

Vergaderjaar 2008–2009

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 147**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 22 juli 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 17 juni 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 april 2009 inzake aanbieding van de Tweede Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 127);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 november 2008 inzake Psychologie en prijsbeleid (31 305, nr. 97);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 december 2008 inzake Start certificering en aanbesteding Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 102);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 december 2008 inzake Milieuscenario's kilometerprijs (31 305, nr. 101);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 april 2009 inzake Anders Betalen voor Mobiliteit; reactie op suggesties voor aanvullende milieuscenario's kilometerprijs (31 305, nr. 128);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 april 2009 inzake schriftelijke beantwoording van vragen gesteld tijdens de eerste termijn van het debat over Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 8 april (31 305, nr. 135);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 april 2009 inzake rapport inzake de 2e Voortgangsrapportage over Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 136);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 april 2009 inzake aanbieding van het Procap Rapport (toezegging gedaan tijdens het debat over de kilometerheffing op 22 april 2009) (31 305, nr. 137);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juni 2009 inzake beantwoording vragen van de commissie Verkeer en Waterstaat inzake Tweede Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) (31 305, nr. 158).**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Van Heugten (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besse-link (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA) en Depla (PvdA).

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Jager, Roefs, Roemer, Aptroot, Madlener, Koopmans, Vendrik en Cramer,

en minister Eurlings, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen welkom bij het algemeen overleg over Anders betalen voor mobiliteit. De heer Cramer zal iets later komen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Als eerste wil ik de minister verzoeken of hij een toelichting wil geven op de berichten van vanmorgen, zodat de Kamer meteen weet waar zij aan toe is. Anders zou mijn eerste vraag zijn wanneer het wetsvoorstel naar de Kamer wordt gestuurd. Voor de zomer is er immers niet meer zo heel veel tijd. Wij hadden überhaupt al geen tijd meer om het nog te bespreken. Een latere verzending zal in onze ogen dan ook niet zo veel schelen.

De Partij van de Arbeid is het eens met de nieuwe koers in de richting van een probabilistische planning in plaats van een deterministische en/of zelfs politieke planning. Ook de andere aanbevelingen uit het Procap-rapport moeten naar onze mening worden opgevolgd.

De heer **Aptroot** (VVD): Zijn dit de nieuwe toon en het nieuwe taalgebruik waarmee de Partij van de Arbeid weer dichterbij de bevolking komt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij voeren nu overleg met de minister. Een van de dingen waar wij tegen aangelopen zijn, is de planning. Als de heer Aptroot mooiere en betere woorden heeft, hoor ik dat dadelijk wel van hem.

De minister redeneert wellicht terecht, maar ook wel vilein dat de daadwerkelijke achterstand van acht maanden nog geen consequenties heeft voor het NSL. De nieuwe planning, die op het eind een vertraging aangeeft van twee jaar, heeft dat natuurlijk wel. De PvdA wil dus heel graag dat in kaart wordt gebracht welke gevolgen dat heeft voor het NSL. Tot nu toe hebben wij eigenlijk nog geen antwoord op die vraag gekregen. Het spitstarief zal nog niet in de wet staan. Dit tarief vergt lokaal maatwerk, zo zegt de minister, onder andere vanwege mogelijk sluipverkeer. In onze ogen zet de minister ons hierbij dan toch op het verkeerde been. Ik meen te weten dat wij het spitstarief voor een heel gebied laten gelden, ook op het onderliggende wegennet. Dan zou er dus van sluipverkeer geen sprake zijn. Ik wil daar heel graag een toelichting van de minister op horen.

De Partij van de Arbeid vindt dat wij binnen de afgesproken kaders van de milieuscenario's moeten blijven. De milieudifferentiatie vindt plaats op basis van voertuigkenmerken, dus niet op basis van de plaats waar men rijdt en de afstand die men aflegt.

Het volgende punt dat ik wil aansnijden, is de communicatie. Een heel belangrijke conclusie die in het KiM-rapport wordt getrokken, is dat de bewustwording van autokosten – wij gaan dan van onbewust betalen naar bewust betalen, van betalen voor autobezit gaan wij naar betalen voor autogebruik – vermoedelijk zal resulteren in een subjectieve kostenstijging, ook al is daar objectief gezien helemaal geen sprake van. Daar gaan wij bij de beeldvorming natuurlijk heel erg tegen aanlopen. Dat gebeurt overigens nu al. Mensen zijn vergeten wat zij hebben betaald aan bpm en zien dat niet terug in hun wekelijkse of maandelijkse kosten.

De heer **Madlener** (PVV): Mevrouw Roefs zegt wel dat mensen niet meer weten hoeveel zij aan bpm hebben betaald, maar de meeste mensen die

in een oudere, tweedehands auto rijden, betalen slechts een heel klein beetje bpm. Het is bijna niets. Dit systeem benadeelt juist deze mensen zwaar, want de bpm wordt vaak betaald door bedrijven en mensen die een nieuwe auto kopen. Begrijpt mevrouw Roefs wel hoe dat werkt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik weet heel goed hoe dit werkt. Zelf koop ik altijd een nieuwe auto. Ik weet maar al te goed dat ik daar niet altijd een geweldig mooie prijs voor terugkrijg als ik die auto weer inruil. Wij hebben met de minister afgesproken dat met die effecten rekening wordt gehouden. Wil de minister dat nog eens uiteenzetten, zodat wij daar allemaal op dezelfde wijze over spreken?

De heer **Madlener** (PVV): Hoe denkt mevrouw Roefs dat daarmee rekening gehouden kan worden? Krijgt iemand die een oude auto koopt, dan een lager tarief of zo per kilometer?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, wij spreken nu over het moment voordat je «instapt» in de kilometerheffing. Op dat moment wordt de bpm omgezet in de motorrijtuigenbelasting. Het probleem is dan dat mensen te lang een hoog tarief betalen. Ondertussen wordt de bpm afgebouwd. Daardoor wordt het probleem minder groot. Ik ben het wel met de heer Madlener eens dat er dan een flinke kop van af is, maar de bpm betaal je natuurlijk in feite over het hele bedrag dat wordt betaald voor de auto.

De heer **Aptroot** (VVD): Hoe denkt mevrouw Roefs dat dit rechtvaardig kan worden gedaan? Als de bpm CO<sub>2</sub>-heffing wordt, kan iemand ervoor zorgen dat hij geen bpm betaalt, bijvoorbeeld door een heel dikke Mercedes te kopen met alle technologie, een hybride van ruim een ton. Dan betaalt hij geen belasting meer. Iemand in een oude Suzuki Alto gaat echter steeds meer motorrijtuigenbelasting betalen. Hoe wil mevrouw Roefs dat rechtvaardig regelen? Alleen de mensen met een heel dikke portemonnee kunnen straks ervoor zorgen dat zij weinig belasting betalen, maar de mensen met een kleine portemonnee en een oudere auto, die niet meteen de hightech bak kunnen kopen, zijn de klos. Ik vind dat nou niet bepaald sociaal.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De invalshoeken verschillen wat. Wij vinden het een heel goed idee om de bpm om te zetten in een CO<sub>2</sub>-heffing. Wij vinden gezondheid en de luchtkwaliteit ongelooflijk belangrijk. Er zijn kleine, heel zuinige auto's te koop. Die zijn voor mensen met iets minder in de portemonnee zeker haalbaar en betaalbaar. Zeker nu er allerlei kortingen zijn, denk ik dat de vernieuwing, de vergroening van het wagenpark in Nederland, erg hard zal gaan. Ook voor de mensen die minder geld hebben en een zuinige auto willen kopen, is dat zeker bereikbaar.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp het antwoord van mevrouw Roefs, maar daarbij gaat zij ervan uit dat iedereen een nieuwe auto kan kopen. In een volgend algemeen overleg praten wij over het thema «mobiliteit en ouderen». Het blijkt dat de ouderen maar voor 5% van hun mobiliteit gebruikmaken van het openbaar vervoer en verder op de personenauto en het bijzonder vervoer zijn aangewezen. Zij willen vaak heel lang met hun oude autootje doen. Zij rijden ook iets minder. Die auto is misschien acht, tien of twaalf jaar oud. Zij worden door dit kabinetsbeleid dus steeds zwaarder belast. De dikke nieuwe auto wordt immers ontzien en de oude auto wordt steeds zwaarder belast. Dat is geen sociaal beleid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dit lijkt een heel mooie redenering, maar ik herinner de heer Aptroot maar even aan de slooppremie. Daardoor wordt

gezorgd voor een vergroening in het autogebruik. Daardoor is het voor mensen met een kleinere beurs makkelijker om aan een schonere auto te komen.

In ieder overleg over Anders betalen voor mobiliteit hebben wij gevraagd om een communicatieplan. Inmiddels doen veel broodjeaapverhalen de ronde. Betrouwbare informatie is dus hoogst noodzakelijk. Wanneer start de publiekscampagne? Wanneer wordt deze überhaupt opgezet? Is de minister van plan om een kilometercalculator te maken die wordt beheerd door een onafhankelijke partij? De minister zegt immers zelf dat door de toenemende belangstelling juist steeds hogere eisen zullen worden gesteld aan de wijze waarop wij communiceren over het project.

Ik ga in op de verhouding tussen het hoofdspoor en het garantiespoor. De minister verzekert ons steeds opnieuw dat het hoofdspoor zijn voorkeur heeft. Hij liet zich inderdaad wat positiever uit in de voortgangsrapportage, maar door het antwoord op de vragen zijn bij ons toch weer vragen gerezen over dit streven naar het hoofdspoor. Ik heb de indruk dat de minister wel het hoofdspoor wil, maar de ambtenaren niet. Die conclusie baseer ik op het volgende. Het hoofdspoor gaat in onze ogen over end-to-end, maar ik heb van verschillende kanten gehoord dat in de praktijk vooral wordt gesproken over het eerste stukje: het kastje zelf en het «afstorten» van de data. Er wordt te weinig over het hele systeem gesproken. Dat kan ook tot prijsverhogingen leiden. Ik heb een voorbeeld gekregen over privacy. Wij vinden dat er een enorm slim kastje moet komen omdat de privacy anders niet is gewaarborgd. Je zou daar echter ook op een heel andere manier naar kunnen kijken. Dan moet je naar het hele systeem kijken, want je zou de plaats en de betalingsdata uit elkaar kunnen houden. Dat gebeurt ook bij de bonuskaart van Albert Heijn. De bank weet niet wat je bij Albert Heijn hebt gekocht. Zo zou je dat ook kunnen aanpakken. Dan moet je wel met een leverancier praten over end-to-end. Een ander voorbeeld waaruit blijkt dat je over het hele systeem moet spreken, is het verhaal van de zelfinstallatie.

Er is nog een reden voor mijn opmerking over het hoofdspoor. De wet gaat volgens mij alleen maar over het garantiespoor.

Een volgende conclusie uit het Procap-onderzoek: drie maanden achter elkaar. Waarom staat er dan in de beantwoording van vraag 21 «certificeringseisen voorjaar 2010», terwijl de aanbestedingseisen al bekend zijn? Je vraagt je eigenlijk af of je niet drie maanden later kunt beginnen met de certificeringseisen, en dus niet pas in het voorjaar van 2010.

