, van deze

minister daadwerkelijk aan resultaten verwacht om het vertrouwen weer een stuk terug te krijgen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister heeft zich voorgenoemen een groot aantal zaken in deze kabinetsperiode te bereiken. Dat zegt hij ook steeds. Daar gaan wij hem ook op afrekenen. Ik verwacht dus ook een heel goede onomkeerbare stap in de kilometerheffing. Net zoals de minister zegt dat hij de spade de grond in gaat steken. Wij verwachten ook dat hij dat gaat doen. Het ziet er naar uit dat het gaat gebeuren, maar het is nog niet gebeurd. Dus wij hebben nog twee jaar. Dan hoop ik dat het niet de minister is van alleen het hamertje maar van heel veel meer.

De heer **Roemer** (SP): Ik ga er toch van uit dat u eerder resultaten wilt dan over twee jaar, daags voor de verkiezingen. Wanneer gaat u daadwerkelijk de minister er op afrekenen dat er vorderingen zijn? Op heel veel dossiers ziet u die vorderingen niet en zijn er nog steeds geen resultaten. U zegt zelf dat het tot dusverre alleen nog de minister van het hamertje is. Wanneer moeten er volgens u echte concrete vorderingen op welke dossiers gemaakt zijn?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij ben ik daar heel duidelijk over. De minister zegt zelf dat een van de belangrijkste dingen is dat de spade de grond in gaat. Vorige week is de spoedwet wegverbreding in de Eerste Kamer aangenomen. Dat is voorwaar geen kleinigheid. De kans dat de spade de grond in gaat, is heel groot. Ik vertrouw daar op zich ook op. Ook met de kilometerheffing moet er echter wat gebeuren.

De heer **Van der Ham** (D66): "Beeld". "Ik vertrouw daar op zich op". "Ik hoop dat hij iets gaat doen in de aankomende twee jaar". Voor de op een na grootste coalitiepartner zijn dat erg voorzichtige en wat naïeve woorden. Ik vraag de PvdA-fractie graag op welke schaal van naïef zij zich plaatst. Daarvoor moet u inzicht hebben in uw zelfbeeld. Welk cijfer tussen een en tien geeft u zichzelf?

De **voorzitter**: Het lijkt wel een psychologische test.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik krijg blijkbaar een cursus psychologie, maar ik geloof niet dat ik daar erg veel zin in heb.

De heer **Van der Ham** (D66): Het was natuurlijk een retorische vraag. Ik vind het namelijk behoorlijk naïef. Op een aantal punten doet het kabinet wat. Voor de spoedwet wegverbreding hebben wij ook gestemd. Dat is prima; dat gaat allemaal goed. Dat behoort tot de zaken waar ook de PvdA voorstander van is. De kilometerheffing is echter een duidelijk punt van de PvdA en de ChristenUnie. Juist daarbij doen zich vertragingen voor. Nu hoopt u dat het straks beter gaat. U hebt daar "op zich" wel vertrouwen in, maar u zegt het op een zodanige toon dat ik mij afvraag: waar is dat vuistje van de PvdA, waarmee u op tafel slaat en wijst op de afspraak in het regeerakkoord? Laat dat vuistje eens zien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Blijkbaar hebt u van tevoren bedacht dat u de PvdA-fractie naïviteit zou verwijten. Ik kom dadelijk met overduidelijke vragen aan de minister

Roefs

en met een uitspraak over wat ik van dit debat verwacht. Dat moet er ook uit komen. Als dat er niet uit komt, dan ligt er straks gewoon een motie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Mevrouw Roefs heeft meerdere opmerkelijke uitspraken gedaan. Zo zei ze dat de minister het hele project kilometerheffing wel erg gemakkelijk naar de afgrond laat leiden. Ik trek daar twee conclusies uit. Ten eerste acht zij blijkbaar de kans groot dat kilometerheffing de afgrond in gaat en het niets wordt. De VVD zou daar blij mee zijn, maar de PvdA denk ik niet. Ten tweede zegt zij dat de minister het wel heel gemakkelijk laat gebeuren. Vermoedt zij kwade wil in de zin dat hij zegt dat hij het wel wil terwijl hij de kilometerheffing eigenlijk bewust de nek omdraait? Ik denk dat dat het geval is, maar ik vind het opmerkelijk dat de PvdA als coalitiepartner de minister daar eigenlijk ook niet meer in vertrouwt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is geen kwestie van vertrouwen. Ik heb gezegd dat wij de indruk hebben dat de minister het hele project erg gemakkelijk richting de afgrond laat glijden. Ik heb hem ontzettend weinig zien doen om het beeld dat in drie dagen ontstond, recht te zetten. Ik had dat van deze minister wel verwacht. Ik verwacht dat de minister in zijn termijn heel duidelijk maakt dat er geen misverstand over bestaat dat die kilometerheffing er gewoon komt en dat niemand daaraan hoeft te twijfelen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het antwoord op beide vragen is dus: ja.

De **voorzitter**: Mevrouw Roefs vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Na dit debat willen wij twee zaken heel duidelijk hebben. De milieudoelen moeten gehaald worden en de minister moet alles op alles zetten om versnellingsmogelijkheden te onderzoeken.

De kilometerheffing heeft tot doel om eerlijker te betalen, files te bestrijden en de luchtkwaliteit te verbeteren. Over die betere luchtkwaliteit het volgende. Om die doelstelling te bereiken, is in alle projecten, waaronder Schoon en Zuinig maar ook in een groot gedeelte van de infraprojecten, rekening gehouden met de invoering van de kilometerheffing. De minister heeft samen met minister Cramer de gevolgen van de vertraging in beeld gebracht. Wat is de uitkomst daarvan? Wat doet de minister van Verkeer en Waterstaat om dat uitstel, die acht maanden waarin geen betere luchtkwaliteit wordt gehaald, te compenseren?

Ik kom te spreken over de versnellingsmogelijkheden. Mijn fractie kijkt daar natuurlijk ook naar want acht maanden is gewoon te veel. Is het niet mogelijk om dat op de een of andere manier in te halen? De heer Koopmans zei zojuist ook al dat de personenauto's oorspronkelijk een jaar na de vrachtauto's zouden komen. Volgens mij staat nu een halfjaar in de stukken. Kan dat niet nog korter? Kunnen de groepen auto's die instromen, ieder jaar soms groter worden? Ook dan halen wij er een versnelling uit. Op die vragen wil ik graag antwoord van de minister.

Ik vind het minstens zo belangrijk dat de minister precies benoemt wat de onderdelen zijn van de onomkeerbare stap die in deze kabinetsperiode gezet

moet worden en dat hij daarbij aangeeft welk bedrag daarbij hoort, opdat duidelijk wordt wat aan het eind van deze periode precies bereikt moet zijn. Ik wil weten wat wij met z'n allen met die onomkeerbare stap bedoelen. Tot nu toe wordt gesproken over de wet en de afbouw van de bpm. Als het dat is, vinden wij dat wat mager.

Al veel eerder drong ik aan op een goed communicatieplan. Dat was volgens de minister nog niet nodig, maar ik denk dat deze week het tegendeel is bewezen.

De heer **Koopmans** (CDA): Vindt mevrouw Roefs dat de minister ook rekening moet houden met mogelijke nadelen of risico's van haar versnellingsvoorstellen? Gisterenavond zei mevrouw Roefs in een televisie-uitzending dat zij geen tweede hsl-drama wenst.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vind dat de minister daarmee zeker rekening moet houden. Als ik dus vraag om uitleg over versnellingsmogelijkheden, wil ik dat die duidelijk is. Mocht blijken dat versnelling alleen maar voor ellende gaat zorgen, dan doen wij dat dus niet.

De heer **Roemer** (SP): Het hele zware verhaal wordt hiermee al een stuk minder zwaar. Mevrouw Roefs gebruikt heel grote woorden. Zij zegt dat zij het eigenlijk allemaal niets vindt: het optreden van de minister is helemaal niks en hetzelfde geldt voor die acht maanden vertraging en het niet bereiken van de milieudoelstellingen. Zij stelt een paar voorwaarden. De eerste is heel hard. Zij zei dat acht maanden te lang is en dat er daarom compensatie voor die acht maanden vertraging moet komen. Ik zeg er meteen bij dat er sprake is van meer dan twaalf maanden vertraging als zij uitgaat van het rijtje dat zij zojuist ook hanteerde. De tweede voorwaarde is compensatie van de luchtkwaliteit. Ik wil van de PvdA-fractie weten op welke punten de minister vandaag moet toegeven, opdat zij tevreden is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij hebben het NSL en wij hebben derogatie gekregen. Daarmee zijn wij eigenlijk heel blij. Nu treedt er op het punt van de kilometerheffing acht maanden vertraging op. Ik wil van de minister weten wat dit betekent voor het NSL, de derogatie die wij gekregen hebben en voor de milieudoelen die wij ons hebben gesteld. Ik ga ervan uit dat dit consequenties heeft, maar ik hoor nog of dat het geval is. Als dat zo is, dan denk ik dat het tot de verantwoordelijkheid van deze minister behoort om ervoor te zorgen dat wij die milieudoelen toch op het verwachte tijdstip kunnen behalen. Ik begrijp dat in het NSL Anders Betalen voor Mobiliteit vanaf 2011 al is meegerekend. Ik verwacht dat wij dan een gat hebben. Van de minister verwacht ik dat hij dit heel duidelijk maakt en ik wil weten hoe dat probleem opgelost zal worden.

De heer **Roemer** (SP): Mijn tweede vraag heeft mevrouw Roefs nog niet beantwoord. Zij stelt twee voorwaarden. In haar termijn zei zij heel duidelijk dat er compensatie moet komen voor die vertraging. Nu zwakt zij dat al helemaal af, dus het verhaal is al een stuk minder zwaar. Verder heeft mevrouw Roefs letterlijk gezegd dat een uitstel van acht maanden te lang is. De heer Koopmans merkte op dat het wel zorgvuldig moet gebeuren. Hij vroeg of mevrouw Roefs het daarmee eens is en zij antwoordde met ja. Denkt zij dat de minister hier voor

Roefs

zijn lol over die acht maanden vertraging vertelt? Dat doet hij natuurlijk omdat hij denkt dat het gewoon niet eerder kan, omdat de materie veel te complex is. Daarom moeten wij daarmee overigens ook stoppen. Wat vraagt mevrouw Roefs aan de minister? Eigenlijk vraagt zij iets wat hij helemaal niet kan waarmaken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee hoor. Ik vind het heel vreemd dat de heer Roemer de twee belangrijke kenmerken die ik uit dit debat wil halen, in stukjes verdeelt. Ik zeg: wij halen na acht maanden vertraging wellicht die milieudoelen niet. Ik verwacht een antwoord op mijn vraag: hoe gaat de minister dat oplossen? Verder heb ik de minister gevraagd om te reageren op de versnellingsmogelijkheden – ik heb er net een paar genoemd – die er misschien zijn. Is de minister bereid te bezien of er mogelijk andere versnellingsmogelijkheden zijn dan tot nu toe bedacht?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mevrouw Roefs zegt dat zij niet wil dat deze minister in de boeken komt als de minister van het hamertje in de auto. Dat ben ik natuurlijk helemaal met haar eens, maar dit lijkt een beetje op "hamertje tik" naar de minister. Dat is ook wel terecht, want ook ik ben teleurgesteld in wat wij hebben gekregen. Ik heb twee vragen voor mevrouw Roefs. Wat verstaat zij onder "onomkeerbare stappen"? Zou het niet goed zijn indien de minister – als er toch vertraging optreedt – bij het kabinetsprogramma Schoon en Zuinig met een pakket maatregelen komt om de CO₂-reductiedoelen wel te halen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat laatste is precies wat ik vraag: is er inmiddels een discrepantie opgetreden, en zo ja, hoe gaan wij die oplossen? Ik weet even niet meer wat het eerste punt was ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was wel een belangrijk punt, namelijk die "onomkeerbare stappen": wat betekent dit voor de PvdA-fractie? De minister moet dat nog helder op zijn netvlies krijgen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb aan de minister gevraagd of hij dat goed op een rij wil zetten. Wij gaan ervan uit dat er dan ook al aanbestedingsstappen zijn gezet, zodat er al contracten zijn aangegaan met leveranciers. Daar kun je vervolgens niet meer zo gemakkelijk onderuit. Ook dat moet in het lijstje van "onomkeerbare stappen" staan.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Minister Eurlings stelt invoering van de kilometerheffing uit. Een volgende regering moet deze heffing gaan invoeren. De minister schrijft: ik ga rekening houden met de risico's die groot zijn.

Ik kom bij onze vragen. Kan de minister ons een lijst van de risico's geven, met mogelijke omvang en kans van optreden? Wanneer denkt de minister dat de volgende regering de kilometerheffing invoert? Deze is al verschoven van 2011, naar 2012 naar 2013. Wordt het 2015, 2017 of sint-juttemis? Wat zegt de Raad van State over het wetsvoorstel inzake kilometerbeprijzing? "Geen commentaar", of is er forse kritiek? Hoe past de kilometerheffing in de komende Europese tolheffingsafspraken? Is alle geld besteed aan de kilometerheffing

straks weggegooid door toekomstige Europese regels? Waarom lopen wij als Nederland weer voor de muziek uit? Hoeveel gaat het externe communicatiebureau kosten dat de minister nu heeft ingeschakeld om zijn gerommel met de kilometerheffing goed te verkopen? Hoeveel worden de meerkosten boven op de al eerder geraamde 3,5 mld.?

De VVD-fractie ziet twee mogelijke conclusies. De minister is een geslepen politicus die de kilometerheffing nooit wilde en die nu tegen het regeerakkoord in op het bord van de volgende minister van Verkeer legt. Of de minister is dom geweest en begrijpt pas na twee jaar ministerschap dat de kilometerheffing enorm ingewikkeld, extreem duur en vol risico's is. Stel dat de eerste conclusie de juiste is: de minister wil de kilometerheffing helemaal niet, ondanks het regeerakkoord. Dan heeft hij met zijn actie van nu de PvdA en de ChristenUnie – net als milieuminister Cramer een soort puberale fans van de kilometerheffing – wel heel goed te grazen genomen.

Ik heb de media er nog eens op nageslagen. Trouw, 31 januari 2002. "Het CDA vindt de kilometerheffing een te duur en complex systeem. Ik ben bang dat wij straks zover doorhobbelen met dit plan dat er geen weg meer terug is. Zo ging het ook met het rekeningrijden", herinnert Kamerlid Eurlings zich. De Telegraaf, 13 april 2002. "De minister regeert over haar graf heen. Het is onverantwoord dat zij in haar nadagen volop doorgaat met geld uitgeven aan de kilometerheffing. Zij moet pas op de plaats maken en het aan haar opvolger overlaten, want het is maar de vraag of de nieuwe Kamer de kilometerheffing wel ziet zitten", zegt Eurlings. De Telegraaf, 10 juni 2002: "CDA-Kamerlid Camiel Eurlings reageert zeer verontwaardigd: 'Niet acceptabel. (...) Er is al genoeg geld verspild aan de prestigieuze beprijsingsprojecten onder Netelenbos'." Als in die artikelen PvdA-minister Netelenbos wordt vervangen door CDA-minister Eurlings en de naam van het toenmalige CDA-Kamerlid Eurlings door de huidige VVD-Kamerleden De Krom en Aptroot, kloppen die citaten vandaag de dag ook perfect.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik stel deze vraag ongeveer in elk debat aan de VVD-fractie. Zij heeft nu een andere woordvoerder, dus ik check het ook nog even bij u, mijnheer Aptroot. Is de VVD-fractie nog steeds voor de kilometerheffing, maar is de reden dat zij er nu tegen is gelegen in het feit dat de accijns omhoog is gegaan? Zij was er in eerste instantie ook tegen omdat de bpm niet helemaal zou worden afgebouwd, maar dat is hersteld. Het kabinet en ook wij zijn in haar richting gekomen. Is de VVD-fractie nog steeds voor het idee van de kilometerheffing, zoals de heer Hofstra dat ook was?