De perceelsafbakening voor het garantiespoor moest opnieuw plaatsvinden om bij daadwerkelijke systeemintegratie groter oponthoud te voorkomen. Wij zijn nu echt helemaal bezig met het garantiespoor, terwijl de systeemintegratie juist bij end-to-end een veel minder groot probleem zou moeten zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw Roefs maakte zojuist de opmerking dat het eigenlijk aan de ambtenaren ligt. Ik vraag mij dan af wat er aan de ambtenaren ligt. Bovendien, is het hier niet gebruikelijk om de minister voor alles wat los- en vastzit verantwoordelijk te houden, inclusief hetgeen de ambtenaren doen? Wij spreken hier nooit ambtenaren aan. Als ambtenaren iets fout doen, doet de minister het immers fout. Niemand anders dan hij.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik spreek hier niet de ambtenaren aan. Ik vraag de minister of mijn indruk klopt dat hij in de voortgangsrapportage meer in de richting wil gaan van en positiever is over het hoofdspoor dan ik in de beantwoording van de laatste vragen heb gelezen. Het kan best zijn dat de minister overtuigd is en op dit moment vindt dat het hoofdspoor toch iets minder voor de hand ligt, maar dan hoor ik dat graag. Ik heb de ambtenaren daarop niet aangesproken.

In het kader van het EETS-besluit moet Nederland een bemiddelende instantie hebben die optreedt in het geval van conflicten tussen EETS, de provider en de autoriteit die de kilometerprijs beheert. Hoe gaat de minister dit vormgeven? Zijn daar al ideeën over? Een van de risico's is onvoldoende capaciteit in de projectorganisatie. Komt de minister in de problemen met een norm voor ingehuurd personeel? In onze ogen is haastige spoed zelden goed. Wij hadden al eerder geconcludeerd dat de invoering iets later zou plaatsvinden. Risico's moeten goed in kaart gebracht zijn, anders houd je jezelf voor de gek. Nu moeten wij vooral als de wiedeweerga aan de slag met de publiekscampagne. Al die broodje-aapverhalen, daar hebben wij genoeg van.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is prettig om van mevrouw Roefs te horen dat het inderdaad altijd deze minister is die iets fout doet, en nooit iemand anders dan hij. Die houden wij erin.

Nou even over het uitstel. Nu komt er weer een uitstel. Wij hadden met deze minister afgesproken dat het wetsvoorstel voor de zomer zou worden ingediend. Nu blijkt dat het wetsvoorstel niet wordt ingediend. Alweer uitstel. Wanneer komt de Partij van de Arbeid op dit punt aan het eind van haar Latijn? Hoe lang kan dit nog zo doorgaan?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In het begin van mijn betoog heb ik de minister gevraagd om dit uit te leggen. De heer Vendrik heeft vast wel mijn reactie gehoord op het uitstel. Dit uitstel van het naar de Kamer sturen van het voorstel van wet inzake de Wet kilometerprijs levert op zichzelf geen enkele vertraging op. Ik spreek hier dus helemaal niet over een nieuwe vertraging. Ik sprak over de vertraging waarover wij in het spoeddebat hebben gesproken. Die vertraging is op dit moment acht maanden. Ik vermoed echter dat straks in de nieuwe planning te zien zal zijn dat het aan het eind twee jaar is opgeschoven. Dat is tot nu toe de eerste vertraging waarmee wij te maken hebben gehad. Voor ons is dat geen reden om hier nu de stekker uit te trekken. Dat geldt trouwens ook voor de heer Vendrik, want wij hebben beiden hetzelfde belang, namelijk dat wij kunnen gaan voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben toch erg verbaasd. Wij voeren hier een debat en nu is er het volgende uitstel van uw project, mevrouw Roefs, niet ons project. U gaat nu pleiten voor een publiekscampagne. Wat moet dan de leuze van deze campagne worden? Van uitstel komt afstel? Wij weten het allemaal nog niet, wij doen maar wat in Den Haag? Wij hebben allerlei open einden? Wij zijn ermee bezig, misschien dat het ooit goed komt? Wat zou nou het doel van de publiekscampagne moeten zijn? Het is toch absurd om al in dit stadium over een publiekscampagne te spreken?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb het gehad over starten met denken over een publiekscampagne. Tot nu toe ben ik degene geweest die keer op keer heeft gezegd: doe nou wat met die communicatie. Het gaat alle kanten op. Wij moeten de mensen heel duidelijk maken dat de kilometerheffing betekent dat je gaat betalen voor het gebruik van de auto en niet meer voor het bezitten ervan. Als de voor- en tegenstanders van de kilometerheffing in de Kamer discussiëren, dan heeft de een nog een mooier verhaal dan de ander. Ik herinner mij het verhaal van mevrouw Agema, die zei dat loodgieters ineens € 300 per maand moesten gaan betalen. Dat bedoel ik met broodje-aapverhalen. Daar heb ik langzamerhand genoeg van. Ik wil daarom graag dat de minister gaat nadenken over een opzet van de publiekscampagne. Ik heb gevraagd of er een kilometercalculator komt en of een onafhankelijke partij deze gaat beheren. Volgens mij zijn er al ontwikkelingen in die richting. Daar wil ik het over hebben.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil dan voorstellen dat de publiekscampagne van uw project – niet ons project, dat herhaal ik – wordt afgesloten met: deze campagne wordt u aangeboden door de PvdA en het CDA. Er is namelijk wel een politieke wens om zo'n systeem te realiseren, maar het is er nog niet. Dit speelt vooral nog in de politiek een rol. Het zou een soort propaganda moeten zijn voor uw politieke wens.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Je zou bijvoorbeeld een publiekscampagne kunnen voeren waaruit blijkt dat wij op deze manier de files te lijf willen gaan. Dat is een van de hot items van de PVV. Daar heeft de PVV het altijd over, maar zij heeft nog nooit boter bij de vis gedaan. Dit is een manier om van de files in dit land af te komen. Het is vervolgens de manier om ervoor te zorgen dat wij een betere luchtkwaliteit krijgen. Het laat zien dat wij de gezondheid van de bevolking hoog in het vaandel hebben staan. Dat zijn dingen waar ik de heer Madlener zelden over hoor.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs zegt genoeg te hebben van de broodjeaapverhalen. Maar wat was vandaag dan het broodjeaapverhaal? Daar ben ik eigenlijk benieuwd naar. Wie is daar verantwoordelijk voor? De minister, de NOS, iemand die gelect heeft uit de klankbordgroep? Of kent mevrouw Roefs nog een ander die verantwoordelijk is voor het broodje aap?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er zijn al vele broodjes aap geweest, maar daar schaar ik die van vanmorgen of van gisteravond niet onder.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik hoor mevrouw Roefs met verwondering zo gemakkelijk zeggen dat uitstel mogelijk is. Ik ben erg benieuwd naar de reden die de minister daarvoor geeft, als het al zo is, want misschien is het wel een broodje aap. Dat weet ik niet eens. Om in eerste termijn al zo gemakkelijk ... Dat verbaast mij een beetje. Ik ben op dit punt wat kritischer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat mag, mijnheer Koopmans, dat ben ik ook van u gewend. Ik had eigenlijk gehoopt dat het voorstel voor de Wet kilometerprijs bij de Kamer had voorgelegen voor dit algemeen overleg. Dat wetsvoorstel komt voor de zomer, maar is er dus niet voor dit overleg. Ik heb mij afgevraagd of het dan wel slim is om dat wetsvoorstel naar de Kamer te sturen als wij daarna met z'n allen met reces gaan. Ik neem aan dat daarin allerlei formules staan. Iedereen krijgt daar dan zijn eigen ideeën over. Voor je het weet hebben wij in het reces, als niemand kan reageren, daar weer van allerlei gedoe over. Mij zou het inderdaad niks uitmaken, voor de behandeling van dit wetsvoorstel, als het voorstel na het reces naar de Kamer wordt gestuurd.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap dat argument even niet, maar het kan zijn dat mijn informatie tekortschiet. Mevrouw Roefs zegt dat het wetsvoorstel beter niet voor het reces naar de Kamer kan worden gestuurd omdat iedereen daar dan de vrije loop mee neemt. Iedereen gaat dan lezen wat er staat en dan gaat iedereen zijn eigen persoonlijke conclusies trekken. Dan denkt iedereen «het is eigenlijk toch allemaal niet zo leuk als ik dacht en er zitten toch wel haken en ogen aan». Omdat het dan acht weken reces is, moeten wij de belofte van de minister dan maar aan onze laars lappen en zeggen dat hij het maar na het reces moet opsturen. Wat is dat nou voor argumentatie?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij zijn nu op een heel vreemde manier aan het discussiëren. De kale kilometerwet bevat formules, maar geen getallen. Je krijgt van de media informatie en van allerlei gremia die ook met de minister aan de overlegtafel zitten. Mij lijkt het heel slim dat niet een kaal

wetsvoorstel zonder tarieven naar de Kamer wordt gestuurd, maar een wetsvoorstel met tarieven. Dan weten wij allemaal waar het over gaat. Volgens mij loop ik nu vooruit op wat de minister wil gaan vertellen. De andere leden hebben dezelfde informatie gekregen als ik, want ook zij zijn door de pers gebeld, en de pers heeft de informatie ook van de klankbordgroep. Wat dat betreft is er dus niks aan de hand.

De heer **Roemer** (SP): Misschien moeten wij de vragen die wij vandaag stellen dan maar door de media laten beantwoorden. Van hen krijgen wij blijkbaar meer informatie dan van de minister, als ik mevrouw Roefs goed begrijp.

De **voorzitter**: Ik geef nu het woord aan de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De voornaamste zorgen over de filebelasting hebben wij al heel vaak geuit, in welk debat hier dan ook. Volgens de SP zitten wij met deze belasting op de verkeerde koers, terwijl de achterliggende doelen wel nastrevenswaardig zijn. Wij blijven dan ook altijd ons best doen om de minister en het kabinet bij te sturen. De minister heeft ons het onderzoek gestuurd dat is uitgevoerd naar de psychologie van het prijsbeleid. Dit onderzoek geeft een aantal duidelijke en voorspelbare conclusies aan. Ik noem: verschaf duidelijkheid en anticipeer op de vraag wat het voor de persoonlijke situatie betekent. Ook geeft het onderzoek helder aan dat het van belang is dat mensen een afgewogen beslissing moeten kunnen nemen. Dit zorgt voor twee heldere voorwaarden die geregeld dienen te zijn, als je al überhaupt aan een filebelasting gaat denken. In de eerste plaats moet er een beslissing genomen kunnen worden, oftewel, het alternatief moet op orde zijn. In de tweede plaats moet de prijs voor het gebruik van de auto helder zijn. Dat vraagt om een zo eenvoudig mogelijk systeem van filebelasting. Hoe gaat de minister er nu voor zorgen dat aan deze twee voorwaarden wordt voldaan? Wat gaat hij doen om het alternatief overal in Nederland goed genoeg voorhanden te hebben? Wanneer vindt hij dat het goed genoeg voorhanden is? De mobiliteitsaanpak van de minister schiet naar de mening van de SP op dat vlak nog steeds tekort. Wat gaat de minister doen om de prijs per kilometer zo begrijpelijk mogelijk te maken? Ziet een automobilist als hij rijdt hoeveel het kost? Of kunnen wij het systeem toch beter platter en eenvoudiger maken, zodat een automobilist gewoon op basis van de afgelegde afstand de kosten weet? Daarbij wordt ook voldaan aan de conclusie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), namelijk dat logische, eenduidige informatie over de tariefstructuur bevorderlijk is voor de acceptatie en voor de effectiviteit. De meest eenvoudige manier van beprijzen is de gereden afstand. Daar hebben wij al vaker voor gepleit. Het is jammer dat dit nog steeds geen kans krijgt, want het is zó verschrikkelijk veel goedkoper. Als je daadwerkelijk zo'n systeem wilt, dan is er blijkbaar ook een systeem dat veel eenvoudiger is. Een pilot in Oregon, Verenigde Staten, lijkt aan te geven dat met het uitlezen bij tankstations naast de brandstof ook gelijk voor de gereden kilometers kan worden betaald. Er zou zelfs een spitsbelasting in kunnen, als je dat überhaupt zou willen. Is de minister bekend met dit systeem en is hij bereid een reactie daarop naar de Kamer te sturen? Het is veel eenvoudiger en het kost slechts enkele miljoenen om het op te zetten en te exploiteren. Waarom het wiel opnieuw uitvinden en het extreem duur maken als dit blijkbaar ook kan?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik dreig van mijn stoel te vallen, maar ik hou mij goed vast. Het zou mij zeer teleurstellen als de SP opeens wel voor het systeem is, zij het dat er een ander soort kastje komt dat niet via de overheid wordt geregeld, maar waarbij uitlezen via een tankstation plaats-



vindt. Ik hoop dat de SP aan het verzet tegen dit verderfelijke systeem wel meedoet en zij aan zij met de VVD en de PVV blijft strijden.

De heer **Roemer** (SP): Maak u geen zorgen, mijnheer Aptroot. Ik had de indruk dat ik dat bij mijn inleiding duidelijk genoeg heb gezegd. Als je al voor zo'n systeem kiest, waarom kies je dan voor een miljardenverslindend project en niet voor iets wat elders al vele malen goedkoper is gebleken? Dat was mijn boodschap. Niet meer en niet minder.

De uitwerking van de filebelasting van de minister zal gevolgen hebben voor de mobiliteit. Althans, dat mogen wij met z'n allen hopen. Wij doen er als het ware alles voor. Hij probeert die gevolgen te voorspellen. Ik mis echter de inschatting van het ruimtebeslag dat zal plaatsvinden door het verdwijnen van de aanschafbelasting, de bpm. Er zullen meer auto's komen, en daarmee is ook meer ruimte voor stilstaande auto's nodig. De parkeernormen van de wijken moeten dan toch opgeschroefd worden. Is de minister bereid om dit inzichtelijk te maken? Anders zitten wij straks tot over onze nek in de parkeerproblemen, zeker in de grotere steden. Een groot project kent altijd veel risico's. Gedurende het project wordt de risicomarge natuurlijk steeds lager. Wat eenmaal is afgerond, zou geen risico meer moeten zijn. In dit licht bezien, maak ik mij grote zorgen over de zin in de voortgangsrapportage dat het risicoprofiel onverminderd hoog blijft. Hoe kan de minister dit verklaren als hij in hetzelfde rapport ook meldt dat er hard aan wordt gewerkt? Kennelijk komen er steeds weer nieuwe risico's bij. Dan is het risicoprofiel bij de start van het grote project toch veel te laag geweest. Is het dan niet nodig, zo vraag ik de minister, om een nieuwe risico-inschatting te maken?

Een van de heikele punten: de exploitatiekosten. Het tweede kwartaal van 2009 is bijna voorbij en de definitie van deze kosten is er nog steeds niet. Wel is duidelijk dat deze kosten in de tweede voortgangsrapportage hoger zijn dan in de eerste. Deze kostenstijging komt onder andere door de hogere kosten van het handhavingsbackoffice. Waarom is hier eerst onvoldoende rekening mee gehouden? Er worden toch wat te vaak kosten over het hoofd gezien, terwijl de minister juist aangeeft realistisch en eerlijk te willen zijn. Zonder dat de definitie van de minister er is, is er al wel een duidelijke conclusie in het auditrapport. De gemiddelde exploitatiekosten voor het zichtjaar 2020 zijn geraamd op 1,072 mld., inclusief de jaarlijkse afschrijvingen. Uitgaande van de geschatte opbrengst van 9 mld. is dat circa 12%. De minister weet dat hij onder de 5% moet blijven, maar hij zit nu nog op 12. Is dit dan geen heilloze opgave zolang hij vasthoudt aan dit ingewikkelde systeem? Het lijkt mij tamelijk zinloos om nu verder te gaan op dit pad en meer kosten te maken, zolang er geen duidelijk zicht bestaat op het realiseren van deze toch al fikse jaarlijkse kosten van 5%, zonder te gaan sjoemelen aan de definities. Is de minister bereid om dit eerst goed in kaart te brengen voordat hij verdergaat met geld over de balk smijten voor dit systeem?

De filebelasting wil de minister vooral gebruiken door met prijsbeleid de mobiliteit in de gewenste richting te sturen. Op de vraag of het voor de minister denkbaar is dat de provinciale autobelasting in de toekomst ook wel eens door niet-autobezitters opgebracht kan worden, reageert hij in zijn antwoorden niet echt. Dat kan maar één ding betekenen: de minister overweegt om juist de mensen die de gewenste mobiliteit hebben, meer te laten betalen, terwijl de automobilist een relatief voordeel krijgt. Gaat de niet-automobilist dus straks een stukje kilometerheffing betalen? En zo ja, hoe valt dit dan te rijmen met het uitgangspunt van de minister dat de mobiliteit de juiste kant opgestuurd kan worden met een prijsbeleid? Maatschappelijk draagvlak voor de filebelasting bespeuren wij in ieder geval niet. De minister geeft aan dat dit draagvlak stevig is omdat hij intensief contact heeft met de maatschappelijke partijen. Hoe komt hij er eigenlijk bij dat, als deze partijen het zien zitten, de mensen op straat het ook zien zitten? Ik maak mij grote zorgen over de inschatting door de

minister van de mening van de mensen. Tot nu toe blijkt aan alle kanten dat mensen deze filebelasting niet zien zitten. Mag ik de minister nog even herinneren aan de 1600 reacties die anderhalf jaar geleden via het internet zijn binnengekomen? Hoezo, draagvlak?

Wij wachten allemaal met spanning op het wetsvoorstel over de kilometerprijs. Vrijwel alle relevante keuzes, zoals de feitelijke prijzen, de milieugrondslag en nog veel meer, zouden daarin moeten komen te staan. Zo zou dit ook duidelijk moeten maken of de minister daarmee voldoet aan de wens van de Vereniging Nederlandse Gemeenten dat er ook op het onderliggende wegennet een spitstarief komt, waarmee sluipverkeer wordt tegengegaan. Of is de minister nog veel verstandiger en ziet hij helemaal af van de elitespits?

Volgens de minister wordt dit wetsvoorstel nog voor het zomerreces naar de Kamer gestuurd. Wanneer komt het precies? Ik wijs hierbij op de informatie die wij niet van de minister, maar gisteren van buiten hebben ontvangen. Ik ben erg benieuwd of dat inderdaad zo is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb toch nog een vraag aan de heer Roemer over dat draagvlak. Vorige week sprak een van onze mensen met de SP-wethouder te Schiedam, de heer Yorick Haan. Dat is een goede SP-wethouder. Hij pleitte vorige week tot drie keer toe op een bijeenkomst in Vlaardingen voor de spitsheffing om de A4 Midden-Delfland overbodig te maken. Ik vind dat als GroenLinks-politicus een heel overtuigende en zinvolle redenering. Ik snap die. Heeft deze SP-wethouder gelijk, of heeft hij ongelijk?

De heer **Roemer** (SP): Het antwoord op deze vraag mag duidelijk zijn. Naar mijn idee heeft hij daarin absoluut geen gelijk. Ik snap hem wel als collegelid van Schiedam. Dit college heeft een alternatief doorgerekend waar van alles en nog wat in zit, ook dit. Hij kan daarom niet anders dan dit verdedigen, maar dit is absoluut niet het standpunt van de SP-fractie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp dat er in Schiedam dus wel draagvlak is. Als het een SP-wethouder is dan ...

De heer **Roemer** (SP): Nee, het draagvlak is er ook daar niet. Laat ik helder zijn. Volgens mij zitten wij op één aspect wel op een lijn, namelijk op het volgende. Ik denk dat er voldoende draagvlak is voor het idee dat mensen meer betalen als zij meer rijden. Voor dat beginsel is er volgens mij volop draagvlak. Vervolgens is het echter de vraag of er ook voor dit veel te dure en ingewikkelde systeem, dat in mijn ogen op sommige onderdelen ongelooflijk oneerlijk is, draagvlak is. Het is mijn stellige overtuiging dat dit absoluut niet het geval is.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het goede nieuws druppelt binnen, beetje bij beetje. Eerst het uitstel van de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens. Dat zou in 2011 plaatsvinden, zo staat in het regeerakkoord. Dat wordt 2012, 2013 of misschien nog later. Voor de regeringsfracties was er wel een soort goeddoener tijdens het laatste debat, een goedmakertje, want, zo zei de minister, «voor de zomer dien ik het wetsvoorstel voor het rekeningrijden, de kilometerheffing, in». Kennelijk is gisteren besloten dat dit niet gaat gebeuren. Is dat waar, minister? Klopt het dat de klankbordgroep gisteren heel dringend aan de minister heeft gevraagd om het wetsvoorstel uit te stellen? Misschien gebeurde dit wel in de sfeer die mevrouw Roefs noemde. Dat schijnt toch wel een twee-eentje te zijn tussen de coalitie en andere belanghebbenden: alsjeblieft niet voor de zomer, want dan hebben de mensen weken de tijd om het te beoordelen en dan zullen ze zien dat ze te grazen worden genomen en dan is het draagvlak helemaal weg. Klopt het dat de minister de indiening van het wetsvoorstel ook ophoudt omdat hij wil dat de Kamer straks

kort de tijd krijgt om het voorstel te beoordelen, en probeert hij dan met hulp van de coalitie het wetsvoorstel snel door de Tweede Kamer te jagen? Het zal niet verbazen: de VVD is een tegenstander van de onwerk- bare en belachelijk dure kilometerheffing. Wij constateren dat er buiten dit gebouw bij de gewone Nederlander geen draagvlak is voor rekening- rijden. Zelfs binnen de klankbordgroep, waarin toch een aantal bobo's zitten die de minister zouden moeten ondersteunen, heeft de twijfel toege- slagen. De invoering van het systeem kost minstens 4 mld. Wij zeggen: stop daarmee en investeer dat geld in de wegen. Dan zijn wij al heel veel knelpunten kwijt.

Stel dat wij dit toch invoeren. Dan zitten wij straks met enorm veel ambte- naren, enorme computersystemen en ruim acht miljoen kastjes in personenauto's, bestelauto's en vrachtauto's. Elke maand ruim acht miljoen facturen. Buitenlanders hoeven niets te betalen. Nergens in de wereld bestaat zo'n systeem op deze schaal. Dat is uitermate riskant. Maar, zo zegt de minister, dat is allemaal waar, het is super riskant en het kan allemaal uit de hand lopen, maar ik vind het een mooie uitdaging. Ik voorspel dat het een financieel debacle wordt in de orde van grootte van de HSL en de Betuweroute.

En dan de belofte dat de automobilist en de vrachtvervoerder niet méér gaan betalen. Die belofte is al vele malen gebroken. De afgelopen twee jaar heeft deze regering, deze minister, de lasten voor de automobilist al met meer dan 1 mld. structureel per jaar verhoogd. Met de CO<sub>2</sub>-heffing komt er een verhoging bij van tussen de 160 en 650 mln. per jaar. Deze minister van Verkeer is eigenlijk geen minister meer van Verkeer. Hij is een soort tweede staatssecretaris, een soort adjunct-staatssecretaris, van belastingen. Samen met zijn collega De Jager, ook van het CDA, verzint hij steeds weer manieren om de automobilist en de vrachtvervoerder als een citroen uit te knijpen. Zuur voor de automobilist en ook erg voor het vrachtvervoer, een sector die het al moeilijk heeft.