De heer **Aptroot** (VVD): Een aantal jaar geleden, toen in eerste instantie werd gezegd dat alle vaste lasten afgeschafd zouden moeten worden en dat betaald zou moeten worden per kilometer, zeiden wij dat dit eigenlijk wel een goed idee zou zijn. Wij hebben toen nog een aantal voorwaarden gesteld. Over een goed idee moet je wel doordenken. Dit is een systeem waarbij meer dan 8 miljoen kastjes worden ingebouwd en waarbij per maand 8 miljoen facturen moeten worden verstuurd. Je hebt enorme callcenters nodig om alle klachten te behandelen en je krijgt te maken met mensen die niet zullen betalen. Bovendien is er geen oplossing voor buitenlandse personen- en vrachtauto's. De risico's zijn gigantisch.



Mevrouw Agema (PVV)

© M. Sablerolle – Gouda

Nergens ter wereld draait dit systeem op deze schaal. Als je dat ziet, moet je gewoon verstandig zijn en zeggen dat het ideeetje je goed leek, maar dat je het niet wilt doen nu je de feiten op een rij hebt.

Daar komt bovenop – daar hebt u gelijk in – dat alle voorwaarden die toen werden gesteld met voeten worden getreden. De heer Koopmans zegt met droge ogen dat het niet meer mag worden, maar dat hij benzine- en dieselaccijnzen even niet meetelt. Ondanks dat, zeg ik dat het systeem niet zal werken en dat het gigantisch veel gaat kosten. Het wordt een groot drama. Daar staat nog los van dat D66 eens zou moeten denken aan het feit dat de privacy van de burgers volkomen weg is. Als één partij tegen zou moeten zijn, met de VVD, zou het D66 moeten zijn. U praat altijd over privacy, mijnheer Van der Ham. Als het zo'n lovebaby is van u, die kilometerheffing met meer dan 8 miljoen kastjes, interesseert het u eigenlijk helemaal niets.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij zullen inderdaad goed op de privacy letten. Daar maak ik mij helemaal geen zorgen over. Alle checks die wij nuttig achten en nodig vinden, zullen plaatsvinden. Het punt is dat u wel steeds heel erg van koers wisselt. Eerst was het: wij zijn tegen vanwege de lasten. Nu is de bpm in uw richting gekomen. Die wordt helemaal afgeschaft. Dat vinden wij ook heel erg belangrijk. Er is nog een verschil wat betreft die accijnzen. De benzineprijs gaat overigens wel naar beneden, dus de automobilist merkt er niet eens zo ontzettend veel van. Nu hebt u er ineens weer nieuwe dingen aan toegevoegd, namelijk dat het wel erg ingewikkeld is, dat er callcenters moeten komen en 8 miljoen rekeningen. Dat was een paar jaar geleden – ik zat toen ook in de Kamer en was woordvoerder op dit onderwerp – ook gewoon het geval. Toen vond de VVD-fractie het prima. Misschien is het een beetje een retorische vraag, maar ik ga hem toch stellen: is het niet een beetje opportunistisch om nu tegen te zijn? Voegt u niet steeds argumenten toe om maar tegen te zijn?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn een aantal jaren geleden van standpunt veranderd. Ik denk dat dat verstandig is. Toen was de mening nog heel breed dat de kilometerheffing heel goed zou zijn. Alle grote organisaties zijn

nog voor, maar hun leden niet. Ik ben wel blij dat de conclusie die wij een aantal jaren geleden hebben getrokken, namelijk dat naar een kilometerheffing gaan de verkeerde weg is, nu heel breed door ondernemers en door de bevolking wordt gedragen. Alleen een aantal topmensen van organisaties is nog voor. Als je ze buiten beeld spreekt, zeggen zij echter dat er eigenlijk niemand meer is die het wil. U zou het niet moeten willen vanwege de privacy, de uit de hand lopende kosten, de hoge risico's en de kosten van de uitvoering die niet 5% zullen zijn, maar veel meer. Het is in Duitsland met de Maut al misgegaan en het gaat hier nog meer mis.

Mevrouw **Agema** (PVV): Kennelijk gaat de standpuntwisseling van de VVD sneller dan de webmaster van de VVD bij kan houden. Heden ten dage vind ik nog steeds het standpunt op de VVD-website dat de VVD voor de kilometerheffing is met die drie hele zware punten die zij toen aanhaalde, die voorwaarden die ook door de CDA-fractie zijn genoemd. U zit nu in de oppositie, mijnheer Aptroot. Stel dat u over twee jaar in vak-K zit. Draait u dan weer als een blad aan een boom om en kan uw webmaster in de tussentijd dat standpunt gewoon laten staan of houdt u voet bij stuk?

De heer **Aptroot** (VVD): Kijk, wij houden voet bij stuk, maar wij halen van onze website geen standpunten uit het verleden af om die te verdoezelen. Als wij een keer een standpunt hebben, maar daarvan veranderen na er beter in gedoken te zijn, zeggen wij niet: daar willen wij niets meer van weten. Oude standpunten en oude verkiezingsprogramma's zijn gewoon leesbaar. Het is heel open en transparant wat wij doen, ook als wij eens van standpunt veranderen. Een aantal jaar geleden zijn wij van standpunt veranderd omdat wij meer informatie kregen. Aan dat standpunt houden wij vast. Als wij op een gegeven moment weer gaan regeren, zullen wij ervoor knokken en alles op alles zetten dat die afschuwelijke kilometerheffing er niet komt.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik snap dat u dit standpunt gewoon maar op uw website laat staan en dat alle Nederlanders denken dat u nog steeds voor de kilometerheffing bent. U kunt de site toch gewoon updaten? Anders ga ik er met al die Nederlanders die vandaag nog op uw website kijken, van uit dat u de volgende keer dat u in vak-K zit – ik hoop niet over twee jaar, maar misschien over acht jaar of nog veel later – gewoon weer draait.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Agema, ook standpunten uit het verleden, ook vorige verkiezingsprogramma's laten wij gewoon zichtbaar staan. Als wij vragen naar het verleden van een van uw fractiegenoten, wil niemand daarover praten. Dan wordt er gezegd: wij praten niet over de heer Wilders. De VVD is gewoon heel open en transparant.

De heer **Koopmans** (CDA): Vindt de heer Aptroot het niet wat grotesk om als VVD'er de minister van Verkeer en Waterstaat te herinneren aan uitspraken over de kilometerheffing, terwijl hij hier staat met een mandaat van de kiezer dankzij een verkiezingsprogramma waarin luid en duidelijk, klip-en-klaar, zoals wij van de heer Verwaayen gewend waren, staat: de VVD is voor de kilometerheffing?

Aptroot

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, ik vind dat niet grotesk als je er maar heel normaal over doet en zegt: wij hebben het nader bestudeerd en zijn tot de conclusie gekomen dat het standpunt van toen hartstikke verkeerd zou uitpakken. Ik heb een beetje hetzelfde gevoel als mevrouw Roefs. Zij zegt dat de minister dit project wel erg gemakkelijk naar de afgrond laat glijden, laat mislukken. Zo zegt zij het. Wij hebben dat gevoel ook. De minister was tegen en is waarschijnlijk tegen gebleven, maar hij kon minister worden in het kabinet en moest dus die mooie portefeuille van Verkeer en Waterstaat, waarmee hij asfalt kon 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.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik refereerde net even aan het verkiezingsprogramma van de VVD. Daar loopt de heer Aptroot helemaal voor weg. Ik lees in het verslag van het algemeen overleg over anders betalen voor mobiliteit van slechts een paar maanden geleden – ik citeer – "desgevraagd merkt de heer De Krom op dat hij het principe van eerlijk betalen voor mobiliteit onderschrijft". Nu staat er weer een nieuwe VVD'er en die zegt: ik moet er eigenlijk nooit meer iets van hebben, punt. Wat is nu precies het standpunt?

De heer **Aptroot** (VVD): Eerlijk betalen is altijd goed, maar dit systeem wordt niet eerlijk, want het loopt volstrekt uit de hand. De inningskosten zijn enorm hoog en het systeem wordt misbruikt om de automobilist en de transportsector steeds verder af te knijpen. Wij moeten het dus gewoon niet doen. U kunt mij geen plaats ter wereld noemen waar dit op deze schaal wordt gedaan. Nederland is aan het experimenteren. Wij lopen grote risico's; het is absoluut onverantwoord. Na de hsl en de Betuweroute is het weer een project dat miljarden extra gaat kosten. De VVD wil dat soort ellende zichzelf en burgers niet aandoen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Geen vaste lasten voor de automobilist, maar betalen naar gebruik. Dat is een eerlijker systeem, zegt ook de ANWB. Zegt u: laten we het maar houden zoals het is?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik weet in ieder geval dat er onder de leden van de ANWB een enquête is gehouden waaraan de Telegraaf heeft meegewerkt. Zij zijn massaal tegen. 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 spreek, zeggen zij dat het alleen maar één doffe ellende wordt. Zij zien al wat voor een ellende het met de Maut in Duitsland is.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mijn vraag was: zegt u dat het niet nodig is om anders te gaan betalen voor mobiliteit om een eerlijker systeem te creëren en dat wij het maar lekker moeten houden zoals het is?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij vinden de kilometerheffing geen verbetering, punt.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Van der Ham. Ik heb u net al het woord gegeven. Ik stel echt voor dat de heer Aptroot zijn betoog vervolgt en afrondt.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Als de eerste conclusie dat de minister dit eigenlijk bewust laat gebeuren en daarmee de coalitiegenoten eigenlijk te grazen heeft genomen, niet juist is, is de tweede conclusie dat de minister gewoon een beetje dom is geweest. Hij krijgt namelijk pas na twee jaar ministerschap in de gaten dat de invoering enorm ingewikkeld, extreem duur en vol risico's is. Dat zou best het geval kunnen zijn, want deze minister heeft al eerder laten zien dat hij niet luistert naar ernstige kritiek en waarschuwingen. Hij voerde ondanks kritiek en waarschuwingen de vliegtaks in, en schafte die binnen een jaar weer af. Duizenden banen zijn verdwenen. Schiphol en veel bedrijven zijn in de problemen geraakt. Buitenlandse luchthavens hebben de klanten van Schiphol overgenomen. Foutje van Eurlings, bedankt.

Voor vliegtaks en kilometerheffing geldt dat de minister een behendig politicus is. Hij doet iets, hij draait het terug, hij houdt het tegen, maar de Nederlandse burger is de klos. Die betaalt de rekeningen. Duizenden banen zijn weg en miljarden euro's belastinggeld worden weggegooid. Door met de invoering van de kilometerheffing door te gaan, gaat hij door met geldvernietiging. Alleen al qua invoering gaat dit systeem minimaal 3,5 mld. kosten. Ik wees al op alle ellende van die kastjes. De automobilist betaalt overigens na twee jaar minister Eurlings al per jaar 1 mld. meer aan belastingen en accijnzen.

Ik kom tot mijn conclusie. Wij vinden dat de minister na twee jaar van door hem veroorzaakte ellende de stekker uit de kilometerheffing moet trekken. Maar dat doet hij niet. Hij gaat door en schuift het hele probleem door naar een volgende minister. Dat is slap en onverantwoord. De VVD wil dat deze minister, net als bij de vliegtaks, zijn eigen fouten en geblunder inzielt en meteen stopt met de kilometerheffing. Beter ten halve gekeerd, net als bij de vliegtaks, dan ten hele gedwaald. Minister Eurlings, stop met dit onzinnige gedoe. U kunt zo niet doorgaan, geen dag langer en geen euro meer!

De heer **Van der Ham** (D66): Een van de dingen die nu in gang worden gezet, is het afschaffen van de bpm en de motorrijtuigenbelasting. Dat komt neer op een aantal miljarden, ongeveer 7 mld. U bent tegen de kilometerheffing, maar naar ik aanneem bent u wel voor die belastingverlagingen, want zo ken ik de VVD ook. Hoe gaat u die 7 mld. dekken?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, wij gaan niet alles zomaar afschaffen zonder dat er dekking voor is. Wij hebben gezegd: laat het huidige systeem maar zo, want uiteindelijk wordt het nu doffe ellende voor de automobilist. Wel draaien wij de idiote verhogingen van dit kabinet in de afgelopen periode terug, zoals de extra dieselaccijns om het hele vrachtverkeer de nek om te draaien die het afgelopen jaar nog even is ingevoerd. Dat kunt u zien in onze tegenbegroting.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is een interessante conclusie dat de VVD, toch de partij van de auto, over de motorrijtuigenbelasting en de bpm zegt: laat het maar gewoon lekker zo. Ongeveer de hele rest van de Kamer, inclusief mijn partij, wil die afbouwen. Dan gaat men namelijk straks minder belasting betalen voor zijn auto. De VVD haalt nu elke partij extreem links in met enorme belastingen op de auto, terwijl alle andere partijen

Aptroot

pleiten voor een lagere belasting. Wat een interessante avond is dit!

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Van der Ham probeert namens D66 een leuke show te maken. Wij verlagen dat, zegt hij. Ja, hij wil wel van de bpm en de motorrijtuigenbelasting af, maar dat bedrag komt in de kilometerheffing terug, en los daarvan worden de benzine- en dieselaccijnzen extra verhoogd. De automobilist is met dit kabinet al 1 mld. per jaar duurder uit. We hoorden ook wat de heer Koopmans zei: "ja, de accijnzen houden wij erbuiten". Of geen enkele stijging, of de kiezer wordt belazerd. Dat wordt de kiezer dus door het CDA, net als door D66. Deze partijen knippen de automobilist steeds verder uit en hangen er een ander etiketje aan. Een belasting afschaffen en een andere invoeren, daarmee schiet niemand wat op.

De heer **Koopmans** (CDA): De enige die schuift, is de VVD, want de VVD schuift de files naar de volgende minister van Verkeer en Waterstaat. De heer Aptroot zei net: deze kilometerheffing wil ik niet. Kan hij eens een paar ijkpunten neerzetten, mede gezien het verkiezingsprogramma van de VVD, voor een soort kilometerheffing die hij wel zou kunnen accepteren? Misschien kan de minister daar dan rekening mee houden.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat wij willen, is dat de files verdwijnen. Dat is de reden waarom wij een heleboel flauwekuluitgaven schrappen, zoals 100 mln. extra voor de publieke omroep en een paar miljard te veel voor ontwikkelingssamenwerking, en dat wij daarmee belastingen verlagen. In onze tegenbegroting stoppen wij 0,5 mld. meer in wegennet en spoor dan deze coalitie. Deze minister heeft 25 mln. per jaar extra losgekregen. Een fooi. Wij doen er elk jaar 0,5 mld. bovenop. Echt, wat helpt tegen de files is niet: betaald in de file staan, mijnheer Koopmans. Het enige wat helpt tegen de files is: eindelijk de knelpunten weghalen. Datzelfde zegt u met woorden, maar u levert er geen geld voor. Wij schrappen allerlei onzinnige uitgaven en maken 0,5 mld. per jaar extra vrij voor verbetering van wegen en spoor. Dat helpt.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is totaal geen antwoord op mijn vraag. Ik heb gevraagd welke ijkpunten de heer Aptroot zou willen neerzetten, waarmee de minister van Verkeer en Waterstaat in zijn antwoord rekening kan houden. De VVD heeft de kiezers laten weten dat zij voor eerlijk betalen voor mobiliteit is. Welke ijkpunten zet de VVD in dit debat neer, op grond waarvan een kilometerheffingssysteem zou kunnen werken? Filosofer eens.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik hoef niet lang te filosoferen. Ik heb nul ijkpunten. Dit systeem zal namelijk niet werken. Het wordt één doffe ellende. Het bestaat nergens in de wereld. De heer Koopmans en minister Eurlings zijn verantwoordelijk voor het volgende debacle na de hsl en de Betuweroute, doordat zij ondanks alle waarschuwingen doorgaan. De minister ziet nu opeens risico's. Deze had hij twee jaar geleden al kunnen zien. De minister is verantwoordelijk voor het volgende parlementaire onderzoek, dat zal gaan over het mislukken van de kilometerheffing, over de miljarden aan belastinggeld die verspild zijn en over het feit dat de automobilist veel meer betaalt en in de file staat. De minister zou zich

ervoor moeten schamen dat hij zijn idee zo dom doordramt en dat hij niet een keer nadenkt.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De ChristenUnie is niet blij met de vertraging van de invoering van de kilometerbeprijzing. Voor het draagvlak is het van het grootste belang dat we tempo blijven maken. In de tweede voortgangsrapportage die door de minister naar de Kamer is gestuurd, wordt gemeld dat er sprake is van een uitloop van de invoering van het rekeningrijden voor vrachtwagens. 2011 gaan we niet halen. Nu was die datum altijd al met enige onzekerheid omkleed, maar in de debatten tot nu toe, inclusief de "go/no go"-discussie, hebben we geconstateerd dat, om de risico's te beheersen, de minister actief gaat sturen op die risico's. Daarom kan voor de deterministische, zeg maar de ideale, planning nog steeds uitgegaan worden van de invoering van de kilometerbeprijzing voor vrachtwagens in 2011. De brief van de minister is op dit punt nu dus niet helder. In de brief wordt gesproken over een toegenomen risicoprofiel, over het manifesteren van risico's en over het communiceren van de probabilistische planning. Veel eerder besproken risico's liggen echter op schema, aldus de tweede rapportage.