Ik heb een aantal vragen. Wij willen openheid over het wetsvoorstel. Het is er al een tijd en het is ook al terug van de Raad van State. Wij willen ook openheid over het advies van de Raad van State en over het advies van de klankbordgroep. Wij vragen de minister om deze drie stukken binnen 24 uur naar de Kamer te sturen.

Kan de minister aangeven hoe hij het probleem van de provinciale opcenten gaat oplossen? Het voor je uitschuiven, helpt niet. Wij willen gewoon weten wie straks die rekening gaat betalen.

Wat is de precieze en gegronde definiëring van «exploitatiekosten», zoals deze in de stukken worden genoemd? De minister heeft toegezegd dat de exploitatiekosten maximaal 5% mogen zijn. Wij lezen in alle stukken dat het zeker 12% gaat worden. Ook de auditdienst wijst daarop.

De regering heeft lastenneutraliteit toegezegd, inclusief de opcenten. Kan de minister deze toezegging, gedaan bij de start van het kabinet, herhalen, en dan op basis van het lastenniveau van 2007, toen het kabinet startte? Dat betekent dat de lastenverhogingen die intussen zijn doorgevoerd, worden teruggedraaid.

Waarom is nog steeds niet duidelijk wat de kilometerheffing gaat kosten? Waarom mag de bevolking niet weten wat haar te wachten staat? Kan de minister de tarieven eindelijk vrijgeven?

De planning om te starten in 2012 of 2013 – het zal nog wel later worden – is een planning vol risico's. De lijst met risico's in de voortgangsrappor- tage geeft dat aan. Er zijn grote financiële risico's, mede door de onzeker- heid over ICT. De auditdienst schat het risicoprofiel van het ICT-project Anders betalen voor mobiliteit zeer hoog in, mede door de in zijn ogen krappe planning. Erkent de minister dat nu? Wil hij aangeven hoe groot deze risico's zijn? De teller kan oplopen tot ruim 4 mld. Wij denken dat het meer is. Wil de minister een complete lijst van alle risico's, met bedragen erbij, naar de Kamer sturen?

De certificeringseisen worden vastgesteld na consultatie van de marktpartijen. Ondertussen zou de overheid het garantiespoor inrichten. Hoe staat het met dit garantiespoor? Is de overheid verder dan de markt of omgekeerd? Of staat bij beiden nog steeds één groot vraagteken achter zowel de uitvoering als de financiën? Wij hebben de indruk dat dit laatste het geval is.

Het Planbureau van de Leefomgeving toont aan dat het effect van voertuignormen, de euronormen – we gaan van vier naar vijf naar zes – veel groter zijn dan de effecten van het heel lastige systeem van de kilometerheffing. Het kost een stuk minder. Waarom zet de regering niet in Europees verband in op het verder aanscherpen van de euronorm en houdt zij niet op met dit systeem met strafheffingen, een enorme bureaucratie en enorm veel ambtenaren?

Wij willen antwoord op deze vragen, maar onze conclusie is duidelijk. De automobilist wordt belazerd met de belofte van kostenneutraliteit. De lasten worden door dit kabinet steeds verder opgevoerd. De invoering van rekeningrijden, het systeem alleen al, kost nog voor de eerste nota de deur uitgaat, ten minste 4 mld. De kosten zullen waarschijnlijk steeds verder oplopen. De risico's zijn enorm. Een financieel debacle is door deze minister gestart. De uitvoeringskosten zijn niet maximaal 5%, zoals beloofd, maar zeker 12%. De Nederlanders moeten daarvoor bloeden en, zoals het er nu naar uitziet, zullen de buitenlanders die op onze wegen rijden, niet worden belast. Dit verderfelijke systeem mag niet worden ingevoerd. Het moet gewoon nu de prullenbak in. Nog voor de zomer.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik ben blij met het nieuwe geluid van de VVD. Zij was jarenlang voor het systeem. Nu is het voor haar zo ongeveer het meest verderfelijke wat er op aarde is. Het blijft toch leuk om te horen dat de VVD zo'n draai heeft gemaakt. Ik wil de VVD feliciteren met haar nieuwe inzichten.

Er zijn veel vragen gesteld. Ik zal niet alles herhalen en proberen kort te zijn. Wij hebben nu weer de laatste stand van zaken te horen kregen. De politiek is soms heel wreed. Je voorziet dat het misgaat. Wij staan erbij en kijken ernaar. Hoe sneller de verkiezingen zijn en hoe eerder dit systeem over de verkiezingen wordt heen getild, hoe beter. Dit systeem gaat sneuvelen. Je ziet dat er geen draagvlak is, maar er zijn ook grote technische en bestuurlijke problemen. Ik heb net de PvdA gehoord. Ik begreep helemaal niets van de positie van de PvdA. Er worden natuurlijk wel miljoenen aan voorbereidingen uitgegeven. Dat gaat gewoon door. Hoeveel is er tot nu toe uitgegeven aan de voorbereiding van dit dood paard? Wat zullen die kosten zijn tegen de tijd dat de verkiezingen worden gehouden? Laten wij hopen dat die verkiezingen zo snel mogelijk plaatsvinden. De kans dat het sneuvelt, acht ik toch zeer groot. Ook het politieke draagvlak is zeer gering. Laten wij dat toch vaststellen. Het is heel goed mogelijk dat dit systeem niet alleen om technische redenen sneuvelt, maar het ook politiek niet zal halen. Intussen is wel al dat geld al uitgegeven, terwijl wij daar niets voor terugkrijgen. Dat is jammer.

De onvoorziene kosten blijven gigantisch: 28% van de kosten is onvoorzien. Dat is ongelooflijk hoog. Dan weet je dus eigenlijk niet waar je mee bezig bent. Hoe gaat de minister deze onvoorziene kosten reduceren?

De heer **Koopmans** (CDA): Geachte heer Madlener, is dit niet een beetje een onzinredenering? Is het niet juist verstandig dat in dit soort voortgangsrapportages alle onvoorziene feiten worden omgezet in een bedrag? Is niet juist één van de lessen van de commissie-Duijvestein dat wij de post onvoorzien niet moeten platpraten, maar moeten invullen met de feiten?

De heer **Madlener** (PVV): Ja. Daar ben ik het helemaal mee eens. Je moet onvoorziene kosten zo goed mogelijk inschatten. Een derde van de kosten als onvoorzien bestempelen, betekent eigenlijk dat je niet weet waar je

mee bezig bent. Een paar onvoorziene kosten moet je inschatten. Die moet je zeker niet wegmoffelen, zoals bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam misschien is gebeurd. De kosten daarvan lopen nu helemaal uit de klauwen. Wij zien nu al dat 28% onvoorzien heel erg hoog is. Daarmee vraag je aan de burger bijna om een blanco cheque. Je zegt dat je doorgaat, maar dat het enorm uit de hand kan lopen. Ik vind de onvoorziene kosten gewoon hoog, maar ik vind wel dat je ze eerlijk moet benoemen. En dat doet de minister hopelijk ook.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is interessant dat de heer Madlener de Noord-Zuidlijn noemt. Kan hij zich de uitzending van Buitenhof herinneren waarin de heer Dales zat te verdedigen dat hij maar 5% had ingevuld? Daarna kwam de president-directeur van Shell aan het woord. Hij riep: als ons een groot project wordt voorgelegd waarbij de post onvoorzien lager is dan 25%, dan sturen we het project meteen terug want dan klopt er geen fluit van. Is dat percentage niet juist realistisch en verstandig?

De heer **Madlener** (PVV): Dat moeten wij afwachten. Ik leidt hieruit af dat de risico's gigantisch groot zijn. Dat is al eerder onderkend. Of die 28% reëel is, moet nog maar blijken. Ik zie dat de exploitatiekosten elk overleg weer oplopen. Wij gaan niet de goede kant op, wij gaan de verkeerde kant op. Je voorziet nu al zo'n onvoorziene kostenpost. Ik weet niet eens of dat wel voldoende is nu de risico's zo gigantisch groot zijn. Dat is misschien niet eens meer te becijferen. Het gaat erom dat er heel veel open einden zijn in het systeem. Het idee van de tekentafel was het beprizen van ieder moment van de dag om de files te bestrijden. Wij vinden dat een verkeerd systeem. Wij vinden dat je wegen moet aanleggen. Dan weet je wat je krijgt. Dit systeem vinden wij om heel veel redenen verkeerd. De risico's zijn naar onze mening veel te hoog. Ik zou zeggen: stop er zo snel mogelijk mee.

Nu is er weer sprake van uitstel. Waarom dat zo is, is al gevraagd. Wat weten wij niet? Gaat de minister dat nu vertellen?

De norm van 5% wordt gigantisch overschreden. 12% van de exploitatiekosten zijn wij kwijt aan het innen. Dat gaat om heel veel miljarden per jaar. Dat is misschien goed voor de werkgelegenheid, maar het is verschrikkelijk dat straks 1,2 mld. opgaat aan kosten. Dat is toch wel een erg groot bedrag. Misschien moet de minister zich om deze reden nog eens achter de oren krabben en zich afvragen of wij niet een heel andere weg moeten inslaan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Grote woorden zijn de PVV niet vreemd. Nadat er eerst bevolkingsgroepen van «tientallen miljoenen» gecorrigeerd moesten worden, wil ik vragen of de heer Madlener eens wil nadenken over de zovele miljarden aan kosten die er zijn. Volgens mij is dat ook een wat «gespierbalde» uitdrukking. Dat mag natuurlijk.

De heer Madlener matigt zich een oordeel aan over de risico's die buitengewoon groot zouden zijn. Hij suggereert dat deze niet beheersbaar zijn. Op basis van welke delen uit de tweede voortgangsrapportage, het stuk dat wij nu behandelen, trekt hij die conclusie over de risico's?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik ga over mijn eigen spreektekst. Ik herinner eraan dat wij van meet af aan hebben gewaarschuwd voor de technische complexiteit van dit systeem. Het is gebaseerd op nieuwe technologie en op allerlei aannames van hoe de mensen daarmee omgaan. Kastjes in de auto, het hele idee al! De exploitatie zou gedaan moeten worden door particuliere bedrijven, die dan al onze privé-informatie zouden hebben. Ik heb keer op keer gewezen op alle risico's van dit project en op onze ervaringen met andere grote projecten, die keer op keer mislopen. En dan zouden wij nu eventjes het technisch en bestuurlijk meest gecompliceerde project dat er ooit is geweest, erdoor-

heen jassen met een heel mager draagvlak in de politiek en helemaal geen draagvlak in de samenleving? Ik zal bij ieder voortgangsoverleg eraan herinneren dat wij hebben gewaarschuwd voor dit systeem. Wij geloven er helemaal niet in. Beprijzen naar tijd en plaats is een idee van de tekentafel. In theorie zou het misschien nog kunnen werken, maar in de praktijk zie ik er helemaal niets van terecht komen. Hoe sneller wij hiermee stoppen, hoe eerder wij ons kunnen richten op de echte problemen, namelijk het tegengaan van files, het aanleggen van wegen om al die knelpunten weg te nemen en het niet over de balk gooien van geld voor dit dode paard.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is bekend dat de PVV ook niet gelooft in bijvoorbeeld de klimaatverandering. Het blijven dus heel grote woorden. Ik constateer dat dit soort belangrijke discussies in deze Kamer niet meer gevoerd wordt op basis van feiten, maar op basis van onderbuikgevoelens. Dat is een buitengewoon trieste constatering in zo'n belangrijk wetgevingsproces.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp dat u een soort strategie heeft om ons constant te classificeren als een «enge» partij.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb het over de feiten die hier in dit debat ...

De **voorzitter**: De heer Madlener heeft het woord in reactie op uw stelling. Uw punt is duidelijk.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ken de bedoelingen niet van de heer Cramer. Laten wij het hier hebben over het systeem dat hij graag wil, de kilometerheffing. Alle problemen die ik en de voorgaande sprekers hebben genoemd, zijn niet misselijk. Het gaat niet om een klein projectje, maar om een gigantisch project met een enorme kostenpost. Het moet een enorm groot probleem oplossen, namelijk het fileprobleem, maar het zal dat niet doen. Ik vind het triest om hier in de Kamer te zitten en daarnaar te kijken. Je ziet het misgaan, maar door een soort politiek coalitieakkoord houdt men eraan vast. Ik ben ook helemaal niet jaloers op minister Eurlings. Ik weet dat hij veel liever gewoon wegen zou aanleggen. Hij was vroeger zelf tegenstander van dit systeem. Nu moet hij iets heel vervelends uitvoeren. Hij probeert dat natuurlijk een beetje uit te stellen. Misschien gaan de volgende verkiezingen hierover. Dan zal de kiezer misschien oordelen dat dit toch een verkeerde weg is en dat wij hier niet mee verder moeten gaan, maar hoeveel geld is er dan verloren gegaan? Dat is een van de belangrijkste vragen. Tot nu toe gaat het om 25,7 mln. Dat loopt natuurlijk hard op. Kan de minister voorspellen hoeveel geld er straks verloren is gegaan aan dit dode paard?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De kilometerheffing is een systeem dat een eerlijke verdeling van de kosten oplevert, goed is voor het milieu, meer welvaart oplevert en zorgt voor minder files. Dat zijn vier voordelen die ik elke keer blijf noemen. Als ik in zo'n debat naar de woordvoerders van de SP, de VVD en ook de PVV luister, vraag ik me wel eens af in welke wereld zij leven. Zitten zij wel eens in de auto en rijden zij bijvoorbeeld wel eens op een vrijdagmiddag van Den Haag naar Venlo? Daar doe je tegenwoordig vijf uur over. De SP zegt dat wij meer moeten investeren in het openbaar vervoer. De VVD en de PVV zeggen dat wij meer asfalt moeten aanleggen. Zij hebben allemaal gelijk: we moeten meer investeren in openbaar vervoer en we moeten meer wegen aanleggen, maar we moeten ook de kilometerheffing invoeren. Alle berekeningen laten zien dat wij anders hartstikke vastlopen, terwijl we al vaststaan. Ik vraag die andere partijen om nog eens heel eerlijk naar dat punt te kijken. Zij

ontkennen de werkelijkheid dat wij in Nederland een wegenstructuur hebben waarmee we al vaststaan. Daar zullen wij iets aan moeten doen. Wij kiezen dus niet voor de kilometerheffing om lekker populair te doen. Nee, wij kiezen daarvoor omdat dat in dit land noodzakelijk is. Daarom doen wij dat. We hebben hier echter drie randvoorwaarden bij.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb er natuurlijk alle respect voor dat de heer Koopmans wil uithalen naar partijen die hier anders over denken dan het CDA. Dat mag hij doen. Het zou hem alleen sieren als hij dat volledig zou doen. Hij mag het niet eens zijn met een volledig uitgewerkt fileplan dat de SP als tegenhanger heeft gemaakt, maar wij roepen dus niet alleen, mijnheer Koopmans. Wij hebben ons eigen fileplan uitgewerkt en onderbouwd, zoals wij hiertegen aankijken en in onze volgorde. Dat was overigens op onderdelen ook uw plan voordat het CDA in dit kabinet stapte, want het CDA zei: «eerst rijden, dan beprijzen». U bent zelf ook een draai gaan maken. Ik was niet van plan om dat elke keer te blijven noemen, maar nu u zo'n bal kaatst, kunt u die terug verwachten.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik moet bekennen dat de SP nog de moeite neemt om zelf met een systeem te komen. Dat meen ik oprecht en ik waardeer dat ook. Daarmee erkent de SP ook dat er iets moet gebeuren. Dat is uw systeem. Zoals u dat de eerste keer had uitgewerkt, geloofde ik helemaal niets van dat plan. Ik zag dat niet als een goede aanpak. Daarover verschillen wij van mening, maar u hebt uw punt gemaakt: u bent op dat punt wat breder bezig. Het blijft echter een feit dat wij dit allemaal moeten doen. Daarom investeert dit kabinet meer in het openbaar vervoer, daarom investeert het kabinet ook in versnellingen en in extra wegen en daarom zullen wij de kilometerheffing moeten invoeren. Daarbij hebben wij drie randvoorwaarden. Die zijn al vanaf de motie-Hofstra vastgelegd. Het mag niet te duur worden, namelijk maximaal 5%, er moet sprake zijn van lastenneutraliteit en het moet in het infrafonds. Dat zijn de drie randvoorwaarden. Ik zet daar nog een vierde bij; die randvoorwaarde verzin ik nu niet ineens. Dit kan alleen als wij een ruim draagvlak hebben. Dat heb ik al vaker gezegd. Ik kom op die vier punten terug, want ik maak mij zorgen. Wat de maximumkosten van 5% betreft: wij hebben de vorige keer gevraagd hoe het zit met de definitie en hoe wij dit precies doen. De minister heeft in de antwoorden geschreven dat hij de criteria die wij hanteren voor die kosten, nog niet kan laten weten. Ik vind dat wij snel moeten weten op welke wijze die kosten bepaald worden. Ik refereer aan het debat met de staatssecretaris van Financiën en de minister van Verkeer en Waterstaat. De uitkomst van dat debat beviel mij buitengewoon goed: wij laten het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving onafhankelijk bepaalde dingen toetsen. Ook op het punt van de kosten en de lastenneutraliteit moeten wij over onze schouders heen laten kijken. Dat moet de minister laten doen en dat moeten wij laten doen, omdat dit belangrijke kernpunten zijn, ook om de samenleving en de automobilist uit te kunnen leggen hoe wij met elkaar omgaan. Nogmaals: wij willen dat het niet te duur wordt en wij willen dat de lastenneutraliteit geborgd wordt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben altijd blij als de heer Koopmans die kosten van 5% heilig verklaart. Dat lijkt mij een prima uitgangspunt, maar er wordt nu wel gegoocheld met die cijfers. Behalve over onze schouders heen laten kijken moet u natuurlijk ook zelf aangeven wat u onder die kosten verstaat. Daarbij gaat het natuurlijk om alle kosten die te maken hebben met dit systeem, inclusief afschrijvingskosten en backofficekosten. Wilt u nu namens het CDA zelf helderheid geven over wat u onder die 5% kosten verstaat? Anders vind ik uw op zich goede betoog eigenlijk een wassen neus.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind het prima om het er allemaal bij te pakken.

De heer **Roemer** (SP): Ik moet het CDA meegeven dat het deze voorwaarden vanaf het begin steeds in het debat heeft gesteld, maar volgens mij wordt het nu de hoogste tijd om aan te geven wanneer aan die voorwaarden moet worden voldaan. Als wij dit boven de markt laten hangen, als de ontwikkeling van het systeem steeds maar doorgaat en als wij geld blijven uitgeven aan het systeem, komt er een moment waarop wij zeggen: het voldoet eigenlijk niet aan de voorwaarden, maar wij zijn al zover en wij hebben al zoveel geld uitgegeven dat het eigenlijk niet meer zinvol is om terug te gaan. Kan het CDA aangeven wanneer het moment is bereikt waarop er echte helderheid moet zijn over deze vier randvoorwaarden en waarop dus gekozen moet worden of wij hiermee doorgaan? Het gaat vooral om: niet te duur, lastenneutraliteit en draagvlak. Aan de vierde randvoorwaarde kan immers worden voldaan door iets op papier te zetten.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij zullen dat oordeel elk halfjaar geven. Ook dat heb ik al vaker gezegd en dat blijf ik doen, want wij blijven de vinger heel strak aan de pols van de minister houden om te weten hoe dit allemaal precies loopt. Dat is van belang. Ik wil eerst een goed overzicht hebben van die kosten en alles wat daarmee te maken heeft. Dan wil ik daar een goed oordeel over kunnen vellen. Ik heb onze randvoorwaarden scherp neergezet, maar iemand moet dat voor ons wel even precies op een rij zetten en wij zullen daar elk halfjaar over spreken, omdat dit een bepaalde ontwikkeling met zich mee kan brengen. Ik heb al vaker gezegd dat wij elk halfjaar «groen», «rood» of «oranje» zullen zeggen. Alle drie behoren tot de mogelijkheden. Wij houden ons aan het regeerakkoord, maar het regeerakkoord bevat naast de invoering van de kilometerheffing ook de daarvoor geldende randvoorwaarden.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij bespeur ik hier enige tegenstrijdigheid. Als we dit elk halfjaar blijven beoordelen en dan weer vrolijk overgaan tot de orde van de dag met de opmerking «U bent er nog niet, maar ga maar vrolijk door en probeer het maar te halen», komen we straks op een punt waarop wij niet meer terug kunnen. In de stukken staat dat de exploitatiekosten op dit moment worden geschat op 12%, inclusief de kosten waarvan u zojuist tegen de heer Madlener zei dat die er allemaal onder moesten vallen. Ze zitten er dus 7% boven. Geeft u nu het signaal af dat de minister vooral moet doorgaan, moet proberen om die 5% te halen en steeds maar moet doorgaan? Of zegt u nu dat het sein op rood staat en dat de minister hiermee moet stoppen? Anders blijven wij doorgaan en dan komt er straks een keer een moment waarop u zegt dat we niet meer terug kunnen: «we waren altijd tegen, maar we kunnen nu niet terug». Dan was dit een wassen neus.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat moet het zeker niet worden en zo moet ik ook niet verstaan worden. Wij vinden het een belangrijk uitgangspunt dat dit niet te duur wordt, maar er zijn nu nog tal van onzekerheden. Dat is één factor die van belang is voor het oordeel hierover. Een tweede belangrijke factor is dat in de afgelopen voortgangsrapportages de kosten procentueel zijn afgenomen. Het is heel goed om dat te zien en ook dat is een belangrijke factor. Er zitten nog zo veel onzekerheden in de totale wijze waarop dit hele project in- en uitgevoerd wordt dat het in mijn ogen onverantwoord zou zijn om nu te zeggen dat we de stekker eruit moeten trekken omdat de teller nu op 12% staat. Dat zou onterecht zijn in de fase waarin wij nu zitten, maar er komt wel een keer een inhoudelijk moment voordat er een soort momentum bestaat dat er geen stap terug meer mogelijk is. Voor dat moment zullen wij een beslissing nemen, omdat wij



die drie randvoorwaarden echt serieus nemen. Ik heb in het debat met de staatssecretaris al gezegd dat wij echt geen trek hebben in ruzie met zeven miljoen automobilisten. Zij verdienen het ook helemaal niet dat wij met hen ruzie gaan maken. Als de voordelen van het project zijn zoals zij zijn geformuleerd in het regeerakkoord, zullen tal van mensen, als er goed gecommuniceerd wordt, dit toch een goed idee vinden. Ik durf dat debat aan, ook met de samenleving, maar dat betekent wel dat die randvoorwaarden op orde moeten blijven.