Er wordt gesproken over vijf maanden en drie maanden vertraging. Hoe verhouden deze vertragingen zich tot elkaar? Moeten ze inderdaad worden opgeteld of lopen ze deels parallel? In de vorige rapportage werd gesproken over tien weken vertraging. Kennelijk is een veel drastischer besluit genomen en bedraagt de vertraging nu al vijf maanden. Waarom is deze grote vertraging niet actief aan de Kamer gemeld?

De minister meldt dat hij wil gaan communiceren op basis van de probabilistische planning. Maar dat klopt niet met de tabel op pagina 14 van de voortgangsrapportage. Volgens die tabel gaat de vertraging volgens de probabilistische planning veel verder, namelijk tot twee jaar en drie maanden, bij een kans van 85%. De acht maanden is daar nog steeds gerelateerd aan de deterministische planning, zeg maar de ideale lijn. Wat is de reactie van de minister daarop? Het feit dat één risico zich heeft gemanifesteerd, namelijk het risico dat in de vorige voortgangsrapportage al was gemeld en ook geëffectueerd is, die vijf maanden, betekent mogelijk een vertraging voor 2011. Onduidelijk blijft waarom dit een domino-effect voor het hele project moet zijn. De acht maanden werken namelijk door tot aan de definitieve invoering. Waar blijven de door de minister toegezegde maatregelen om actief te sturen op het voorkomen of wegwerken van vertragingen? Zo verwordt projectsturing tot een negatieve lijn, terwijl bij goed hanteren van de projectsturingsmechanismen ook versnellingen tot de mogelijkheden horen. Een voorbeeld van dat bijsturen heeft bijvoorbeeld betrekking op de beschikbaarheid van voldoende inbouwstations. Dit wordt genoemd, maar eerlijk gezegd wel wat summier. Zijn de maatregelen om straks tijdelijk genoeg inbouwstations te hebben bijvoorbeeld wel voldoende? Wat is dan het toegenomen risicoprofiel?

Ik heb nog veel meer vragen, maar die komen later, in een ander debat wel aan de orde. Wel wil de ChristenUnie nog weten wat de gevolgen van de vertraging zijn voor de ambities van Schoon en Zuinig, voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en

Cramer

de toenemende filedruk. Hoe wil de minister deze gaten vullen? Vertraging van de invoering zal namelijk extra invloed kunnen hebben op het realiseren van bouwprojecten of misschien weer stil leggen. Ik lees hier niets over. De minister heeft de schijn tegen en ik verwijs maar kortheidshalve naar het commentaar in Trouw: wel snelheid bij het aanleggen van asphalt, maar vertraging bij de kilometerbeprijzing.

Ik rond af. Minister Eurlings is de minister van de schop in de grond. Hij houdt ons zeer geregeld voor, ik zeg het even in zijn dialect, "beste mansen, ik zit er bovenop". Dat waardeer ik in hem. Hier heeft de minister het echter toch echt laten liggen. Dat het de minister menens is, kan hij mijns inziens aantonen door bij opgetreden of opkomende risico's telkens proactief stappen te zetten in de beheersmaatregelen, door de Kamer daarover te informeren en door zo snel mogelijk de volgende stap te zetten. De ChristenUnie vraagt de minister om het wetsvoorstel inzake de kilometerprijs zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk een week voor aanvang van het zomerreces bij de Kamer in te dienen om inhoud te geven aan die betekenisvolle, onomkeerbare stappen.

Tot slot, misschien zou het gewoon goed zijn, nadat we deze discussie vanavond helemaal gehoord hebben, als de minister deze brief terugneemt en een nieuwe schrijft waarin hij ingaat op nieuwe kansen, een goede planning en een betere onderbouwing van de risico's.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb twee vragen aan de heer Cramer. Zijn woorden lieten niets aan duidelijkheid te wensen over. Mijn eerste vraag betreft Schoon en Zuinig. Zou het niet goed zijn als de minister met een pakket maatregelen komt om alsnog de doelstellingen te halen, ook als er vertragingen bij het invoeren van de heffingen optreden? Mijn tweede vraag is wat voor de ChristenUnie de onomkeerbare stappen zijn die nog deze kabinetsperiode gezet moeten worden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mevrouw Van Gent maakte in haar inleiding al een opmerking over wat er moet gebeuren met de CO₂-doelen als er een gat valt. Ik deel haar zorg. Ik ben dus benieuwd naar het antwoord van de minister. Ik ben geneigd te zeggen dat mocht het zich manifesteren, de minister moet laten zien wat voor oplossingen hij heeft. Volgens mij hebben wij dit ook al gewisseld bij de begrotingsbehandeling. Mijn fractie heeft toen ook de oproep volledig gesteund dat de minister actief moet komen met inhoud voor Schoon en Zuinig en niet daarvoor moet weglopen omdat het ingewikkeld is. Dat steun ik dus, mevrouw Van Gent. Ik denk dat ik een heel belangrijke onomkeerbare stap al heb genoemd, namelijk het indienen van dat wetsvoorstel. Dat is een van de belangrijkste. We zijn ook bezig met een traject voor de fiscale regeling. Dat ligt op zich ook op snelheid. Dit zijn heel belangrijke voorwaarden. De minister geeft in zijn tweede voortgangsrapportage aan dat het verhaal rondom de aanbesteding voor de eerste ronde voor de vrachtwagens op schema ligt. Dat was bij de vorige rapportage nog een belangrijke reden dat wij de discussie over de idealen en de waarschijnlijkheidsplanning hebben gevoerd. Daar verbaas ik mij dus hogelijk over. De minister spreekt over toegenomen risico's, maar ik kan dat niet uit zijn verhaal halen en ook niet uit de onderliggende stukken. Dat zijn wat mij betreft twee belangrijke zaken. Een is al ingevuld, namelijk de fiscale kant. De andere, de wetgeving, is voor ons een

behoorlijk hard punt, vandaar mijn vraag aan de minister om dat wetsvoorstel voor de zomervakantie in te dienen.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister gaat natuurlijk zo meteen toezeggen dat hij het wetsvoorstel voor de zomervakantie naar de Kamer stuurt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nou, dat is dan mooi!

De heer **Van der Ham** (D66): Dan is dat allemaal geregeld, maar wat hebben we er nu eigenlijk aan? De ChristenUnie vindt toch ook dat het eigenlijk van belang is dat wij in deze kabinetsperiode echt iets doen? Als we ervan uitgaan dat het kabinet gewoon zijn tijd volmaakt, is dat tot 2011. De heer Cramer zegt terecht dat er niet wordt aangegeven waarom er vertraging is. Ikzelf en anderen hebben dit ook al geconstateerd. Wil de heer Cramer niet zeggen, zeker nu in eerste termijn maar hopelijk straks ook in tweede, dat het op 1 januari 2011 gewoon moet ingaan voor vrachtwagens en dat de minister daarvoor alles voor uit de kast moet halen wat nodig is? Misschien zijn er extra ambtenaren nodig of moeten er juist extra ambtenaren uit, zodat het allemaal een beetje opschiet. Wil de heer Cramer dat steunen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De heer Van der Ham kent de ChristenUnie niet als een partij die het onmogelijke vraagt van een minister. Daarom wil ik eerst weten wat precies de oorzaak is van het toegenomen risicoprofiel. Zolang dat niet helder is, heeft hij geen goed verhaal voor het niet halen van de termijn van 2011. Dat ben ik met u eens. Ik wil eerst dat verhaal horen. Daarvoor hebben wij hier een debat. Ik betrek niet nu al een stelling over wat er moet gebeuren. De minister heeft het recht om zich eerst te verdedigen. Het is duidelijk dat dit kritisch ligt, want daar ben ik uitgesproken in geweest.

De heer **Van der Ham** (D66): 1 januari 2011 kan dus in eerste termijn in ieder geval de richting zijn. Het is nog niet voldoende onderbouwd waarom die datum niet gehaald kan worden. U hebt het gehad over het beeld van de minister "dat de schop de grond in moet". Daar hebt u in de krant ook iets over gezegd. Juist als coalitiepartner zou u deze minister een schop moeten geven, namelijk onder zijn ... Ik hoop dat u die schop wat harder aanzet dan u tot nu toe heeft gedaan.

De **voorzitter**: Dat komt overeen met uw eerste vraag. De heer Cramer afrondend.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De heer Van der Ham wil mij verleiden tot grote woorden. Dat zal ik niet doen.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik mag toch wel mijn zin afmaken, hoop ik. Ik ben verduleme na twee uur pas de laatste spreker. Nu wil ik ook even!

De **voorzitter**: O.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Sorry, voorzitter. Ik treed in uw gezag, dat had ik niet moeten doen.

Cramer

De **voorzitter**: Nee, waarvan akte.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij moeten niet te gretig zijn.

De heer Van der Ham zegt dat ik de minister een schop moet geven. Ik denk dat ik voor ChristenUnie-begrippen een buitengewoon outspoken tekst had over wat er naar mijn mening niet goed is gegaan. Dat mag men als een virtuele schop beschouwen. Mijn stelling is met nadruk dat de minister een betere verklaring voor het risico moet geven en dat hij dat tot nu toe niet heeft gedaan. Als de heer Van der Ham zegt dat het 1 januari 2011 moet zijn, dan kent hij de stukken niet goed. In de basisrapportage werd voor de deterministische planning al uitgegaan van juli 2011. Als je het naar voren haalt, mijnheer Van der Ham, gaan wij dezelfde weg op als met de hogesnelheidslijn. Dan vragen wij het onredelijke. Als dat toch beloofd wordt, zitten wij nog drie kabinetten lang met ministers die moeten uitleggen dat het een ingewikkeld project is.

De **voorzitter**: Op verzoek van de minister schors ik de vergadering tot 21.25 uur.

De vergadering wordt van 21.13 uur tot 21.25 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik deel aan de leden mee dat de tweede termijn, mochten wij daar niet voor 23.00 uur mee kunnen beginnen, naar volgende week gaat.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben dankbaar dat ik zo snel na verzending de gelegenheid krijg de voortgangsrapportage over de kilometerbeprijzing aan u toe te lichten. Gezien alle prangende vragen in de media en zeker ook hier in uw Kamer is dat voor iedereen een goede zaak.

Laten wij het hoofdthema van de inbreng van de verschillende woordvoerders maar direct bij de kop vatten: de planning. Ik neem u mee naar hetgeen het kabinet heeft gemeld bij zijn besluit om de kilometerbeprijzing in te voeren. Het was de kabinetsbrief van 30 november 2007. In dit kabinetsbesluit, dat heette "Starten met de kilometerprijs", staat letterlijk: "Het kabinet wil starten met vrachtvervoer in 2011. Dit vereist dat het mogelijk is een versnelling aan te brengen in de wetgevings- en aanbestedingstrajecten ten opzichte van het kritieke pad dat uitkomt op 2012."

Deze uitspraak bevat twee elementen die relevant zijn voor de situatie nu: het woord "versnelling" en de woorden "kritieke pad". Het kabinetsbesluit gaf al anderhalf jaar geleden aan dat wij, om 2011 te halen, nog een jaar sneller moesten zijn dan de snelste planning tot dat moment. Daarom hebben wij de zogenaamde deterministische planning ingevoerd: een planning die niet alleen uitging van nul risico, maar ook verder ging paralleliseren, nog meer tegelijkertijd probeerde te doen. Het is dus een planning waarin geen enkel risico is verdisconteerd.

Ik heb destijds in het debat van 6 februari 2008 over dit kabinetsbesluit al aangegeven dat ik in elke rapportage het voorbehoud zal maken dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat. Zodra er zich risico's voordoen, zo heb ik toen gesteld, is het mogelijk dat er zaken in de tijd

gaan schuiven. Het was immers een kritiek pad. Ergo, elk risico dat optreedt, hoe klein ook, betekent dat de datum verschuift. Ik zeg dit zo, omdat aan de kwaliteit van het systeem wat mij betreft niet wordt getornd.

Ik heb in de daaropvolgende rapportages – de basisrapportage kwam in de zomer van 2008 en voortgangsrapportage nummer een in het laatste kwartaal van 2008 – gerapporteerd over de ontwikkeling van die versnelling ten opzichte van het kritieke pad, die ultieme poging het nog sneller te doen dan de snelste marsroute tot dat moment. In de basisrapportage vertaalt zich dit in een deterministische planning waarbij de start implementatie vracht uitkomt op medio 2011. Daaraan ziet u dat zelfs in het allersnelste versnellingscenario er vanaf het begin geen sprake van was dat wij voor de verkiezingen met de vracht zouden beginnen. Er wordt dus niets over verkiezingen heen getild. Destijds was sprake van een kans van 15% op de start vracht in december 2011. Ergo, toen wij begonnen was er al 85% kans dat de vracht op zijn vroegst pas in 2012 zou beginnen. Dat waren de feiten vanaf de eerste dag.

In de basisrapportage van mei 2008 is dus al sprake van een erg kleine kans. Dat is ook logisch. Om het droomscenario 2011 te halen moesten wij een jaar versnellen ten opzichte van de snelste planning die Paul Nouwen en zijn team hadden bedacht. Het eigen BOR van de Kamer constateerde dat in het najaar van 2008 ook al: "Uit de probabilistische planning blijkt dat de geplande startdatum nu al niet meer haalbaar is. December 2012 lijkt een waarschijnlijker startdatum." Dat schrijft het BOR van de Kamer zelf in zijn rapport van eind vorig jaar.

In de eerste voortgangsrapportage van oktober 2008 komt de deterministische planning, waarin alles meezit en wij het nog een jaar sneller kunnen doen, nog steeds uit op medio 2011. De probabilistische planning, waarin rekening wordt gehouden met risico's, is echter verschoven: 15% kans op start met vrachtvervoer in augustus 2012, 85% kans op start met vrachtvervoer later dan 2012. Dat geeft de situatie van dat moment aan. Let wel, wij hebben het bij deze getallen steeds over de introductie van een kilometerbeprijzing voor vrachtwagens. Als het moment voor vrachtwagens iets verschuift, verschuift het moment voor personenauto's ook iets. Dat hoeft niet precies een-op-een te zijn, maar het schuift allemaal wat door.

Er is dus geen sprake van versnelling ten opzichte van het meest kritische tijdpad. Dat was al eerder zo. Ik keer terug naar debatten die wij eerder met elkaar gevoerd hebben. Ik ben altijd heel open geweest over de planning. In het debat van 30 oktober 2008 heb ik het volgende geconcludeerd: "De planning geeft aan dat 2011 niet wordt gehaald. Dat is geen escaperoute; ik ben juist heel transparant wat betreft de planning."

In de tweede voortgangsrapportage, waar wij het vandaag over hebben, informeer ik de Kamer opnieuw over de vraag of het mogelijk lijkt de beoogde versnelling ook daadwerkelijk aan te brengen in het al zo kritische tijdpad. Ook de deterministische planning komt in deze planning niet meer uit op 2011, maar op maart 2012. De probabilistische planning kwam al nooit op 2011 uit. Ook als wij alles op alles zetten en alles 100% meezit, kan het niet lukken om in 2011 kilometerbeprijzing in te voeren. Het is geen keuze, het is een feitelijkheid. Dit is wat alle experts, ook de internationale, ook mijn eigen auditdienst, mij vertellen.

Eurlings

Deloitte heeft zeer belangrijke conclusies getrokken. Ik heb de Kamer daarover bericht in het algemeen overleg van 18 november 2008: "Deloitte voegde een zeer belangrijke conclusie toe aan het beeld dat bij de projectorganisatie bestond over de voorbereiding van de aanbesteding. Deloitte constateerde namelijk dat niet aantoonbaar was dat de afbakening van de vijf tijd-kritische percelen de juiste was. Door het ontbreken van integrale architectuur kan onvoldoende geverifieerd worden of de gedefinieerde aanbestedingspercelen goed zijn gekozen." Het was dit verzwarende punt van het project dat de eerste doorslaggevende reden was om mij te adviseren extra tijd uit te trekken voor verbetering en afronding van systeemeisen en ontwerp. De audit van Deloitte kwam gereed op 11 augustus.

Gezien de verschuiving van het kritieke pad kan ik niet anders dan constateren dat het droomscenario – een versnelling van nog een jaar ten opzichte van de meest kritische planning – niet mogelijk is. Het is niet gelukt. Ik zeg dit, wetend dat mijn projectteam, waarvan een aantal leden hier aanwezig is, met hart en ziel hieraan werkt, zich heel veel ontzegt en er vol voor gaat. Dat zeg ik met heel veel respect. Gezien de voorgaande rapportages komt deze conclusie niet uit de lucht vallen. Ik heb net geciteerd: ik ben consistent geweest en heb hierover consequent en open gerapporteerd. Dit alles betekent niet dat wij op onze lauweren gaan rusten, zeg ik over de hoofden van de leden heen tegen de partijen in de markt, dat men het hore. Wij gaan niet op onze lauweren rusten, mijn projectorganisatie stoomt door.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dank voor dit antwoord. U haalt terecht een aantal voortgangsrapportages aan die wij er natuurlijk ook op hebben nageslagen. Toch wil ik daarbij een kanttekening plaatsen. Wij hebben rondom de "go/no go"-besluiten gesproken over het voorkomen van kansen in de waarschijnlijkheidsplanning. U bent daar duidelijk in geweest: u hebt impliciet de opdracht aanvaard om zo goed mogelijk te werken volgens de deterministische, de wenselijke planning. U wilt namelijk actief sturen op die risico's om ervoor te zorgen dat die worden beheerst. Wij wisten allemaal dat het een spannende aanneme was, kijkend naar andere grote projecten. Ik snap op zich wel dat u zegt dat die risico's kunnen optreden, maar mijn vraag is welke acties u onderneemt om ervoor te zorgen dat de risico's worden ingelopen, of niet langer doortikken. De vijf maanden hebben wij al aan onze broek, want die systeem-architectuur moest gerepareerd worden, maar uiteindelijk moet je ook kijken of je daarmee een versnelling voor de rest van het traject kunt bereiken.

Minister **Eurlings**: Wij zullen vanzelfsprekend alles op alles zetten om te voorkomen dat onnodig tijd wordt verspild. Mijn projectteam verspilt geen dag. Als je zo'n traject ingaat, laat je je terecht – laten wij leren van het verleden – omringen met nationale en internationale adviseurs. Je komt dan op een punt waarop zij zeggen: als u nu niet oppast, hebt u later in het traject een heel groot probleem. Dan kun je drie dingen doen. In de eerste plaats kan ik dit wegmoffelen en doen alsof de zon schijnt, maar dan sta ik hier op de verkeerde plaats. In de tweede plaats kan ik het gevaar wel melden, maar mij er niets van aantrekken, en dan komt de klap later in het project. Er komt dan een giga-vertraging, of wij moeten helemaal terug, of het systeem blijkt niet te

werken. In de derde plaats – dat is mijn keuze tot de laatste dag dat ik hier zit –: als ik om goede redenen te horen krijg dat ik een aantal weken extra de tijd moet nemen omdat ik anders later nat ga, dan neem ik die tijd. Wij hebben namelijk, dames en heren, een keer de tijd om dit goed te doen, wij krijgen geen tweede kans. Als het een faliekante mislukking wordt, is dit project voor lange tijd van de baan. Ik heb uit het coalitieakkoord een opdracht gekregen, en ik probeer zo goed en zo kwaad mogelijk een open, transparant en goed leider van dit megaproject te zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister geeft aan dat hij wel gek zal zijn om het advies van zijn adviseurs in de wind te slaan. Maar bij de eerste discussie bleek, zoals de minister zelf aangaf, dat de deterministische planning er naast zat, wat een bepaald risico inhield. Bij de tweede discussie was dat risico al iets toegenomen. Toch heeft de minister er op dat moment voor gekozen om te blijven sturen en werken volgens de deterministische planning, de ideale lijn. Nu kiest hij ervoor om de waarschijnlijkheidsplanning te hanteren en er niet meer op een andere manier over te rapporteren omdat hij de tijd die adviseurs hem geven, wil nemen. Maar de minister beantwoordt daarmee niet mijn vraag hoe hij door proactief maatregelen te treffen daarop gaat sturen en dat de Kamer laat weten.

Minister **Eurlings**: Ik heb vanaf het begin af aan gesteld dat de kans dat ik die supermooiweering haal veel kleiner is dan de kans dat het niet lukt. Ik heb in oktober al gezegd dat wij 2011 niet halen als je naar de planning kijkt. Ik heb zojuist een citaat genoemd. Wij overwegen om op basis van een aantal adviezen bij de volgende voortgangsrapportage echt over te gaan naar die kansbenadering. Ik kom zo terug op de argumenten daarvoor, maar ik zal eerst zeggen welk gevaar er dreigt. Als je nu constateert dat wij die versnelling van een jaar niet kunnen halen, is het reële risico dat als je een projectorganisatie blijft sturen op een onrealistisch positieve planning, men alles op alles gaat zetten om die planning te halen. Dan gaat men in het project allemaal dingen tegelijk doen en in elkaar schuiven, terwijl adviseurs zeggen dat wij dat niet moeten doen omdat het een risico is. Dan neemt het risico op de lange termijn gigantisch toe.

Dat zag je ook gebeuren op een zeker moment in het traject. De lijn van de deterministische planning werd tussen de basisrapportage en de eerste voortgangsrapportage gehouden. Als alles meezat en wij konden versnellen, bleef het juli 2011. De waarschijnlijkheidsplanning echter, die veel meer rekening houdt met reële risico's, schoot van december 2011 naar augustus 2012. Zo kun je dus heel suboptimaal bezig zijn: keeping the dream alive. Dat is werken tegen beter weten in en dat kan je aan het eind van de rit heel veel kosten. Daarom ligt de vraag voor of wij niet veel beter kunnen uitgaan van het echte kansenuitgangspunt. Ik kom straks op de verdere argumentatie terug.

Iedere kans op versnelling zullen wij pakken. Wij hebben het bijvoorbeeld vaak gehad over het garantiespoor en het hoofdspoor. Als die markt snel tot stand komt, hoeven wij niet lang hoofd- en garantiespoor naast elkaar te laten bestaan. Dat kan heel veel risico's wegnemen. Ik heb best goede hoop dat dit mogelijk is. Ik heb met de CEO's van bedrijven om de tafel gezeten en

Eurlings

zij willen echt. Natuurlijk hoop ik daarop en zijn wij daarop gebrand.

De **voorzitter**: Is dat een voldoende antwoord, mijnheer Cramer? Dit is trouwens geen uitnodiging.

Minister **Eurlings**: Mag ik nog een zin toevoegen? Ook bij een planning die rekening houdt met risico's – mochten wij daartoe overgaan – zie je direct het effect van je handelen. Je ziet direct de beloning als je een versnelling kunt doorvoeren en direct de negatieve kant als je verder vertraagt. Die planning heeft meer echtheidswaarde dan een mooiweerscenario dat niet meer realistisch is. Als wij daartoe overgaan, houd je de druk van de planning, maar is het wel een planning waaraan wij meer geloof kunnen hechten, die realistischer is en suboptimalisatie voorkomt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Een planning heeft onzekerheden; daarover zijn wij het zonder meer eens. Maar wat gebeurt hier nu eigenlijk? Zijn de onzekerheden onzekerder geworden? Adviseren uw adviseurs dat u rekening moet houden met onzekerheden of hebben de onzekerheden zich gemanifesteerd en zijn ze reëel geworden? Dan is het gewoon een verschuiving in de tijdbalk. Ik vind dat u de Kamer helderder in dit systeem moet meenemen, want dat is nu niet gebeurd.

Minister **Eurlings**: Ik kom daar straks heel gedetailleerd op terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zoals gewoonlijk weet de minister het mooi te brengen. Hij zegt dat hij keihard bezig is en helaas kan hij het droomscenario niet halen. Dat is allemaal verschrikkelijk. Het gaat mij erom dat wij niet in een soort nachtmerriescenario terechtkomen waarin keer op keer sprake van uitstel is. Wij krijgen een brief van de minister en hij laat een persbericht uitgaan. Niet alleen de GroenLinks-fractie maar ook andere fracties zijn zich hiervan kapot geschrokken en vragen zich af wat er aan de hand is en wat dit voor verdragstactiek is.

Wat zijn nu precies die risicoprofielen die zijn toegenomen, zoals in de brief staat, en welke risico's hebben zich nu heel precies extra gemanifesteerd? Gaat de minister er nog steeds van uit, en daar reken ik wel op, dat in deze kabinetsperiode onomkeerbare stappen worden gezet om de kilometerheffing te gaan invoeren?

Minister **Eurlings**: Op die laatste vraag is mijn antwoord kort en krachtig ja. Ik zal dat straks ook nader toelichten. Op uw eerste vraag kom ik straks nog heel gedetailleerd terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat kan de minister wel zeggen, maar wij krijgen hier een soort peptalk als inleiding dat het allemaal eigenlijk geweldig gaat en dat er al eerder tegenvallers zijn gemeld en dat die zich nog erger hebben gemanifesteerd. Ik moet zeggen dat ik daar nu een beetje klaar mee ben. Ik wil gewoon een helder antwoord. Waarom heeft de minister dat niet in die brief geschreven? Ik wil gewoon de feiten horen van de minister.

Minister **Eurlings**: Die krijgt u zo meteen te horen. U kunt politiek bedrijven; ik sta hier gewoon als een

projectleider. Ik neem die taak heel serieus. Vanaf het begin heb ik aangegeven wat de risico's zijn. Ik heb zojuist citaat na citaat genoemd, ook van het BOR, het eigen onderzoeksbureau van de Tweede Kamer. Ik zou u verrassen met vertraging na vertraging als ik de risico's zou ontkennen. Ik ontken ze niet, ik leg ze open op tafel. Ik ga ze straks gedetailleerd met u doornemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar deze mijnheer die in vak-K staat, is natuurlijk geen projectmanager maar dat is de minister van Verkeer en Waterstaat en natuurlijk bedrijft hij ook politiek. Kom op zeg! Waar zijn wij nou mee bezig?

Minister **Eurlings**: Ik ben eindverantwoordelijke voor dit project. Ik ga dit project leiden op basis van feiten en niet op basis van politieke maar onrealistische wensen.

De heer **Koopmans** (CDA): Als ik de bijdrage van de minister mag samenvatten dan zegt hij: ik kies voor zorgvuldigheid, ik heb het u eerder gezegd en ik heb de Kamer eerder gewaarschuwd. Baalt de minister er dan zelf niet van dat eigenlijk door de wijze waarop het ministerie het bericht naar buiten heeft gebracht, er een soort beeld is ontstaan dat het hele kilometerheffingsproject jarenlang vertraging heeft opgelopen en dat daardoor het draagvlak risico loopt?

Minister **Eurlings**: Ja, ik keek wel op van het grote nieuws dat het creëerde, omdat ik al in oktober in alle openheid heb gezegd: als ik naar de feiten kijk wordt het in 2011 niet ingevoerd. Ik heb zojuist de letterlijke quote gegeven. Ik heb daarbij gezegd dat het geen escape-politiek is, maar dat ik er heel open over ben geweest. Ik heb er nooit een geheim van gemaakt dat de kans dat het eind 2011 gebeurt veel kleiner was dan de kans dat het niet lukt en dat het later wordt. Dus ik keek wel op van die grote ophef. Ik verspil geen dag. Ik kies dus niet bewust voor uitstel, maar het is wel een complex project. Ik sla terechte waarschuwingen van goede experts niet in de wind.

De heer **Koopmans** (CDA): Betekent dit ook dat de minister erkent dat de communicatie op dat gebied gewoon zorgvuldiger moet? Ook de CDA-fractie wil niet dat door beelden die kunnen ontstaan, anderen kunnen gaan roepen dat de kilometerheffing een problematisch dossier wordt. Dat mag wat ons betreft niet gebeuren.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik met u eens, maar tegelijkertijd constateer ik wel dat de communicatie tweeledig was. De ANWB heeft haar volle begrip uitgesproken voor deze voortgangsrapportage en heeft die verstandig genoemd. TLN, EVO en KNV hebben zich terecht geschaard achter de lijn zoals die in de voortgangsrapportage stond. Dat krijgt dan misschien wat minder pers, maar ook dat was een deel van de communicatie. Ik zeg dat er in die zin sprake is van een zeer constante lijn ten opzichte van de eerdere rapportage. Ik ben blij dat ik zo snel de kans krijg om dat hier uit te spreken. Het antwoord op de vraag van mevrouw Van Gent of er onomkeerbare stappen worden gezet is dus: ja, punt.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij gaan straks horen wat nu precies de reden is van die vertraging. U zegt dat u

Eurlings

projectleider bent. Mevrouw Van Gent zei terecht dat u natuurlijk ook politicus bent. U kijkt ook om u heen. Wij hebben veel debatten gehad over die 5%. U weet ook dat als een project zijn finale stadium bereikt, er altijd afvallers zijn. Ik kan u garanderen dat er in 2011 of 2012 partijen zijn die eerst een akkoord aan u hebben gegeven maar uiteindelijk toch uit de boot gaan vallen. Mijn vraag is aan u, niet als projectleider maar als politicus, hoe u dat gaat wegen. Zal u zich daardoor uit het veld laten slaan? Maakt u zich daar zo gevoelig voor dat het draagvlak zo breed moet blijven als het nu is? Of heeft u ook de politieke opdracht om het naar het einde toe te brengen, ongeacht het feit dat er allerlei kikkers uit de kruiwagen gaan springen?

Minister **Eurlings**: U kunt van mij zeggen of denken wat u wilt, maar niet dat ik geen lef heb. Ik ben niet bang. Ruud Lubbers zei ooit dat politiek niets is voor bange mensen en daarin heeft hij gelijk. Ik ben niet bang. Als ik zeg dat ik een coalitieakkoord uitvoer, doe ik dat, zonder hidden agenda. Ik doe dat echter wel serieus. Eerder heb ik gezegd dat je in de politiek als bestuurder, als minister, altijd in een spagaat terecht komt. Enerzijds run je een project en ben je dus eindverantwoordelijke voor zo'n groot en complex project. Anderzijds is er de politieke wenselijkheid die soms niet helemaal realistisch is, maar die in het politieke domein terecht of onterecht een grote rol speelt. Als je daartussenin gaat zwabberen, gaat het mis. Dan ga ik namelijk dingen tegen de Kamer zeggen waarvan adviseurs en ik weten dat die niet kunnen. Ondanks dat, ga ik die dingen dan toch voor waarheid verkopen. Dan komt u van een koude kermis thuis en zult u later terecht zeggen dat ik er een potje van gemaakt heb, dat ik de risico's veronachtzaamd heb en dat ik het project daardoor in de gevarenzone heb gebracht.

Het grootste gevaar voor dit project is naar mijn idee dat wij fouten maken en dat die ene kans die er is om een eerlijk en goed systeem te creëren, wordt verknald. De beste garantie voor het niet verknallen van dit project, is openstaan voor kritiek en voor signalen van experts en er je voordeel mee doen. Wij verspelen geen dag. Als mij wordt gevraagd, wat extra tijd te nemen met de intentie om problemen te voorkomen, vind ik niet dat er sprake is van tijd verspelen maar van tijd investeren om ervoor te zorgen dat het goed gaat.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb al eerder meegemaakt dat de minister met bewijslast in de vorm van rapporten enz. kwam, namelijk in een algemeen overleg. Hij citeert wel uit een rapport van de Kamer. Wij willen gewoon weten wat de feiten zijn. Ik wil weten wat de risico's en de adviezen zijn. De mededeling van de minister dat hij de CEO's van bedrijven heeft gesproken en dat die het zien zitten, begrijp ik. Ja natuurlijk, mijnheer de minister. Die zijn met u in gesprek om voor miljarden orders binnen te halen. Natuurlijk zien zij het zitten. Zij zagen het ook zitten toen de hsl en de Betuweroute aan de orde waren. Wij willen echter dat u echt met de feiten komt. Wij willen gewoon risicoberekeningen en dergelijke zien.