Voor de lastenneutraliteit geldt hetzelfde: ook daarbij is het van belang dat er over de schouder meegekeken wordt. Ik vraag de minister hoe hij dit wil organiseren. Daarbij speelt bijvoorbeeld ook al het volgende. We zijn nu aan het «vluchtheuvelen» met de geleidelijke verhoging van de mrb om de geleidelijke verlaging van de bpm op weg naar nul te compenseren. Nu is de invoering van de kilometerheffing met twee jaar verschoven. Ik ben benieuwd of er al is doorgerekend hoe dat zich verhoudt tot dat «vluchtheuvelen»: leidt dit niet tot een mogelijk probleem met betrekking tot de lastenneutraliteit? Ik zou wel eens precies uitgerekend willen zien of willen horen van het kabinet of dit mogelijkkerwijs leidt tot aanpassing van het Belastingplan.

De heer **Aptroot** (VVD): Op zich vind ik de drie voorwaarden van het CDA prima, maar er wordt nu al een aantal jaren geroepen dat je anders gaat betalen voor mobiliteit maar niet méér gaat betalen. Per saldo hebt u de lasten echter fors verhoogd. De lasten gaan elk jaar met honderden miljoenen, bijna 0,5 mld., naar boven. Straks, bij de omzetting, zegt u dan dat de lasten op dat moment niet worden verhoogd. In de aanloop naar de kilometerheffing worden de lasten echter wel verhoogd. Als u uw belofte echt gestand doet, gaat u terug naar de lasten bij de start van de kabinetsperiode, in 2007. Zo niet, dan is dit het grootste broodje aap dat ik mij kan indenken, want u verhoogt de lasten eerst heel fors en dan zegt u bij de omzetting: «morgen kost het je geen euro meer dan vandaag». De lasten zijn echter op een veel hoger niveau gebracht.

De heer **Koopmans** (CDA): Deze interruptie maken wij nu voor de tiende keer mee, eerst bij de heer De Krom ...

De heer **Aptroot** (VVD): Geeft u dan eens eerlijk antwoord!

De heer **Koopmans** (CDA): Dat heb ik elke keer gedaan. Ik vind het vervelend dat u zegt dat ik eens eerlijk antwoord moet geven. U moet gewoon de verslagen nalezen. Ik erken elke keer dat wij bij de start van dit kabinet en anderhalf jaar geleden de lasten voor de automobilist verhoogd hebben. Dat erken ik; daar ben ik nog nooit voor weggelopen. Dat zit in het regeerakkoord. Daar heb ik nooit moeilijk over gedaan. Ik weet dus niet wat u met die interruptie wilt doen. Wij erkennen dat. Bij de invoering van de kilometerheffing hebben wij drie randvoorwaarden, die op een goede manier nageleefd moeten worden. Wij gaan niet terug naar 2007. Mijnheer Aptroot, u hebt al gezien dat wij in 2010 een schatkisttekort van 6,7% voorzien. Gaat u het maar nog gekker maken; wij doen dat niet.

De heer **Aptroot** (VVD): Het schatkisttekort komt doordat er een economische crisis is en doordat het kabinet blijft smijten met geld, maar ik constateer dat het bij uw lastenneutraliteit gaat om een lastenneutraliteit op het moment dat er wordt omgezet. In de aanloop legt u echter alvast miljarden extra lasten op die u in de kilometerheffing meeneemt. Die lastenneutraliteit betekent voor mij en volgens mij voor alle Nederlanders, behalve voor de paar leden van de regeringsfracties in de Kamer en de regering zelf, dat wij per jaar miljarden euro's om hun oren krijgen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben bij de start van dit kabinet op tal van terreinen tal van keuzes gemaakt over lastenverhoging en lastenverlichting met betrekking tot investeringen in de samenleving. Onderdeel van die hele afweging bij het regeerakkoord was onder andere het verhogen van de lasten voor de automobilist; dat klopt.

Dan het punt van het draagvlak. Toen ik vanmorgen op de loopband naar het journaal keek, dacht ik: wat heb ik nou weer aan mijn fiets hangen? Het was weer een verhaal waardoor het sfeertje ontstaat dat de kilometerheffing naar achter schuift. Dat vind ik vervelend, omdat dit een belangrijk project is. Ik vraag de minister waarom dit zo is. Is dit zo omdat de klankbordgroep dit wilde, zoals sommigen hier zeggen en zoals ik in een ANP-bericht las? En waarom gaat dat dan zo? Waarom is er een klankbordgroep van mensen die dit allemaal willen, als dit hier een paar uur later allemaal rondflippert en wij hier een heel gedoe hebben? Kan daar niet beter over gecommuniceerd worden? Kan er niet meteen een brief geschreven worden? Is het überhaupt wel waar? Dat is natuurlijk ook de vraag. Ik ben daar allemaal benieuwd naar en ik moet zeggen dat ik hier niet enthousiast over ben. Door dit soort berichten, die wij al een paar keer hebben gehoord over de introductie van een goed project, begint het beeld te trillen. Als het beeld van de kilometerheffing een beetje begint te trillen, denk je: ik zet het af of ik ga naar een andere zender kijken. Zo gaat dat bij de televisie ook. Ik vind dat de minister ervoor moet zorgen dat de communicatie op dat punt, ook over het proces en de klankbordgroep, verbetert. Op deze wijze brokkelt het draagvlak elke keer af. Nogmaals, ik heb daar geen trek in. Ik vind het ook vervelend, want onze fractie gaat oprecht voor de kilometerheffing. Ik heb echter geen trek in gedoe met 7 miljoen automobilisten, zoals ik al vaker heb gezegd.

Tot slot twee vragen. Wat gaat de minister precies doen met de aangenomen, in het vorige debat ingediende motie-Koopmans over de peildatum van 2007 voor provinciale opcenten? De minister antwoordt dat de reactie gegeven zal worden bij het wetsvoorstel inzake de Wet kilometerprijs. Ik zou dat zo willen samenvatten dat de regering zal zeggen dat zij de motie uitvoert; dat zal toch zo ongeveer het antwoord zijn. Daar ben ik benieuwd naar.

In de aanloop naar de wetgevingsoverleggen over de jaarrekening vraag ik tot slot hoeveel fte's Verkeer en Waterstaat heeft ingehuurd met het projectbudget om het project op dit moment te begeleiden en mogelijk te maken. Ook daar ben ik benieuwd naar.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb de vorige twee debatten in april gemist. Als ik het goed heb begrepen, heeft de minister in die debatten nader aangegeven waarom de daadwerkelijke invoering van zijn kilometerheffing fors wordt uitgesteld, volgens mij tot mei 2014 voor het vrachtverkeer en tot maart 2015 voor personenauto's. Mogelijk is een volledig ontplooid kilometerheffing pas ergens in 2019 werkzaam in Nederland. Volgens mij hadden wij in een eerder debat al vastgesteld dat deze minister dan wel minister-president zou zijn. Mijn fractie vindt het niet leuk dat dit zo lang moet duren. Wij wachten al jaren met smart op een kilometerheffing die «bite» heeft, echt een verschil maakt en dus ook de mogelijkheid in zich bevat van een zeer sterke differentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken, want daar moet het in Nederland naartoe. Dan heeft een kilometerheffing heel veel zin. Wij wachten met smart op die kilometerheffing. Het feit dat de minister een fors uitstel heeft willen verdedigen, is voor ons in principe een tegenvaller.

Het wordt nog erger als de berichtgeving van vanochtend klopt. Ik denk dat die klopt, want ik hoorde vanochtend dat ook de indiening van het wetsvoorstel weer een tijd wordt uitgesteld. Ik stond overigens niet op de loopband, maar ik hoorde allerlei woordvoerders van de coalitie daarop losschieten. In ANP-berichten heb ik gelezen dat volgens een woordvoerder van de Raad van State de adviesaanvraag van de minister voor de

concrete invulling van het basistarief nog niet binnen is; met name op dat punt krijg ik graag opheldering van de minister. Is dat nog steeds niet bekend? Dan moet er dus eerst nog een adviesaanvraag naar de Raad van State. Dan praten we misschien over september of oktober. Dan moet de Raad van State nog adviseren. Zeg me dat dit niet waar is, minister. Anders wordt het te gortig. Het begint te bladderen en dat is niet goed. Om met de heer Koopmans te spreken: het beeld begint te trillen. Dat vind ik niet leuk. Ik vraag de minister om dit te duiden, want in alle debatten over de kilometerheffing heeft hij keer op keer beloofd dat het wetsvoorstel er compleet en wel voor de zomer zal zijn. Het is er dus niet. Nog even terug naar het belangrijkste punt, dat in de vorige debatten al is gewisseld en waar deze minister helaas mee weg is gekomen, namelijk het behoorlijke uitstel van de invoering van de kilometerheffing. In de beantwoording van de vragen stelt de minister dat dit uitstel eigenlijk nauwelijks effect heeft op bijvoorbeeld de realisatie van de doelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL, en op het behalen van de CO<sub>2</sub>-doelen voor het jaar 2020, zoals vastgesteld in Schoon en Zuinig. Dat kan niet waar zijn. De effecten van dat uitstel zijn fors. Het gaat niet over acht maanden, zoals de minister schrijft, maar over een paar jaar ten opzichte van de oorspronkelijke plannen. Dat heeft dus betekenis. De in het NSL geformuleerde doelen moeten in 2014 gehaald worden, maar de kilometerheffing gaat pas dan voor een stukje lopen. De aan de kilometerheffing toegedichte verbetering van de luchtkwaliteit, met name rondom de grote steden, treedt dus niet op. Dan heeft dit kabinet dus een probleem. Ik vraag de minister om mij dit uit te leggen.

Hetzelfde geldt voor de CO<sub>2</sub>. Het Planbureau voor de Leefomgeving en het ECN zijn buitengewoon helder. In hun doorrekening van de huidige klimaatplannen van het kabinet staat op pagina 54: «De vertraging die nu is voorzien door de minister met de invoering van de kilometerheffing, leidt tot een gat van 0,5 tot 1 megaton.» Dat is echt heel veel. Dat is niet «nauwelijks», maar veel. Deze minister heeft dus een probleem. Ik ga er nog steeds van uit dat deze minister aanspreekbaar is op het behalen van de klimaatdoelen in de sector verkeer en vervoer. Als iemand anders in het kabinet daarvoor moet opdraaien, hoor ik dat graag, maar tot nader order wil ik een plan B hebben van deze minister. Hoe wordt dit gat opgevangen? Intussen ontstaan immers overal gaten, bijvoorbeeld met de normering van de Europese personenauto. Die normering komt later tot stand en gaat minder ver dan het kabinet had gewild. Dat is dus ook een gat. Biobrandstoffen? Een gat. Kilometerheffing? Een gat. Minister, u hebt alleen maar gaten op het punt van uw klimaatdoelen. Ik heb u nog niet één keer kunnen betrappen op een nieuw voorstel om die gaten te dichten. Integendeel, er komt elke keer een gat bij. Ik vraag dus twee dingen van u: neem uw eigen gaten serieus en dicht ze. En maak mij duidelijk hoe u dat doet! Dat is punt één.