Minister **Eurlings**: Ik doe niet anders.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee. In de rapportage die wij hebben gekregen, staan wat meningen. Daar staat geen echt feit in. Wij willen nu gewoon de feiten horen. Dit komt namelijk niet vertrouwenwekkend over, integendeel.

Minister **Eurlings**: Laat de heer Aptroot beginnen met het lezen van de tweede Voortgangsrapportage. Als je het hebt over feiten en risico-inschattingen, geef ik een paar feiten: een deterministische planning, dus een goedweerplanning waarin alles mooi is en er niets gebeurt wat vervelend is, is voor de vracht maart 2012. Neem je de risico's mee, dan hebben wij 15% kans om te starten in maart 2013 en is er 85% kans – dat is dus bijna 100% – om in mei 2014 te starten. Dit zijn gewoon de feiten. Die plannings zijn ook gestaafd. Die zijn extern getoetst. Het zijn reële inschattingen. Over feiten gesproken, ik kan het niet beter brengen dan op deze manier.

De heer **Aptroot** (VVD): Dit zijn conclusies die worden getrokken. Wij willen dat extern staven. Die onderbouwing willen wij gewoon zien. Wij hebben er al geen vertrouwen in en gezien de eerdere uitspraak van mevrouw Roefs concludeer ik dat zij dat helemaal niet heeft. Laat de feiten maar voor zich spreken. Stuur u gewoon die rapporten naar de Kamer, morgenochtend.

Minister **Eurlings**: Bij u is het probleem niet zozeer het ontbreken van vertrouwen. Excuses, maar het probleem is dat u opeens mordicus tegen bent. Ik ga u toch niet overtuigen, al zal ik mijn best blijven doen. Bij de heer Hofstra lukte dat twee weken geleden in de Eerste Kamer beter dan bij u nu, maar dat maakt niet uit. U hebt het volste recht om van positie te veranderen. Ik zal zelf kijken wanneer ik u een valide planning kan laten toekomen. Dan moet die planning er wel definitief liggen, ook ter onafhankelijke toetsing. Als dat zo is, is dat geen enkel punt.

De heer **Aptroot** (VVD): Maar u zegt dat die er is, dus dan kan dat stuk morgenochtend naar de Kamer komen. Nu moet u niet naar de ambtenaar kijken of dat er al is.

Minister **Eurlings**: Dat is weer een leuke poging. U kunt weer ontevreden van de interruptiemicrofoon af gaan. Zodra ik dat kan sturen, zal ik dat doen. Rekent u er maar op dat datgene wat ik hier noem, echt ... Ja, dapper!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb het gehad over versnellingsmogelijkheden. Ik hoorde de minister net zeggen dat het verschil tussen vrachtauto's en personenauto's al kleiner is geworden. Ik zou daarop graag een nadere toelichting hebben. Waar hangt dat precies van af? En ik hoorde de minister nog een andere versnellingsmogelijkheid noemen. Die had ik eerst ook op mijn lijstje staan. Hij zei dat het hoofdspoor eerder in zou kunnen treden. Het volgende citaat heb ik juist anders geïnterpreteerd: "Daarna heeft de tenderboard geadviseerd om de afstemming tussen het hoofdspoor en garantiespoor voor de registratieapparatuur niet van meet af aan, maar later te laten plaatsvinden." Ik dacht dat ik daaruit moest afleiden dat het hoofdspoor later ingaat. Dit is in tegenspraak met wat de minister net zei: daar is juist winst te behalen.

Minister **Eurlings**: Wij moeten niet twee dingen door elkaar halen. Ik zou graag toekomen aan die vierehalve maand en die drie maanden. Er is een verschil tussen enerzijds de wijze waarop je het hoofdspoor en het garantiespoor zorgvuldig opstart en anderzijds hoelang je met die twee sporen moet doorgaan. Hoe snel kun je

Eurlings

zeggen: ik kap met die twee sporen en ga me vol op één spoor – hopelijk het hoofdspoor – richten? In de aanzet duurt het iets langer vanwege de opmerking van tenderboard. Dit betekent niet dat als je een van de twee lifelines kunt afkappen, je niet heel veel versnelling kunt behalen. Laten we ons echter niet rijk rekenen. In het licht van de vraag naar versnellingsideeën kan dit echter iets betekenen voor de personenauto's.

De **voorzitter**: Ik geef de heer Van der Staaij en de heer Roemer nog het woord. De minister heeft een paar keer verwezen naar het antwoord dat hij nog gaat geven op de gestelde vragen. Ik krijg de indruk dat de Kamer daar nu al vragen over stelt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De minister zei net dat hij ongelukkig is met het beeld dat alles op de lange baan wordt geschoven. Op dit ingewikkelde dossier komen echter regelmatig mythes en fabeltjes in de beeldvorming terecht. Moet de minister daar niet alerter op zijn en er tegenwicht aan bieden?

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. De vraag van de heer Van der Staaij naar een communicatiestrategie is zeer terecht. Mensen zijn in Nederland wijs genoeg om zelf te bepalen: vind ik dit een goed systeem of niet? Mensen zullen zich op een gegeven moment ook gaan afvragen: wat betekent het voor mezelf? Het is belangrijk dat mensen gaan zien wat hun situatie met gezin en auto is als alles blijft zoals het is, en wat die wordt als over wordt gegaan naar het nieuwe systeem. Daarvoor hebben wij wel de wetgeving nodig en moeten wij weten of wij eraan toe zijn. De Kamer kan er zeker van zijn dat wanneer de vragen daarover zijn verhelderd, niet alleen ik maar alle vertegenwoordigers van de organisaties die communicatieslag zullen maken. Zij zullen aan hun achterbannen laten zien wat het uitmaakt. Ik zie zeer uit naar dat moment, want onbekend maakt onbemind. Het zorgt ervoor dat mensen nu gemakkelijk bang worden gemaakt. Je moet het kunnen vertalen naar concrete situaties: wat betekent het voor mevrouw A of meneer B die zoveel rijdt met die auto, nu en straks? Veel mensen zullen zich dan achter de oren krabben en zeggen: het nieuwe systeem is niet alleen eerlijker, mij komt het ook goed uit.

De heer **Roemer** (SP): De minister zorgt natuurlijk zelf voor dat communicatieprobleem. In de voortgangsrapportage – twee andere woordvoerders hebben dat al in andere bewoordingen gezegd – staan conclusies op basis waarvan de minister tot zijn keuze is gekomen. Op basis daarvan kan de Kamer niet lezen hoe die conclusies zijn gestaafd. De minister is dus zelf verantwoordelijk voor de beeldvorming. Ik geef hem groot gelijk: als je grote risico's loopt, moet je je achter de oren krabben en afvragen of je het anders moet doen. Wat mij betreft, had hij echter nog een stapje verder moeten gaan. Hij schrijft zelf in de voortgangsrapportage dat het een project blijft met ongelooflijk grote risico's, van begin tot einde. In dat licht moeten wij ons afvragen of wij nog moeten doorgaan met het project. Anders blijven wij de wereld in helpen dat wij bezig zijn met een project waarop de minister onvoldoende grip krijgt. Daarvan hebben wij in het verleden te veel voorbeelden gezien.

Minister **Eurlings**: Het komt de heer Roemer toe dat hij

die vraag met "nee" beantwoordt. Het stond ook in het verkiezingsprogramma: de SP was tegen, is tegen en zal waarschijnlijk tegen blijven. De coalitie heeft die vraag echter met "ja" beantwoord. Via het coalitieakkoord is dat neergeslagen in het besluit van november 2007. Wat mij te doen staat, is het project goed managen – zorgvuldigheid boven haastige spoed die later tot problemen leidt – open zijn over risico's en niets onder tafel moffelen. Wat de communicatie betreft: het is ook een kwestie van elkaar goed horen en goed willen horen. Ik hoop dat ik dadelijk echt op de details kan ingaan. Ik constateer dat TLN, EVO, KNV en de ANWB op een totaal andere manier hebben gereageerd op de voortgangsrapportage dan sommige woordvoerders. Het is aan ieder om te reageren zoals hij wil, maar iedereen is natuurlijk ook een klein stukje medeverantwoordelijk voor het beeld dat naar buiten ontstaat.

De heer **Roemer** (SP): U loopt natuurlijk hierin voorop, minister. U komt met de voortgangsrapportage, u beschikt over de feiten, u weet waar u tegenaan loopt en u weet wat de risico's zijn. Wij zijn volgend en moeten dat aanhoren. U komt met conclusies, maar u schrijft niet waar die op gestoeld zijn. U kunt wel zeggen dat het in het verkiezingsprogramma staat, maar daar stond de vliegtaks ook in. Blijkbaar had u allerlei redenen om die toch niet te handhaven. Die redenen hebt u bij dit project weer. U loopt tegen onoverkomelijke risico's en problemen aan. Wees daar dan helder in en laten wij gelijk overwegen of dit wel zo haalbaar is als een deel van de coalitie graag wil. Volgens mij hoort u daar niet helemaal bij.

Minister **Eurlings**: Uw antwoord op die vraag is dat het niet haalbaar is. Dat was het en dat zal het blijven. Ik heb de coalitiewoordvoerders gehoord en die hebben vandaag geconstateerd dat het wel haalbaar is. Zo zijn gewoon de feiten. Er is een verschil van mening – ik kijk daar wat anders tegenaan – over de vraag of de voortgangsrapportage helder is of niet. Ik vind dat die zeer helder is. U kunt zeggen dat deze wat negatief valt omdat een en ander wat tegenvalt. Ik ben gewoon eerlijk. Ik zeg gewoon waar het op staat, ook als die boodschap politiek wat minder goed uitkomt. Het zou toch heel gek worden als ik van alles onder de tafel moet gaan moffelen om een feelgoodshow en een feelgoodbeeld naar buiten te brengen. Dan hebt u terecht achteraf een probleem met mij, want dan blijf ik de kluit te belazeren. Dat doe ik niet en dat zal ik niet doen. Tot de laatste dag dat ik hier sta, gooi ik alles hier op deze tafel en ben ik heel open over de risico's die er zijn.

De heer **Koopmans** zei dat wij eigenlijk weer terug zijn bij de planning van het platform-Nouwen. Daar heeft hij gelijk in. Ook de ANWB, EVO, KNV en TLN constateren dat wij terug zijn bij die oorspronkelijke inschatting van het platform-Nouwen. Het platform zei in december 2005 dat er 7,5 tot 11 jaar na het besluit van 2005 nodig zou zijn om Anders Betalen voor Mobiliteit in te voeren. In zo'n proces zitten heel veel onzekerheden die stap voor stap zichtbaar worden. Soms zit het mee en soms, misschien wel vaker dan soms, zit het tegen. Dat krijg je met dit soort zeer vernieuwende projecten.

Misschien even een kleine zijweg voor ik op de risico's zelf kom. Ik ga in op het karakter van het project zelf. Wat wij hier aan het doen zijn – dat erken ik ruiterlijk, want weten en beseffen maken dat je alerter bent – kent qua

Eurlings

complexiteit en omvang tot nu toe in de wereld zijn gelijke niet. Mevrouw Van Gent zei: de minister is politiek, het komt hem goed uit om dit te zeggen. Ik zei dat echter niet. Het was iemand die zeer centraal in de hele opzet van het Duitse Maut-project heeft gestaan. Hij zei: wij hebben veel gedaan en wij hebben een moeilijke tijd gehad, maar wat jullie doen is nog veel complexer.

Mevrouw Van Gent zei dat het Duitse systeem in twee jaar allemaal spic en span was. Wat zijn de feiten? Het Duitse systeem is helemaal niet in twee jaar ingevoerd. Het heeft flinke vertraging opgelopen tijdens het project. Ik noem wat data. In december 1999 vonden de besluitvorming, de wetgeving en de start van het technisch implementatieplan plaats. Begin 2005 zijn vijf bedrijven geselecteerd om een gedetailleerd voorstel in te dienen. In september 2002 werd een contract met één consortium getekend. Augustus 2003 was vervolgens de beoogde start. Er bleken grote problemen bij de implementatie te zijn. Wanneer was nu de uiteindelijke start? Dat was in januari 2005. Dat zijn de feiten: december 1999 tot januari 2005. Dat zijn geen twee jaar, maar heel wat meer.

Ik zeg hierbij dat het Duitse systeem in essentie veel eenvoudiger is. Het geldt alleen op hoofdwegen en er is geen tijd- en plaatsdifferentiatie. Je kunt dan niet met spitstarieven aan de slag, zoals de heer Koopmans al zei. Het Duitse systeem biedt ook geen kansen aan milieu. Er is ook maar een service provider. Daardoor is de markt die wij allemaal graag zien ontstaan, in dezen volstrekt niet aan de orde. Ik zeg dit niet om mijn straatje schoon te vegen, maar wel opdat wij realistisch zien hoe complex dit proces is. Willen wij het tot een goed einde brengen, dan moeten wij het ook realistisch zien. Als wij elkaar voor de gek houden en met elkaar lekker optimistisch doen in deze zaal, gaat het buiten deze zaal heel snel mis.

Hoe is het nu gegaan? Over twee genomen beheersmaatregelen – de zogenaamde acht maanden – hebben velen van u het al gehad. Wat de eerste viereuhalf maand is gebeurd – het waren er geen vijf – is niet nieuw. Ik pak even de eerste viereuhalf en daarna kom ik op de volgende drie. Ik heb eerder gemeld dat wij extra tijd nodig hadden. Ik heb op 5 september 2008 gemeld, meer dan een halfjaar geleden, zeven maanden geleden om precies te zijn, dat ik na de vakantie, ik dacht op 18 augustus vorig jaar, heb besloten om tien weken extra de tijd te nemen. Die tien weken heb ik op advies van Deloitte genomen om de percelen in de aanbesteding van het garantiespoor beter te beschrijven en nauwkeuriger af te bakenen. Ik heb daarna in het debat gezegd – dit is dus oud nieuws – dat ik daar bewust voor had gekozen om problemen te voorkomen. Als ik zo'n advies krijg, kies ik bewust voor extra zorgvuldigheid; ik krijg die adviezen niet voor niets. Het heeft even geduurd voor wij weer in debat kwamen. Dit is geen euvelduiding. De termijn van tien weken eindigde op 15 oktober jongstleden. Wij hebben vervolgens op 31 oktober jongstleden een AO gehad. Op 18 november jongstleden hadden wij weer een AO. Op 26 november jongstleden heeft plenair een VAO plaatsgevonden en op 6 december jongstleden de stemming. Ik heb op 6 november jongstleden gezegd dat ik tot de stemming zou wachten alvorens verder te gaan met de aanbesteding. Het is goed gebruik om zo met de Kamer om te gaan. Ik heb gezegd dat ik ook in uw bankjes had gezeten en dat ik zou wachten tot het moment dat de Kamer zich wederom had kunnen

uitspreken. Ik heb er bewust voor gekozen om op de stemming te wachten, terwijl de Kamer vlak voor het zomerreces al haar goedkeuring had gegeven. Er waren echter vragen en daarom heb ik besloten om opnieuw te wachten en de Kamer opnieuw de kans te geven om erover te stemmen. Zo is er tussen 5 september en 18 december, toen wij de certificering en aanbesteding van viereuhalf maand definitief hebben gestart, tijd verstreken. Een groot deel van die tijd hebben wij op elkaar gewacht om de discussie goed met elkaar te kunnen voeren. Dat is in mijn ogen geen weggegooid tijd, maar dat is mijn mening. Tot zover die viereuhalf maand. Dit is oud nieuws, want dit hebben wij uit-ent-er-na met elkaar besproken. U is net voor het kerstreces ook meegedeeld dat de aanbesteding et cetera was gestart. Dit is dus allemaal niets nieuws. Wat kwam er nu bij? Dat is het grote nieuws van deze tweede voortgangsrapportage. Ik breng het even terug tot de echte proporties, maar laat ik eerst nog zeggen wat er is gebeurd voordat wij op de tweede voortgangsrapportage kwamen. Ik ben even in mijn stukken aan het kijken. Ik houd de spanning erin. Nee, ik pak die nu toch aan. Laat ik het meteen doen. Het is voor mij ook een beetje laat.