Er is de afgelopen jaren ontzettend veel gesteggeld over de vraag of dit unieke systeem, waarop de minister trots is, te ingewikkeld is. Deze minister staat aan de knoppen van de uitvoering. Hij mag dit straks allemaal zeer uitvoerig en gedetailleerd melden bij de verdediging van zijn wetsvoorstel in de Kamer, maar hij heeft hier keer op keer in de debatten verzekerd dat hij komt met een uniek systeem waar hij trots op is. Twee weken geleden las ik in het blaadje Trouw het volgende citaat van de minister van Verkeer en Waterstaat: «Ik heb het helemaal gehad met de Hollandse overmoed waarmee wordt geprobeerd om wereldwijd voorop te lopen en waarbij de risico's van zo'n compleet systeem worden weggepoetst.» Het ging toen over die tunnel bij Roermond, waar de heer Jos van Rey zo vaak heen en weer rijdt. Hoe zit dat, minister? De ene keer hebt u het echt gehad met die Hollandse overmoed, maar de andere keer ... Wij hebben al eens gedebatteerd over de vraag of wij geen delen van het Duitse systeem, dat al ongeveer vier jaar werkt, moeten overnemen. De

reactie was dan: nee, het is een uniek systeem, nog veel mooier dan wat de Duitsers doen. Het Duitse systeem werkt; dat is allemaal bewezen en dat kun je zo overnemen. Nee, zegt de minister, dat is allemaal niet nodig. Maar nu het gaat om die tunnel, hebben wij ineens last van Hollandse overmoed. Ik vraag de minister om mij dat te duiden.

Het derde punt blijft een zeerpunt, omdat dat nog steeds niet is geregeld. De doorrekening van de milieuscenario's moet de grondslag vormen voor de differentiatie die straks zichtbaar is in het wetsvoorstel. Een klein winstpunt is dat de minister op 21 april duidelijk maakte dat hij bereid is om de tarieven van het Duitse Maut-systeem zoals die gelden per 2009, door te rekenen. Het vrachtverkeer wordt straks immers nog een heel interessant punt. In de antwoorden van de minister is op pagina 2 echter sprake van het tarief van 2008. De Duitse regering onder leiding van mevrouw Merkel, een christendemocratische «partijgenoot» van deze minister, heeft echter in 2009 besloten om die tarieven fors te verhogen. Ik vraag de minister om zijn oorspronkelijke toezegging gestand te doen en uit te gaan van de actuele Maut-tarieven in Duitsland, dus van de tarieven van 2009 en niet van de lagere tarieven uit 2008.

Het laatste punt betreft de opcenten en de vraag hoe zij straks geredresseerd gaan worden. Ik zie immers nog niet in welke provinciale belasting er komt. Ik ben reuze benieuwd welke dat is. Ik heb vage reminiscenties aan mevrouw Thatcher, die in het Verenigd Koninkrijk ooit een soort poll tax wilde invoeren. Dat was een soort «koppenbelasting»: elke bewoner betaalt dan gewoon een tientje of € 20. Ik weet niet wat de minister precies in gedachten heeft, maar als er zo'n soort belasting komt, is volstrekt helder dat niet-automobilisten gaan betalen voor automobilisten. Daarbij gaat het echt om behoorlijk veel geld. Bij de provinciale opcenten gaat het om een bedrag van ruim 1 mld. Nu wordt dat door automobilisten opgebracht, maar straks door iedereen. Dat is dus een lastenverschuiving van de autorijder naar de treinreiziger. Zijn wij nou helemaal gek geworden? Dat kan dus niet. Ik vraag de minister om dat, met mij, niet te willen. Anders gaan wij op dat punt een motie indienen, want dit is natuurlijk te zot voor woorden. Automobilisten moeten betalen naar de mate waarin zij autorijden. Zij worden toch niet gesubsidieerd?

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe redelijk vindt u het dat de open huishouding van de provincie, waarvan allerlei inwoners van de provincie lol hebben, alleen door de automobilist wordt betaald? Hoe logisch is dat?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij worden met de gelden die de provincies krijgen uit die opcenten, vooral allerlei provinciale wegenselecties betaald. Dat is vandaag de dag de praktijk. Ik vind het buitengewoon vreemd dat dit straks «verschmerzt» wordt. De jeugdzorg wordt betaald door de heer Rouvoet en de gemeenten. Wat de provincies daaraan toevoegen, is buitengewoon minimaal. Dat is echter een heel ander debat. Die verhoudingen zijn niet relevant voor dit debat. De provinciale opcenten zijn bedoeld voor wat de provincies doen met regionale wegen. Ook op dat punt betaalt dus de vervuiler, zoals het hoort.

De heer **Koopmans** (CDA): Zou u het dan logisch vinden als wij zouden vaststellen dat provincies vanuit die opcenten alleen infrastructuur mogen betalen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat was en is de oorspronkelijke bedoeling van de opcenten. Als we dat moeten regelen, doen we dat. Dat lijkt mij vanzelfsprekend, want daar zijn ze voor bedoeld.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De tweede voortgangsrapportage zou eigenlijk een moment van vreugde moeten zijn. Er zijn ook een aantal goede zaken te melden. De certificering van het hoofdspoor is

bezig, de aanbestedingen zijn gestart, de ombouw in het fiscale stelsel is prima op stoom en het kabinet treuzelt niet met het traject van de vergoedingsbrief.

De communicatie die gisteravond en vanmorgen op gang is gekomen, jaagt bij mij enigszins het zweet op de rug. Daar hoef ik niet eens voor op de loopband te staan. Wij hebben in dit huis, niet in de laatste plaats in het spoeddebat, nadrukkelijk gewisseld dat het noodzakelijk is dat wij voor de vakantie de wetgeving krijgen. De minister heeft aangegeven dat er twee belangrijke voorwaarden zijn om in 2011 te kunnen beginnen met de invoering: behandeling van het wetsvoorstel in 2009 en het parallel schakelen van het aanbestedingstraject en de behandeling van het wetsvoorstel. Ik heb in het spoeddebat al gezegd dat ik op basis van de VGR denk dat wij nog steeds op stoom zijn. We krijgen een discussie over het systeem van de wet en het tarief. Dat heb ik de minister horen zeggen. Dat snap ik wel, maar we moeten in dit debat scherp krijgen waarom het volgens de minister nodig is dat wij het wetsvoorstel niet voor de vakantie krijgen. Ik bedoel: het zomerreces. We hebben helemaal geen vakantie; we zijn uitsluitend niet aan het vergaderen. We kunnen het systeem van de wet hierdoor niet bespreken of in ieder geval niet doorgronden. In tegenstelling tot de wens van de minister kunnen wij hier snel na de zomervakantie dus niet met elkaar over spreken. Ik ben daar nog niet klaar mee. Nu een aantal andere zaken, ook naar aanleiding van de tweede voortgangsrapportage. Wat de planning betreft: we hebben al uitgebreid gesproken over de in de voortgangsrapportage aangekondigde vertraging van acht maanden. Mij is nog niet helder in hoeverre dit inmiddels geleid heeft tot een mogelijke bijstelling, gelet op de voortgang van het project. Kan die tijd ingelopen worden? We hebben het immers niet alleen over de risico's, maar ook over de mogelijkheden om met projectmatige projectbeheersing de vertraging in te lopen. Het enige lichtpuntje dat ik op dit moment zie, is dat de minister onderzoekt of de ombouw van de auto's sneller kan. De fractie van de ChristenUnie krijgt van de minister graag een analyse van die versnellingsmogelijkheden.

Met het Procap-rapport lijken de vertragingen nog veel groter te worden. Dat verbaast mij, ook na het spoeddebat. De minister kondigt immers aan dat hij zijn planning gaat aanpassen naar aanleiding van dit rapport, maar na lezing van het rapport is volstrekt onhelder hoe de minister omgaat met de risico's. Eerst maakt hij nog onderscheid tussen de optimistische politieke planning – in vaktaal: «de deterministische planning» – en de waarschijnlijke of probabilistische planning. Nu lees ik echter dat in die waarschijnlijke planning allerlei risico's niet worden meegenomen, terwijl de minister dat wel betoogd heeft. Er zouden dus weer buffers meegenomen moeten worden. Waarom zijn die buffers dan niet opgenomen in die waarschijnlijke planning? Het komt op mij zo over dat de minister straks met een «nog waarschijnlijkere planning» moet komen waaruit misschien ook nog meer risico's blijken. Ik hoop dat hij dit ontkent en dat hij dit duidelijk kan maken, maar dit perspectief stemt mij op dit moment bezorgd.

De minister heeft het voortdurend over het monitoren van de risico's, maar in het auditrapport staat dat het projectbeheer nog steeds niet toereikend is, met name op het gebied van het plannings- en voortgangsbewakingsproces, het risicomangement en het interface- en configuratiemanagement. Bovendien is monitoringsinformatie over de uitvoering van de verbeteringen beperkt aanwezig. Kan de minister garanderen dat dit zo snel mogelijk op orde is? Ik zou eigenlijk willen zeggen: kan hij ons garanderen dat dit nog voor de zomer op orde is? Het reces dan, want de zomer is al begonnen.

De ChristenUnie is voor een basistarief op basis van CO<sub>2</sub>, waarbij de effecten voor het milieu zo goed mogelijk zijn. Enkele fracties hebben gevraagd om doorrekening van extra scenario's. De minister stelt dat dit allemaal niet past binnen de principes van Nouwen. Minister, u kunt toch

wel de effecten van een stadstarief of een minitarief doorrekenen, zodat we weten wat dat zou kunnen betekenen? Die actoren zitten in het tarief en zijn van belang voor de latere sturing.

Daarnaast heeft de minister het over de technische complexiteit hiervan, maar hij maakt niet inzichtelijk hoe groot die complexiteit is. Dat is wel van belang, omdat wij nu aan de slag gaan met de bouw van die kastjes. Voor de uitstoot gaat de minister uit van de registratie bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Dat is op zich begrijpelijk, maar hoe gaat de minister daarmee om als bijvoorbeeld uit een TNO-rapport blijkt dat Euro 3-bestelauto's veel meer uitstoten dan nu wordt aangenomen?

De minister stelt dat de vertraging van de kilometerprijs vrijwel geen effect heeft op het NSL en op Schoon en Zuinig. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving en het ECN is het effect op de CO<sub>2</sub>-uitstoot tussen 0,5 en 1 megaton minder dan verwacht werd in Schoon en Zuinig. Naar mijn overtuiging gaat dit dus niet meevallen; collega Vendrik zei dat ook al. Dit is een forse tegenvaller. Ik vraag de minister om aan te geven hoe hij dit denkt te compenseren. Volgens mij komt hij niet weg met de opmerking: we zullen wel zien en dan gaan we wel compenseren. Tot slot een aantal opmerkingen over de lastenneutraliteit. De afspraak is dat de omzetting naar de kilometerprijs lastenneutraal gebeurt. De minister zegt daarbij iets te gemakkelijk dat dit een lager tarief betekent voor vrachtwagens. Uitgaande van het principe dat de vervuiler betaalt, is het op de lange termijn niet te verkopen dat vrachtwagens veel minder betalen dan particulieren in hun zuinige stadsauto.

Nu wij toch over de toekomst praten: hoe zit het precies met het Europese systeem EETS? De minister stelt dat dit een aanvullende dienst is, maar zegt tegelijkertijd dat het een risico is als de EETS Nederlanders toestaat om diensten af te nemen van een Europese provider. Voorts blijft de ChristenUnie van mening dat ook motorrijders uiteindelijk de kilometerprijs zullen moeten gaan betalen.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Ik dank de leden van de Kamercommissie voor de zeer levendige eerste termijn vol reliëf, maar die kwam mij ook enigszins herkenbaar voor. Wij spreken immers vele malen per jaar over zo'n groot project. Op een gegeven moment herken je dan ook wel bepaalde teksten die keer op keer terugkomen. Dat is helemaal niet erg, want consistentie in het debat is niet onbelangrijk. Dat geldt zeker ook voor de regering. Wat ik vandaag zal zeggen, zal dus in lijn zijn met wat ik al vaak op tal van gestelde vragen heb geantwoord.