Nu komt het echte nieuws. Op advies van tenderboard hebben wij voor het najaar drie maanden extra ruimte ingeboekt – ik kijk vooruit; ik had het ook nog even kunnen laten zitten – voor een betere afstemming tussen de trajecten van aanbesteding en certificatie oftewel, in onze taal, voor een betere afstemming tussen het garantiespoor en het hoofdspoor. Waar zit dat nu in? Ik probeer het in mijn woorden te zeggen. Tenderboard heeft gezegd: wij gaan die twee sporen doen. Daar hebben wij het vaak over gehad. Voor het hoofdspoor geldt marktvrijheid, voor het garantiespoor een terugvaloptie. Nu heeft tenderboard geconstateerd dat het eigenlijk niet kan dat je bedrijven die vaak op de twee sporen inschrijven, tegelijkertijd dat kastje in dialoog met elkaar laat ontwikkelen voor het garantiespoor en het hoofdspoor. Ik zeg dit in mijn woorden en gebruik dus geen juridische termen. Dan kom je op twee misschien totaal verschillende concepten. Een bedrijf dat aan twee dingen meedoet, ontwikkelt twee verschillende instrumenten op het garantie- en het hoofdspoor. Tenderboard zegt dat je dat zagezegd niet kunt maken en dat de specificaties gewoon bij de aanbesteding moeten worden ontwikkeld en dat daarop moet worden gewacht met het hoofdspoor, zodat men weet waar men aan toe is en men kan doorpakken. Dat zegt tenderboard. Dit kost drie maanden bij de start. Dat heeft zich niet voorgedaan. Er is nu geen vertraging.

Het is echter wel iets wat wij serieus nemen. Daarom boeken wij aan het eind van dit jaar drie maanden extra in. Zodra ik dit wist, heb ik neergeschreven dat wij zorgvuldigheidshalve, om goed om te gaan met de marktpartijen, die extra ruimte gaan nemen. Totale openheid, vooruitkijken, niets onder de tafel en onder het vloerkleed moffelen. Dat doen wij, niet meer en niet minder. Er is op dit moment dus nog niets veranderd ten opzichte van eind vorig jaar, maar ik voorzie – dat is de keuze die ik zelf maak – dat wij om het echt goed te doen met de marktpartijen drie maanden extra nodig hebben aan het eind van dit jaar. Dat heb ik de Kamer stante pede gemeld.

Ik kom op de marktpartijen; ik ga er nu snel doorheen. De certificering en aanbesteding zijn dus gestart. Daarmee zijn wij verder dan ooit.

Eurlings

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik stel een vraag over de aanbesteding. De minister spreekt over drie maanden. Moet ik uit zijn woorden opmaken dat dit naar voren gekomen is na 31 december en dus inderdaad eigenlijk al een stapje verder is dan de tweede voortgangsrapportage?

Minister **Eurlings**: Ik zal u dadelijk de precieze datum laten weten. Ik zei zojuist dat de tenderboard dit eind vorig jaar heeft melded. Maar ik kan u dadelijk de precieze datum melden, als u dat wilt. Omdat ik wist dat dit zich later zou voordoen, heb ik dit gemeld in deze voortgangsrapportage. Ik houd er niet van om dit soort dingen vooruit te schuiven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik was bijna blij met het verwachte antwoord, maar van dit antwoord word ik toch weer wat verdrietig. Hierover ging namelijk mijn vraag in eerste termijn. Ik vind dat u dit soort dingen proactief moet melden en niet pas in de rapportage, want dit betekent wel wat. Nogmaals, wij kennen u als een minister die daarin inderdaad open wil zijn, maar voor ons betekent openheid dat wij daarover door middel van een brief geïnformeerd willen worden. Zo hebt u ook gemeld dat wij op het kritieke pad zitten als wij het AO uitstellen.

Minister **Eurlings**: Ik snap de vraag, maar ik hoop dat de heer Cramer er begrip voor heeft dat wij, als iets geadviseerd wordt, eerst goed gaan kijken hoe het precies zit. Kunnen wij echt niet voorkomen dat wij drie maanden langer moeten nemen? Ik zit namelijk niet te wachten op dit soort vertragingen. Zo'n proces speelt zich dan in het projectteam af. Vervolgens is de vraag aan de orde die mij vanuit onze gezamenlijke verantwoordelijkheid de belangrijkste lijkt, namelijk of ik het de Kamer op een zodanig tijdstip meld dat zij nog kan zeggen: minister, wij vinden als Kamer dat u die drie maanden niet hoeft te nemen; vergeet dat advies, doe het niet, pak gewoon door. Die kans heeft de Kamer, want die drie maanden komen laat in dit jaar. Dat is voor ons de afweging geweest om het geconcentreerd in de voortgangsrapportage te brengen. Die komt twee keer per jaar. Was het zo geweest dat die drie maanden nu al zouden zijn, dan zou de heer Cramer een punt hebben. Dan zou ik het de Kamer onmiddellijk gemeld hebben, zodat wij erover van gedachten hadden kunnen wisselen voordat die drie maanden extra tijd definitief genomen zouden zijn. Nu is dat echter niet aan de hand. Nu kunnen wij hierover nog met elkaar van gedachten wisselen. Daarom vond ik het geen probleem om het in de voortgangsrapportage te melden. De heer Cramer heeft echter in principe gelijk als het knellend was geweest.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zat een beetje te kauwen op de opmerking over de vierenhalf maand vertraging. U wees min of meer naar de Kamer. Het zou eigenlijk door ons komen. Ik herinner me het debat van voor de zomervakantie van vorig jaar. De coalitie, gesteund door D66 en de SGP, naar ik meen, besloot toen: dan moet het maar, want wij willen de vaart erin houden. Vervolgens trad er vertraging op door iets vanuit het ministerie. Toen is er volgens mij weer vanuit de Kamer erg veel spoed achter gezet om ervoor te zorgen dat u niet kon vertragen. Die jij-bak klopt dus niet helemaal, vind ik.

Minister **Eurlings**: Ik herinner me dat debat vlak voor het zomerreces zeer wel. Met respect voor de steun van D66 toen, vraag ik toch om even met elkaar op te letten. Dit debat hebben wij een paar keer met elkaar gevoerd. Wij hebben besloten om extra tijd te nemen, de tien weken die ik zojuist meldde. Ik heb de Kamer op 5 september 2008 per brief laten weten dat ik op 18 augustus besloten heb om die tien weken te nemen. Dat was niet een vertraging van het ministerie. Dit kwam voort uit een advies van Deloitte. Men zei: neem die tien weken, want je moet dingen net iets scherper doen om te voorkomen dat je later in het proces veel meer ellende krijgt. Ik heb de Kamer dat toen gemeld. Wij hebben daarover met elkaar gediscussieerd op 31 oktober. Toen waren die tien weken voorbij. Dat leidde tot veel vragen. Het leidde ook tot opmerkingen van sommige Kamerleden, die overigens tegen waren en tegen blijven, met de strekking: ja, als ik dit allemaal voor de zomer geweten had, dan was dit debat anders afgelopen. Toen heb ik hen uitgenodigd om er opnieuw over te stemmen. Ik vind namelijk dat dit het verhaal niet zwakker maakt. Wij onderkennen de risico's. Het systeem werkt. Wij hebben de tien weken bewust genomen. Het heeft enige tijd geduurd tot de eindstemming. Ik heb alleen gezegd dat we deze discussie al uit-en-ter-na gevoerd hebben. Het is dus niet dat de acht maanden ineens komen. Die vierenhalf maand was allang ingeboekt. De drie maanden komen eind dit jaar. Mocht de heer Van der Ham vinden dat ik die drie maanden niet moet nemen, dan is dit zijn keuze. Ik sta alleen niet in voor de risico's die dat weer met zich meebrengt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wilde zeggen dat het niet aan de meerderheid van de Kamer ligt dat er soms een kink in de kabel zit. Ik wil graag een reactie van de minister op het verzoek van de heer Cramer. Hij heeft gezegd dat hij het wetsvoorstel voor de zomervakantie wil hebben. Dan kunnen wij, als oppositiepartij, beloven om er vaart mee te maken. Hoe eerder, hoe beter. We komen er bij wijze van spreken nog voor terug van vakantie. We moeten toch in Nederland op vakantie van de staatssecretaris van Economische Zaken.

Minister **Eurlings**: De Kamer hoeft er niet voor terug te komen van vakantie. Ik kan de heer Cramer en dus ook de heer Van der Ham toezeggen dat het wetsvoorstel voor het zomerreces naar de Kamer komt. Punt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is tenminste iets. Je moet je winst nemen. Toch heb ik nog een vraag aan de minister. Hij komt nu aanzetten met een tenderboard. In de voortgangsrapportage zagen we hiervan natuurlijk al een aankondiging. Ik heb het nog even nagevraagd bij de collega's, maar wij kennen het rapport van de tenderboard niet. Wij worden nu geconfronteerd met uitkomsten van informatie die de minister heeft verzameld. Dat gebeurt keer op keer. De minister trekt een conclusie uit de informatie, maar onttrekt ons de mogelijkheid om op basis van dezelfde informatie zelf een oordeel te vellen, voordat de minister zijn conclusie heeft getrokken. Ik heb dit al eens eerder meegemaakt. Ik participeer nog niet zo lang in deze commissie, maar ik vind dit heel vervelend. Kan ik dat rapport per omgaande krijgen? Dan zou ik meteen ook de onafhankelijke toetsing willen ontvangen op basis waarvan de minister heeft geconcludeerd dat het allemaal langer gaat duren.

Eurlings

Die informatie is er. Dan zou de minister deze ook per omgaande met de Kamer moeten delen. Dan kan ik die informatie nauwkeurig bestuderen.

Minister **Eurlings**: Ik heb de conclusies aan de Kamer gemeld. Deze zijn evident. Het kan zijn dat mevrouw Van Gent daarover een andere inhoudelijke opvatting heeft. Ik lees de conclusie voor: "De tenderboard vindt het risico voor de opdrachtgever, het Rijk, te groot om parallel op zeven tafels in het garantiespoor en op een nog onbekend aantal tafels in het certificeringsspoor te onderhandelen. Daarom heeft de board geadviseerd, rond de onboard unit een deelservice te schakelen tussen beide sporen, wat een consequentie voor de planning heeft van drie maanden." Ik heb dit advies tot mij genomen. Het zijn gewoon experts die dit melden. Als mevrouw Van Gent experts kent die dit allemaal onzin noemen en zeggen dat het wel kan, houd ik mij aanbevolen. Maar het zijn experts die zo'n bericht aan mij geven. Dat neem ik serieus. We kunnen heel veel politieke wensen uitspreken tegenover elkaar, maar ik kan de werkelijkheid niet veranderen. Ik heb de experts niet voor niets.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister kan de politieke werkelijkheid wel degelijk veranderen. Hij geeft geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag was of ik het rapport van de tenderboard kan krijgen. Verder heeft de minister het uitstel dat nu plaatsvindt onafhankelijk getoetst en ga zo maar door. De minister is er al even mee bezig om het uit te leggen. Ik wil graag dat de stukken waarop dat gebaseerd is per omgaande naar de Kamer worden gestuurd, zodat wij dit zelf kunnen inzien. Dat lijkt mij geen enkel probleem.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Van Gent spreekt over stukken, maar wat ik citeerde is gewoon het advies. Mevrouw Van Gent kan in de Handelingen nalezen wat ik gezegd heb. Dit is gewoon het verhaal, een heel simpele constatering. De Kamerleden kunnen wel denken dat er allemaal megastukken van duizenden pagina's aan ten grondslag liggen, maar de constatering van experts is gewoon dat het risico te groot is. Ik heb net in gewone mensentaal proberen uit te leggen dat als je de definitie van het kastje op het ene spoor tegelijk laat plaatsvinden met de definitie op het andere, je hetzelfde bedrijf, dat in twee sporen meedoet, hier kastje A laat ontwikkelen en daar kastje B. Dat is not done. Zo simpel is het verhaal. Ik kan het niet anders maken dan het is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is mij echt te gemakkelijk. Bij de hsl-Zuid, een heel ander onderwerp, hebben wij ook zo'n soort discussie gehad. Toen hebben wij bij het CIP stukken ingekeken waaruit verschillende conclusies getrokken konden worden. Dat is vervolgens ook gebeurd, terwijl het geheime stukken waren. Wij mochten er eigenlijk niets mee, maar de minister citeerde er zelf uit. Dus ik wil gewoon de stukken op tafel, niet alleen de conclusies, maar ook op welke overwegingen die conclusies zijn gebaseerd. Het gaat om het rapport van de tenderboard, maar ook om de onafhankelijke toetsing.

Minister **Eurlings**: Ik ga de discussie echt niet herhalen. Mevrouw Van Gent maakt er een beetje een potje van. Zoals zij weet, krijgt de Kamer zo snel als het kan het

rapport van Procap waarin de planning is gevalideerd. Ik heb de Kamer dit toegezegd. Hierin staat een onafhankelijke analyse of onze planning klopt. In het accountantsrapport zal, zoals gebruikelijk, uit en te na gecontroleerd worden of de keuzes die wij hebben gemaakt valide zijn. Ook dat rapport komt naar de Kamer toe.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, ik laat mij hier niet zeggen dat ik er een potje van maak! Ik vraag gewoon om informatie. Ik heb als Kamerlid het recht om dat te vragen.

De **voorzitter**: Dat is helder. Akkoord.

Minister **Eurlings**: Dit zijn de officiële rapportages, die ook worden verstrekt. Als het ministerie aan een paar experts vraagt wat zij ervan vinden, geven zij ons exact dit signaal. Er is niet meer. Dit signaal is er, that's it.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister zijn betoog vervolgt.

Minister **Eurlings**: Ik kan het niet mooier maken dan het is. Als u inhoudelijk vindt dat het onzin is, reageert u dan inhoudelijk, mevrouw Van Gent. Zegt u dan inhoudelijk dat dit signaal, wat toch vrij simpel te begrijpen is, onzin is. Het is gewoon een advies van experts, die zeggen "joh, dat moet je zo niet organiseren". Zo simpel is het.

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, ik heb echt geen zin in dat kleinerende toontje van de minister. Ik begrijp heel goed wat er inhoudelijk aan de hand is, maar ik begrijp vervolgens ook heel goed dat minister Eurlings gewoon niet bereid is om de informatie waarop hij conclusies baseert die politieke impact hebben, volledig te delen. Dat betreur ik. Het gaat mij om het rapport van de tenderboard en om de onafhankelijke toetsing. Nu moet de minister eerst gaan checken of deze al beschikbaar zijn. Natuurlijk zijn ze beschikbaar, de conclusies van de minister zijn er namelijk op gebaseerd!

De heer **Apdroot** (VVD): Natuurlijk kan de minister niet ter plekke alle details aanreiken. Maar als hij steeds alles baseert op conclusies in rapporten, vind ik het heel normaal dat de Kamer, die de regering controleert, wil dat de rapporten haar worden toegestuurd. De minister heeft gezegd dat alles wat beschikbaar is naar ons toekomt. Vanaf morgenochtend half negen, negen uur zit ik dus vol verwachting in de Kamer. De minister zegt dat het komt zodra het beschikbaar is. Hij citeert echter uit die rapporten, hij zegt wat de conclusies ervan zijn, dus dan zijn ze beschikbaar en hebben wij ze morgen voor twaalf uur.

Minister **Eurlings**: Kijk, nu wordt u weer onzorgvuldig. U haalt echt mijn woorden door elkaar. Ik heb gezegd dat het concept van het rapport van Procap er ligt. Nogmaals, dat is een onafhankelijke toets van de planning. Het is een onderstreping van wat in de voortgangsrapportage staat. Zodra het definitief gedrukt is, zal ik het de Kamer doen toekomen. Ik talm daar geen seconde mee. U kent ook de accountantsrapportages. Daarin wordt alles doorgenomen, hoe het in elkaar zit en wat de risico's zijn. Ook dat komt de Kamer toe. U wilt dat ik het

Eurlings

signaal, de letterlijke zin die de tenderboard hierover heeft geschreven, in een brief naar de Kamer laat toekomen. Het gaat echter om de inhoud, mijnheer Aptroot. Ik zou willen dat u eens op de inhoud ingaat, in plaats van dit soort sfeer te creëren. U hebt goed contact met de marktpartijen, hoewel u het in dit proces naar ik meen niet helemaal met hen eens bent. Hebt u reden om te denken dat het geschetste risico niet bestaat? Hebt u soms reden om te denken dat ik het gewoon voor de lol drie maanden ga uitstellen eind dit jaar? Als u dat denkt, moet u dat zeggen. Dan dient u een motie in dat het onzin is. Misschien krijgt u een Kamermeerderheid en zal ik die motie moeten uitvoeren. Ik zeg u wel dat de risico's daarvan wat mij betreft heel erg groot zijn en dat ik die risico's nooit zou hebben genomen.

De heer **Aptroot** (VVD): Over dat rapport kunnen wij kort zijn. De minister zegt dat het nog moet worden gedrukt, maar wat mij betreft stuurt hij het als een e-mail, dan lees is het wel van het scherm. Desnoods print ik het uit. Ik denk overigens niet dat er geen risico's zijn. Ik denk dat het klopt dat er risico's zijn. Eerlijk gezegd, denk ik dat de risico's veel groter zijn dan de regering doet voorkomen. Daarom wil ik het ook precies weten. Nu wordt het verschoven tot de volgende kabinetsperiode. De opvolger van de heer Eurlings zal nog verder gaan schuiven, omdat alle experts in de wereld zeggen dat het op deze schaal nergens voorkomt, dat het nog veel ingewikkelder is dan de "Maut" en dat het niet gaat werken. Ik ben het dus niet oneens met de minister dat de risico's groot zijn. Ik ben wel heel verbaasd en wil van hem weten of het klopt dat hij na twee jaar opeens ontdekt dat het riskant is. Dat schrijft hij namelijk in zijn brief. Hij heeft opeens gemerkt dat er grote risico's zijn. Daarom wil ik alle risico's op een rijtje krijgen, onafhankelijk getoetst. Het is namelijk volgens mij nog veel erger dan de minister doet voorkomen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kom helemaal niet ineens tot het besef dat er risico's zijn. Ik heb veel quotes genoemd van de laatste twee jaar waarin ik heb aangegeven hoe groot de risico's zijn. Leest u de stukken er maar op na. Het staat in de voortgangsrapportage. Ik kan u die tekst over het punt van de tenderboard doen toekomen. De tenderboard schrijft geen rapporten, maar soms wel een brief met een advies, bijvoorbeeld dat wij op moeten letten omdat iets niet kan. Wij houden niets achter. Dit zijn de feiten. Ik heb niet aan een deskundige gevraagd om een oordeel te geven om dat vervolgens in de wind te slaan. Ik nodig u uit als u denkt het beter te weten. Als u het onzin vindt, hoor ik het graag. Ik ga serieus met dit project om. Als mensen mij op een risico wijzen, dan ga ik daar serieus op in. Zo simpel is het. Ik verzin het niet zelf.

De versnelling ten opzichte van het meest kritische tijdspad blijkt dus niet mogelijk. De deterministische planning, waarbij wordt uitgegaan van het mooiweerscenario en nog een jaar eerder, lijkt haar waarde te hebben verloren. Om dit ten koste van alles overeind te houden, kan averechts werken, want dan neem je wellicht te veel risico's voor de rest van het project. Sturen op de deterministische planning was zinvol zolang wij die versnelling nog dachten te kunnen aanbrengen. Nu wij zien dat die planning niet realistisch is en dat maatregelen om te versnellen extra risico's met zich brengen, is de vraag valide of het nog zinvol is om

langer op die deterministische planning in te zetten. Een planning waarin geen onzekerheden zijn meegenomen, geeft immers geen goed beeld omdat in elk groot project nu eenmaal risico's optreden waar wij wat mee moeten.

In dit verband haal ik ook de TCI aan, die juist heeft gezegd dat wij op die complexiteit moeten letten, maatschappelijk, technisch en financieel. De les van de TCI, een commissie van de Kamer, brengt mij tot deze vraag. Ik vind dat wij die risico's volwaardig moeten meenemen en daar heel helder over moeten zijn. Juist in het licht van de complexiteit is een aangepaste planning geen teken van zwakte of onvermogen, maar een teken van doortastendheid. Het is een goede investering in een succesvolle uitvoeringsfase later. Dat is in lijn met de conclusies van de TCI.

De heer **Roemer** (SP): De minister weet hoe ik over dit project denk, maar in dit geval heeft hij gelijk. Wij moeten elkaar niets wijsmaken. Vanaf nu gaan wij uit van het meest realistisch scenario, dus dat van 85%. Wij moeten er rekening mee houden dat in mei 2014 de implementatie van de vrachtsector aan de beurt is.

Minister **Eurlings**: U vergeet er eentje. Het scenario van 15% is gepland voor begin 2013. Maar goed, dat kunnen de schema's zijn. In dat verband wil ik de Kamer nog een advies voorhouden, namelijk het accountantsrapport bij de eerste voortgangsrapportage. Ik wil nog maar eens aangeven wat de feiten zijn. In dat rapport staat het volgende. Ten opzichte van de planning uit de basisrapportage zijn er meer activiteiten parallel geschakeld. Zoals ook uit de voortgangsrapportage blijkt, is hiermee het risicoprofiel toegenomen en wordt de kans dat deze datum wordt gehaald kleiner. Hoewel de risico's hiervan door de projectorganisatie zijn geïdentificeerd en er beheersmaatregelen getroffen worden in de vorm van onder meer audits en reviews, is de vraag wanneer het moment zich voordoet dat deze planning neet meer realistisch is. Dit punt is ook onderzocht bij de gateway review, zo zegt het DAD-rapport. Uit deze review komt naar voren dat de planning niet realistisch is. Ook Gartner/Horvath komt, volgens het DAD-rapport, tot deze conclusie. De ruimte tussen de deterministische planning en de probabilistische planning – tussen het mooiweerscenario en de realistische risico-inschatting – is zo groot dat de deterministische planning naar onze mening, mede gebaseerd op de uitkomsten van de gateway review en de audit van Gartner/Horvath, een risico vormt voor een adequate beheersing van het project. De gateway review merkt dit zelfs als tijdbom aan.

Dit zijn dus de feiten. U mag van mij vragen dat ik een goed beheerder van dit project ben. Dan ga ik de feiten niet ontkennen, maar dan ga ik daar zo goed mogelijk mee om. Dat is de manier waarop ik hier minister wil zijn.

De heer **Roemer** (SP): Dit is een heel lang verhaal wat erop neerkomt dat het antwoord op mijn vraag gewoon "ja" is. Wij begonnen met de datum van juli 2011. Ik houd ervan als mensen hier heel realistisch zijn. Daarin steun ik de minister, maar niet in de rest van het project. Heel realistisch is dat de kilometerheffing voor de vrachtsector wat de minister betreft in mei 2014 wordt ingevoerd, want dat is de reële planning. Dat is dan een constatering. Ik denk dat wij er goed aan doen om dat vanaf nu als uitgangspunt te nemen.

Eurlings

Minister **Eurlings**: Nee, dat is een oneerlijke vergelijking. U vergelijkt de deterministische planning vanaf het begin met de probabilistische planning nu. Wij zijn begonnen met een 15% kansje op december 2011 en dat is nu begin 2013. Dat is inderdaad veranderd.

De heer **Roemer** (SP): Die 85%-norm staat op mei 2014.

Minister **Eurlings**: Dan moet u niet vergelijken de planning zonder risico's vanaf het begin ...

De heer **Roemer** (SP): Maar u komt er toch mee dat wij met de meest realistische risico's rekening moeten houden? Het zijn uw woorden. Ik constateer alleen wat u hier probeert te vertellen. U zegt: wij moeten realistisch zijn, er is 85% kans dat het mei 2014 wordt. Ik doe mee met uw verhaal, maar dan is het weer niet goed.

Minister **Eurlings**: Ja, maar u vergelijkt appels met peren. Dat geeft een beeld dat wij drie jaar uit de tijd zijn. Dat beeld klopt niet.

De heer **Roemer** (SP): Het is zo.

Minister **Eurlings**: Het is niet zo en ik zal u precies zeggen waarom. Het is handig, maar het klopt niet. De start implementatie vracht, de 85% kans, stond aan het begin op december 2012. Wij zitten nu op mei 2014. Inderdaad, dat is uitloop, maar het is geen drie jaar. U moet wel appels met appels vergelijken en peren met peren. Vergelijken wij de goedweersscenario's, dan zitten wij van juli 2011 op maart 2013. Het is maar wat je vergelijkt, maar je kunt de meest gunstige van het begin niet vergelijken met de meest ongunstige van nu. Dan wordt het gat wel heel groot.

De heer **Roemer** (SP): In het coalitieakkoord staat gewoon dat wij in 2011 beginnen met de kilometerheffing voor het vrachtvervoer. Vandaag hebben wij weer een debat, maar moet ik constateren dat de datum in de meest realistische plannen waarmee wij rekening moeten houden mei 2014 is. Dat zijn gewoon de feiten. Ik verdraai niks.

Minister **Eurlings**: Het kabinetsbesluit van november 2007 zegt dat wij proberen de kilometerheffing in 2011 in te voeren, maar tegelijkertijd constateren wij dat wij dan een jaar moeten kunnen versnellen ten opzichte van het snelste planningstraject tot dat moment. Wij hebben het geprobeerd, maar ik constateer vandaag nuchter op basis van feiten dat die versnelling met een jaar op het meest snelle tijdpad niet realistisch is. Ik zeg dat niet met blijdschap, maar het is wel een feit.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit is toch behoorlijk cruciaal. Ik moet zeggen dat ik het zweet op de rug heb. U probeert ons mee te nemen in uw denken dat wij de deterministische planning, zeg maar de wijze waarop wij het coalitieakkoord aanvlogen, niet langer kunnen handhaven. U stelt nu voor dat wij het coalitieakkoord op dat punt loslaten en overschakelen naar de probabilistische planning. Ik heb twee vragen.

Mag ik een gedachte-experiment met u aangaan? Stel dat de Kamer u volgt in die gedachtegang. Dan is in de eerstvolgende planning, ook als er niets verandert, de

waarschijnlijke opleverdatum voor het vrachtvervoer mei 2014. Dat is dan de 85% kans dat die wordt gehaald.

Stel dat wij u volgen in die gedachte, een betere sturing hebben en uitgaan van een reële planning. Dan constateer ik dat in de deterministische planning het verschil tussen invoer vracht en invoer overige voertuigen zes maanden is, maar in de probabilistische planning tien maanden wordt, terwijl wij zouden moeten uitgaan van een reëlere sturing. Dat is dan wel merkwaardig, want u hebt nog niet aangegeven waaruit dat toegenomen risicoprofiel bestaat.

Minister **Eurlings**: Nee, het betekent niet mei 2014. Het betekent dat je 15% kans hebt op maart 2013 en 85% op mei 2014. U ging nu uit van mei 2014, maar het kan even goed maart 2013 zijn. Het zou zelfs eerder kunnen zijn. U kunt er een politiek verhaal van maken, maar dit zijn de feiten.

Uw Kamer heeft zelf gezegd dat het moeilijk opereren is met twee soorten planning: een supergoedweerplanning en een planning die realistisch risico's probeert in te schatten. Wij kunnen kiezen voor een van de twee. Ik heb nog niet gekozen, ik leg de Kamer het dilemma voor. In reactie op een vraag van de heer Roemer heb ik daarnet het accountantsrapport voorgelezen: uitgaan van een tégoodweerplanning kan een tijdbom zijn. Het kiezen voor een van de twee verandert de werkelijkheid natuurlijk niet. De vraag is: wat is het beste sturingsinstrument voor een projectteam om versnellingskansen te grijpen en vertragingen te voorkomen? Het accountantsrapport lezend, lijkt het zinniger om uit te gaan van een planning die wél risico's meeneemt. Dan stuur je zo realistisch mogelijk op de einddatum. Als je stuurt op een planning die bij voorbaat onrealistisch is, probeer je met kunst- en vliegwerk het beeld in stand te houden, maar krijg je in de werkelijkheid meer problemen. Wij kunnen beide scenario's overeind houden, maar de experts zeggen dat wij beter kunnen kiezen voor sturing vanuit de planning waarin wel risico's worden meegenomen. Daarmee zouden wij de beste kans hebben om zo snel mogelijk klaar te zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik probeer de minister te volgen, maar ik raak hem steeds kwijt. Hij probeert de Kamer mee te nemen in de mening dat de deterministische planning eigenlijk niet reëel is. Stel dat wij overgaan naar die probabilistische planning. Straks is het 10 september 2009 en ligt de derde voortgangsrapportage er. Ondertussen is er niets veranderd. Wat staat daar dan in als mogelijke invoeringsdatum voor de implementatie voor het vrachtverkeer?

Minister **Eurlings**: Ik zou willen dat ik u dat kon voorspellen, maar ik heb geen profetische gaven. Het zal van de feiten afhangen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, ik heb er een duidelijke premisse aan gekoppeld: er is niets veranderd. Het project marcheert conform de planning door.

Minister **Eurlings**: Dan zou het natuurlijk constant moeten zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ja. Dan gaat u ons dus melden dat er 85% kans is dat het voor het vrachtvervoer op mei 2014 wordt ingevoerd.

Eurlings

Minister **Eurlings**: Weet u wat het gekke is? Ik heb de onrealistische planning ernaast gezet om te proberen het nog een jaar sneller te doen dan Paul Nouwen en zijn team jaren geleden als het allersnelste traject hebben geschetst. Stel dat ik die onrealistische planning aanhoud. Denkt u dat dan de kans groot is dat het beeld het komende halfjaar verbetert? De experts en uw eigen TCI zeggen dat je beter een planning kunt gebruiken waarin wel risico's worden meegenomen. Dan ben je realistischer aan het sturen om de einddatum naar voren te halen. De werkelijkheid verandert niet met de vraag welke planning wij hanteren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het zweeft mij steeds meer uit. Ik probeer de minister te volgen in zijn redeneertrant. Het meest zomerse perspectief is misschien niet het meest realistische. Als wij uitgaan van het meest waarschijnlijke scenario, rekening houdend met een toegenomen risicoprofiel, rekening houdend met de acht maanden die wij nu aan de broek hebben, dan marcheert het project door en legt de minister ons uit dat er 85% kans is dat de invoering van het vrachtverkeer mei 2014 gaat worden. Dat is volgens mij de conclusie. De minister wil transparant zijn en ik probeer hem te volgen. Laten wij niet fantaseren over wat er gaat gebeuren, laten wij uitgaan van wat de minister ons heeft gegeven in de tweede voortgangsrapportage.

Minister **Eurlings**: U hebt gelijk, met een toevoeging: ook als wij niet voor die planning kiezen, zeggen de feiten dat het zo is. In het goedweersscenario kom je uit op maart 2012 en als je de risico's meeneemt, heb je 15% kans in maart 2013 klaar te zijn en 85% kans dat je in mei 2014 klaar bent. Vanaf het begin was de 85%-kans niet 2011, maar december 2012. Dit is de beste inschatting van de werkelijkheid, maar de enige vraag is wat de beste sturing voor een projectteam is. Met welke sturing vergroten wij de kans dat het meevalt en verkleinen wij de kans dat het tegenvalt? De experts zeggen daarvan: als je het projectteam laat sturen op een onrealistische goedweerplanning is de kans groot dat het in de praktijk nog veel slechter gaat worden. Je kunt beter sturen op een realistische planning en dan proberen te versnellen. Dat is de keuze die voorligt, niet meer en niet minder. De werkelijkheid van nu zal er niet door veranderen, de vraag is hoe wij maximaal bevorderen dat de echte werkelijkheid over een paar jaar een zo goed mogelijke werkelijkheid is. De experts zeggen dat moet worden uitgegaan van een realistische planning.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het verbaast mij dat met de betere sturing waarover de minister het heeft, de periode tot invoering van de beprijzing voor vrachtwagens en personenvoertuigen toeneemt ten opzichte van de deterministische planning.

Minister **Eurlings**: Uit het accountantsrapport blijkt dat dat misschien voor een gedeelte zit in het feit dat de focus op het realistisch in stand houden van de goedweerplanning in de praktijk waarschijnlijk leidt tot veel meer problemen. Dat is het verschil tussen theorie en praktijk. Als je ten koste van alles probeert de goedweersscenario's nog enigszins in beeld te houden, dan zie je dat tussen de basisrapportage en de eerste voortgangsrapportage juli 2011 blijft staan. Als alles meezit, wordt het dus juli 2011, maar in de

waarschijnlijkheidsplanning schieten wij bijna een jaar naar achteren. Is dit wel goed sturen, of kun je beter sturen op verbetering van de cijfers aan de achterkant van de tabel, waar wel rekening wordt gehouden met risico's? De experts zeggen dat je dat beter kunt doen, dan heb je meer kans er goed uit te komen. Maar goed, die keuze hoeven wij nu niet te maken, ik heb alleen de vraag opgeworpen. De werkelijkheid wordt er niet door veranderd, de vraag is hoe wij de kans vergroten dat het meevalt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De keuze voor die waarschijnlijkheidsplanning hoeven wij nu niet te maken, maar in de brief staat wel dat u met ingang van de volgende voortgangsrapportage die planning wilt gaan volgen. Aan het eind van de brief staat ook nog dat u daarbij is geadviseerd om voortaan ook onvoorziene risico's in aanmerking te nemen. Zullen wij dan toch nog een forse verandering in de verschillende tijden zien?

Minister **Eurlings**: Als je minister van Verkeer bent en zo'n project doet, heb je enerzijds de verantwoordelijkheid voor het zo goed mogelijk runnen van dit project, en anderzijds moet je kijken hoe je de kansen dat het meevalt vergroot. Verder is er de politieke wenselijkheid om het beeld dat het meevalt zo goed mogelijk overeind te houden. De experts zeggen dat ik mij moet focussen op het bewust meenemen van de risico's, en dat ik alles in beeld moet brengen, ofte wel de tweede planning. Als je dat doet, vergroot je de kans dat je de goede keuzes maakt om in de praktijk de risico's te voorkomen. Probleem is dat dat voor het politieke deel wat onfortuinlijk is, want dan krijg je een minder positief beeld. De werkelijkheid is echter steeds hetzelfde. Ik heb gezegd dat dit beter lijkt, omdat het accountantsrapport waarover de Kamer beschikt – ik bedoel het DAD-rapport bij de eerste voortgangsrapportage – stelt dat het zelfs een tijdbom kan zijn. Voor dat dilemma sta ik. Dan lijkt het ineens alsof de data slechter zijn. De werkelijkheid verandert er niet door, de enige vraag is hoe je het beste stuurt en hoe je het beste met een project bezig bent.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik begrijp het punt. Tot nu toe hebben wij in de stukken de voorziene risico's aangetroffen, maar er komen dus ook nog onvoorziene risico's bij. U moest nu al een keer slikken, maar is de boodschap in feite dat wij bij het doorwerken van de volgende voortgangsrapportage nog meer schrikken? Dan komen er misschien nog wel veel verder in de tijd liggende data uit.

Minister **Eurlings**: Ik wil niet op een volgende voortgangsrapportage vooruitlopen. Het is wel zo dat wordt geadviseerd om een post onvoorzien aan te brengen om risico's die optreden of beheersmaatregelen die extra tijd vergen, op te vangen.

Mevrouw Van Gent zei terecht dat je moet voorkomen dat je iedere keer weer andere werkelijkheden krijgt. Iedere keer is er weer iets. Ik heb het hsl-dossier overgenomen en zoals men weet, valt dat niet mee. Ik heb wel gezegd dat ik uitga van realistische plannings. Ik heb onrealistische dingen aangetroffen toen ik het overnam. Wij hebben geloof ik een of twee weken uitloop gehad en toen was de baan klaar. Dat er geen treinen op rijden, vind ik balen, maar dat ligt out of my control. Ik houd van realistisch plannen. Men zegt dat ik

Eurlings

een post onvoorzien moet meenemen. Verandert dat de werkelijkheid? Nee, totaal niet. Betekent dit dat men op zijn lauweren kan gaan rusten omdat wij meer tijd hebben? Nee, totaal niet. Wij kunnen het niet doen, of wij kunnen het wel doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij kunnen nog heel lang spreken over het verschil tussen het droomscenario dat wij in 2011 hadden kunnen starten en een meer realistisch scenario waarbij de minister 2013 of 2014 noemt. Ik vind het veel interessanter, zeker nu wij het over de vrij ver weg liggende jaren 2013 en 2014 hebben, hoe de minister gaat organiseren dat de spanningsboog en de interesse van de samenleving voor dit project tot op dat moment blijven bestaan. Hij weet net als wij dat draagvlak voor dit project bij alle maatschappelijke organisaties en bij automobilisten nog veel belangrijker is dan wat er hier in huis gebeurt.

Minister **Eurlings**: Absoluut. Ik wil die spanningsboog erop houden door voor het zomerreces met het wetsvoorstel te komen. Ik zeg dat nogmaals heel nadrukkelijk toe. Dat is een belangrijk moment. Ik wil ook de communicatie opstarten: wat gaat dit voor individuele mensen betekenen? Ik kom niet met grote Haagse verhalen, maar met verhalen over wat het concreet betekent voor een automobilist als wij veranderen. Wat betekent het voor het milieu? Wat betekent het voor al die belangrijke onderdelen van kilometerbeprijzing? Naar de markt houden wij het tempo erop. Er wordt geen dag verspild.

Laatst praatte ik wat na met een paar CEO's van bedrijven die zich en masse gemeld hebben. Wij lopen voorop met 5% kosten; ik geef het u te doen, mijnheer Aptroot. Die bedrijven zeggen dat het ook voor hen een gigantische kluit is om het te bereiken. Zij geven twee boodschappen. Voor hen is het eveneens waanzinnig complex. Het gaat niet om het zomaar bouwen van een kastje. Zij lopen tegen dezelfde problemen op. Daarnaast geven zij aan dat de politiek het hun niet onnodig complex moet maken. Er moeten niet te veel kerstballen in de boom komen. Dat signaal wil ik hier graag afgeven. Daaraan zie je dus weer dat het complex is, dus keep it simple.

De heer **Koopmans** (CDA): Ziet de minister, met de CDA-fractie, ook mogelijkheden om met name de proefprojecten en de pilots in die spanningsboog op te nemen? Wij kunnen met name kijken of de voordelen die daar gehaald worden, goed zichtbaar worden. Datzelfde geldt ook voor de eventuele nadelen. Daaruit moeten wij lering trekken om te zorgen dat het project daardoor op de juiste manier in positieve zin in de lucht blijft hangen en zichtbaar en bereikbaar is voor mensen.

Minister **Eurlings**: Absoluut. Ik vind het terecht dat de heer Koopmans dit punt aanhaalt. Met alle gesomber over wat ons nog te doen staat, mogen wij toch in alle nuchterheid constateren dat wij in de twintig jaar discussie in Nederland over beprijzing, nog nooit zo ver zijn geweest als vandaag de dag. Wij hebben de aanbesteding van 60.000 proeven gedaan. Dat wordt nu ontwikkeld. Dat komt dus straks zichtbaar in beeld. Wij zullen die kastjes straks zien functioneren. Dat zal ook in de media gehighlight worden en daarover zal gediscussieerd worden. Dat is ook het moment waarop je laat zien

dat het geen science fiction is, maar dat het gewoon kan. Dat is een belangrijk technisch leermoment, maar ook een communicatiemoment.

De **voorzitter**: Ik heb een punt van orde. Hoeveel tijd heeft de minister nog nodig? Ik zag op dit punt nog een woordmelding van de heer Van der Ham. Maken wij dat nog af? Anders stel ik voor om de rest van het debat naar volgende week te verschuiven. Wij gaan het niet laat maken, want dat hebben wij met de mensen afgesproken. Ik heb dat ook van tevoren aangekondigd. De minister heeft nog een rapport toegezegd dat onderdeel zou kunnen zijn van de tweede termijn. Ik vraag eerst aan de minister hoeveel tijd hij nog nodig heeft.

Minister **Eurlings**: Dat hangt ook een beetje van het aantal interrupties af. Daarnaast vraag ik uw attentie voor het feit dat ik, zoals ongeveer een halfjaar geleden is aangemeld, de volgende week op een bedrijvenmissie in Turkije ben. Naar ik aanneem, zal uw Kamer altijd voorgaan, maar rekent u er wel op dat heel wat bedrijven weer rekenen op mijn aanwezigheid aldaar. Dat is een beetje het dilemma.

De **voorzitter**: Maar dat is geen antwoord op de vraag hoeveel tijd u nog nodig heeft.

Minister **Eurlings**: Ik heb nog een minuut of vijf nodig, zonder interrupties. Dan ben ik door mijn hele verhaal heen.

De **voorzitter**: Dan maken wij de eerste termijn af. Is de Kamer daarmee akkoord?

De heer **Roemer** (SP): Met alle respect, maar het is moeilijk in te schatten of dat daadwerkelijk vijf minuten zijn. Als er punten zijn, wil ik die ook wel fatsoenlijk kunnen uitdiscussiëren. Dus als wij het toch niet af kunnen maken, stel ik voor de interruptie van de heer Van der Ham af te maken en de minister daarop te laten reageren om vervolgens te schorsen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ben geneigd uw voorstel te volgen om de minister de gelegenheid te geven om zijn eerste termijn af te maken met interrupties en dan de tweede termijn na volgende week te doen plaatsvinden. Wat betreft die tweede termijn vragen wij u dan wel om clementie, in de zin dat wij dan iets meer tijd krijgen in die tweede termijn om de dan nog resterende vragen beantwoord te krijgen. Ik denk dat dit recht doet aan de eerste termijn, terwijl het ons ook de kans biedt om op een aantal punten die nog zijn blijven liggen, in te gaan, zodat wij tegemoet kunnen komen aan het probleem van de heer Roemer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als aanvrager van dit debat vind ik ook dat wij dit goed moeten afmaken, ook gezien het verloop van de discussie. Derhalve steun ik het voorstel van de heer Cramer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik kan mij niet voorstellen dat alle vragen die nu nog openstaan in vijf minuten beantwoord kunnen worden. Ik heb zelf in ieder geval minstens twee echt cruciale punten waarvan ik mij

Eurlings

echt niet kan voorstellen dat die binnen een minuut behandeld kunnen worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb ook nog een aantal vragen openstaan die wat mij betreft overigens schriftelijk beantwoord kunnen worden vóór de volgende termijn. Als de minister de medewerkers goed laat afvinken wat wel en wat niet beantwoord is, moet dat kunnen. Als het vervolg toch wordt uitgesteld, dan vind ik, hoewel de Kamer terecht altijd voorgaat, dat wij maar een weekje moeten wachten als ondernemers op steun van de minister rekenen bij een missie.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik sluit mij aan bij het voorstel van de heer Aptroot: na volgende week en schriftelijk de rest afdoen, zodat wij er in de tweede termijn op door kunnen gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat lijkt mij ook het verstandigste voorstel.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Daar sluit ik mij ook bij aan.

De **voorzitter**: Dan lijkt mij dat de conclusie als volgt is. De minister rondt zijn betoog af, waarbij er gelegenheid is tot korte interrupties dan wel er geen interrupties mogelijk zijn. Daarnaast zal de minister de vragen die in eerste termijn zijn gesteld maar die nog niet beantwoord zijn, schriftelijk beantwoorden. Daarna vervolgen wij het debat, waarbij wij rekening houden met het verzoek van de heer Roemer en mevrouw Roefs om gelegenheid te bieden om op punten die dan nog overblijven, in te gaan. Is dat akkoord?

De heer **Roemer** (SP): Bijna helemaal. Volgens mij was de meerderheid ervoor om de laatste interruptie van de heer Van der Ham af te maken en niet de hele termijn van de minister nu nog af te maken zonder interrupties. Dat vergt mijns inziens te veel van ons.

De **voorzitter**: Akkoord, dan volgen wij het voorstel van de heer Roemer. De heer Van der Ham krijgt nog het woord. De minister krijgt vervolgens het woord om daarop te reageren. Daarna schorsen wij het debat.

De heer **Van der Ham** (D66): De minister heeft gezegd dat het alleen al voor de beeldvorming heel belangrijk is om het realistische scenario te volgen. Op zichzelf kan ik hem daarin wel volgen. Echter, zijn antwoord op de vraag van de heer Van der Staaij vond ik niet zo helder. Als over een half jaar dat realistische scenario straks door de minister gekwalificeerd gaat worden als eigenlijk het goedweerscenario en hij er allerlei risico's bij gaat betrekken ... De minister schudt nu van nee, maar ik wil graag een bevestiging op dat punt. Wij moeten namelijk op een gegeven moment wel een scenario hebben dat wij als uitgangspunt kunnen nemen, alleen al om de druk op het project te houden. Want die 85% kans dat het gaat lukken, is voor een deel weliswaar gebaseerd op feiten, maar de politieke bereidheid en de wil van het ministerie om ermee door te gaan, is natuurlijk ook een van de factoren die wij moeten meewegen. Ik vind dat wij als Kamer wel degelijk de druk op de minister en zijn opvolgers moeten handhaven.

Minister **Eurlings**: Er hoeft geen enkele twijfel te zijn over de bereidwilligheid van mijn ministerie en die van mij. Wij zullen naar beste kunnen invulling geven aan de afspraken die in de coalitie zijn gemaakt en aan het besluit van november 2007. Daaraan wordt keihard gewerkt. Dat soupeert ook een groot deel van mijn tijd op. Ik verdiep mij ook daarin, spreek met internationale experts en probeer zo veel mogelijk in te schatten wat er speelt.

De planning die rekening houdt met de risico's, is nooit een goedweerscenario. Dat is een realistische planning op basis van de allerlaatste inzichten. Ik zeg nogmaals dat dit nooit een goedweerscenario is. Het punt is wel dat het aantal risico's in de praktijk kan meevallen of tegenvallen. Als wij die 60.000 kastjes gaan testen, kan dat goed gaan. Dan is het bingo. Het is ook mogelijk dat je op problemen stuit en dat je iets extra's moet doen. Dat is het kenmerk van een project dat first in the world is. Daarmee is dit ook een totaal andere operatie dan het veranderen van wetgeving om dertig schoppen snel de grond in te kunnen laten gaan. Dit is first-in-the-worldtechnologie. Die is nog nergens op deze manier getoond.

Wij houden de druk erop. Ik voel die druk continu, ook vanavond, maar weet dat het niet aan mij zal liggen. Ik zeg dat overtuigd, omdat het eerlijker is om per kilometer te betalen en het goed is om files te bestrijden. Twee weken geleden gaf zelfs de heer Hofstra van de senaat dat toe. Meer dan 50% van de automobilisten zal minder betalen en minder dan 50% zal meer gaan betalen. Dat zijn de feiten. Daarom vind ik het een goed systeem. Het is een systeem dat totaal anders is dan dat wat vroeger is geïntroduceerd. Toen waren de kosten niet in beeld gebracht. In de tijd van Tineke Netelenbos heb ik zelf ooit de 5% kosten geïntroduceerd. Het waren toen mobimiles die boven op de kosten van auto's kwamen. Dat is een heel ander verhaal dan dat van nu waarvoor geldt dat bestaande belastingen verdwijnen. Ik vind dit dus een eerlijk verhaal. Altijd heb ik gezegd dat ik hiervoor sta en dat ik daarvoor zal knokken. Daarop kunt u mij altijd afrekenen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Ik denk dat dit voorlopig een goed einde is van dit debat. De minister zal de Kamer het rapport over de planning voor de onafhankelijke validatie zo snel mogelijk doen toekomen. Het werd het Procap-rapport genoemd. Het wetsvoorstel over de kilometerheffing zal voor het zomerreces aan de Kamer worden voorgelegd. Dat heeft de minister toegezegd, maar dat weet u allemaal. De minister zal de openstaande vragen die vanavond in eerste termijn zijn gesteld, schriftelijk beantwoorden.

Wij wensen de minister heel veel succes volgende week in Turkije.

Sluiting 23.01 uur