Als we voortgaan in een project, wordt er steeds meer duidelijk en komen ook andere zaken ineens aan de orde, bijvoorbeeld de door sommigen genoemde publicatie Psychologie en prijsbeleid, de start van de certificering – in de eerste termijn blijken daarover verschillende beelden te bestaan: start die certificering pas begin volgend jaar of is zij al gestart? – en de stand van zaken met het wetsvoorstel: wat gaat er nu precies wanneer gebeuren?

Ik begin direct met het beantwoorden van een aantal van deze hoofdpunten, allereerst over het wetsvoorstel inzake de kilometerprijs en de tariefstelling. Ik heb de Kamer bij momenten schriftelijk geïnformeerd over de te onderzoeken scenario's voor bijvoorbeeld de milieudifferentiatie, dus de differentiatie van het basistarief van de kilometerprijs. Ook heb ik nadrukkelijk aangegeven hoe ik voornemens ben om de suggesties van de Kamer bij deze onderzoeken te betrekken.

Ik wil er direct aan het begin gewag van maken dat ikzelf niet alleen gehouden ben aan het coalitieakkoord, maar mij ook persoonlijk zeer gehouden voel aan de principes van Paul Nouwen, zoals die in het coalitieakkoord zijn neergeslagen. Ik hecht er om persoonlijke redenen aan om hier te zeggen hoezeer ik de samenwerking met Paul Nouwen over veel jaren heb gewaardeerd. Het is voor velen niet alleen zakelijk, maar ook privé een shock dat hij er niet meer is. Wat een fijn en consistent

mens! Toen ik op zijn begrafenis mocht spreken, heb ik gezegd dat wij in de lijn van zijn principes zullen voortgaan, want dat is naar mijn stellige overtuiging de manier om dit systeem eerlijk te houden en om ervoor te zorgen dat dit systeem, dat tal van goede kanten heeft, blijvend op draagvlak kan rekenen. Het vergeten van deze principes betekent naar mijn stellige overtuiging het verspelen van draagvlak.

Ik heb die principes, bijvoorbeeld lastenneutraliteit, een doorslaggevende rol laten spelen, bijvoorbeeld bij de afweging hoe je omgaat met het al dan niet meenemen van suggesties voor milieudifferentiatie. Wij zijn daar zeer serieus mee bezig. Ik zie de discussie die wij later, ook met de Kamer, zullen voeren over de differentiatie en de effecten daarvan, met vertrouwen tegemoet.

De automobilist gaat in dit systeem betalen voor het gebruik in plaats van voor het bezit. Dit nieuwe uitgangspunt is bekend en eerlijker, maar vooral ook beter voor de bereikbaarheid. Ik ben het er met de heer Koopmans over eens dat wij meer wegen moeten bouwen. Dat gaan wij doen: wij bouwen twee keer zoveel als veel voorgaande regeringen. Wij gaan ook veel investeren in het openbaar vervoer. Er gaan miljarden extra naar hoogfrequent spoor. Er worden dus weer nieuwe rails aangelegd.

Daarmee alleen komen we er echter niet, want met de kilometerprijs – het basistarief en het spitstarief samen – kunnen wij het aantal voertuigverliesuren met maar liefst 58% terugbrengen. Let wel: 58%! Dat betekent dus een vlug doorstromend systeem, zeker als je daar de aanleg in volle vaart van extra rails en extra wegen bij meeneemt. Dat betekent dat wij in ons land, na veel regeringsperiodes van praten over het wegwerken van files terwijl de files steeds groter werden, echt kunnen bereiken dat het aantal files dramatisch afneemt. Daar zijn wij aan toe als je ziet hoe slecht wij het op dat punt doen in vergelijking met het buitenland. Het wordt tijd dat wij echt minder files krijgen in plaats van meer.

Nogmaals, wij blijven vasthouden aan de principes. Zolang ik minister ben, zal aan die principes niet worden getornd. Sterker nog: het is mijn absolute insteek dat wij in het komende wetsvoorstel die principes zullen vastpinnen, zodat er, welke regering er ook na deze regering komt, niet zomaar lukraak aan knopjes kan worden gedraaid om die principes alsnog te begraven. Die principes moeten gewoon zijn ingebakken in het fundament.

Wij werken voortvarend aan de afronding van het wetsvoorstel inzake de Wet kilometerprijs. Sterker nog: wij zijn op een punt en een komma na gereed. Het wetsvoorstel ziet er naar mijn insteek goed uit. De Raad van State heeft wel nadrukkelijk verzocht om nog te mogen adviseren over de tarieven. Zoals bekend had het tariefstelsel dat het afgelopen najaar naar de Raad van State was gestuurd, nog een zeer voorlopig karakter. Op basis van de wisselwerking met de Kamer is het tariefstelsel ook nog op tal van vlakken aangepast. Over de grondslag, de milieudifferentiatie en dergelijke is hier uit en te na gesproken.

Op 8 mei van dit jaar heb ik gezegd dat de resultaten van de nieuwe milieuonderzoeken binnenkwamen en dat ik van plan was om het onderdeel «tarieven» van het wetsvoorstel via de Raad van State te laten lopen – dat moet – en deze na de zomer naar de Kamer te zenden. Dat heb ik dus in mei van dit jaar aangegeven. Voor het kritische tijdpad is het van belang dat wij dit jaar met de behandeling van het wetsvoorstel kunnen beginnen. Ik heb dat later versterkt: het zou beter zijn als wij de behandeling dit jaar kunnen afronden.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering ten behoeve van de stemmingen in de plenaire zaal.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kom nog even kort terug op waar wij waren gebleven voor de stemmingen. De tarieven moeten dus via de Raad van State. Dat zal naar alle waarschijnlijkheid niet te lang duren. Om

en nabij het eind van het zomerreces – iets daarvoor of iets daarna – is dat advies bekend. Het was mijn bedoeling om in lijn met datgene wat in een Kamerdebat op 8 april was gewisseld, het wetsvoorstel voor het zomerreces aan de Kamer te doen toekomen. Dat betekende wel dat ik het wetsvoorstel moest loskoppelen van de tarieven zelf; dus wel de procedures en de techniek, maar niet de centen. Ik heb dat serieus overwogen. Sterker nog: dat was mijn plan, maar gisteren is mij zowel vanuit het Nationaal Mobiliteitsberaad – dat zijn de provincies en de gemeenten – als vanuit de brede klankbordgroep waarvan de heer Hermans voorzitter is en waarin het hele spectrum van de autoleasebranche, de ANWB, Transport en Logistiek Nederland en Natuur en Milieu vertegenwoordigd zijn, nadrukkelijk gezegd: schep liever alle duidelijkheid ineens, dus niet alleen over de wet maar ook over wat dit voor iedere Nederlander in centen zo'n beetje gaat betekenen. Het argument was dat er tal van broodjes aap kunnen en zullen ontstaan gedurende het zomerreces en het meer vragen oproept dan dat het duidelijkheid geeft als je nu alleen het wetsvoorstel levert. Ik heb dat gisteren aangehoord en gezegd dat ik dat argument zwaar zou wegen, maar er wel over zou nadenken. Ik heb ook gevraagd of de klankbordgroep dat nog eens duidelijk op papier kon zetten. Ik heb hier een brief van 16 juni die dus gisteren is gedagtekend en die ik zelf pas vlak voor het debat heb gezien. Daarin staat inderdaad: «Wij vragen u hierbij dringend om het wetsvoorstel en de tarieven niet reeds nu of separaat naar de Tweede Kamer te sturen...» en «Daarmee, zo is de unanieme mening van de klankbordgroep, is een groot goed gediend en dat is het behoud van het maatschappelijk draagvlak...». Nu kan ik het mij als minister heel gemakkelijk maken, want in de politiek gaat het altijd om de woorden in een debat. Ik heb vroeger altijd gezegd dat wij in 2009 beginnen met de behandeling van het wetsvoorstel. De toezegging in april was veel strenger: ik dien het wetsvoorstel zelfs al in voor de zomer. Dat zou ik gemakkelijk kunnen doen, want die wet is op een puntje en een kommaatje na gereed en zou een van deze weken in de ministerraad kunnen worden behandeld. Dat zou voor mijzelf het gemakkelijkste zijn. De minister komt dan immers zijn toezeggingen na; het is een helder beeld; prima, hij doet wat hij zegt en zegt wat hij doet, enzovoorts. Ik heb echter niet voor niets een klankbordgroep. Die mensen zitten er om ervoor te zorgen dat dit systeem een goed systeem blijft dat op draagvlak is gebaseerd. Als zij zo unaniem zeggen om liever in één keer volledige duidelijkheid te creëren, in plaats van een beetje duidelijkheid met het wetsvoorstel en daarna weer een beetje duidelijkheid met tarieven, dan is dat voor mij een serieuze zaak.

Ik heb er een nacht over geslapen. De heer Koopmans vertelde ons zojuist nogal beeldend hoe hij op de lopende band stond toen hij van een en ander hoorde. Laat ik de woordvoerders nu mijn ochtend omschrijven. Ik zit 's ochtends aan de voorbereiding van mijn dag. Die begint meestal zo tussen zes en halfzeven. Om zeven uur zet ik dan achter mij de televisie aan. Ik moest mijn afweging nadrukkelijk nog maken. Toen hoorde ik ineens dat de conclusie eigenlijk al lang was getrokken. Je kunt je voorstellen dat dit voorval zeker in mijn memoires komt, als ik die ooit ga schrijven, wat ik niet denk. Het was een heel surrealistisch moment. Ik heb dus hier nog in de tekst die ik gisteravond heb geschreven, staan dat ik mij nog beraad op de definitieve conclusie die ik hieraan zal verbinden. Die lijn kies ik nu niet meer, want ik heb intussen mijn eigen conclusie getrokken. Het zou natuurlijk grappig zijn geweest als ik hier had gezegd: ik trek mijn conclusie, ik trek mij niets van de klankbordgroep aan. Dan was het beeld toch enigszins een broodje aap geworden, om in dezelfde termen te spreken.

Ik wil echter echt de inhoud laten prevaleren. Ik heb mij gerealiseerd dat er in de laatste vergaderweek voor het reces geen behandeling van het wetsvoorstel zou komen als ik het wetsvoorstel, pak hem beet, over een week of twee naar de Kamer zou sturen. Nu ga ik een beetje over de



grens, maar ik kan mij ook zomaar voorstellen dat de Kamer een gescheiden behandeling zou doen van enerzijds de wet en anderzijds de tarieven, die ergens rond het eind van het reces komen. De Kamer zou deze onderwerpen toch zelf met elkaar verbinden. Dat betekent dus simpelweg dat zij er geen dag mee zou opschieten, ook als ik het wetsvoorstel de week voor het reces zou indienen, tegen de wil van al die organisaties in. Daar komt bij dat wij ook geen dag verliezen door het ergens rond het eind van reces naar de Kamer te sturen, want als wij dat doen verliezen wij geen dag op het kritieke pad. Ik moet het natuurlijk geen maanden verder blijven uitstellen en het moet er wel van gaan komen. Dit is echter niet kritiek in de plannings. Wij verspelen dus geen minuut in het hele proces. Dat gezegd hebbend, vind ik dat je het behouden van draagvlak niet alleen met de mond moet belijden, maar dat je ook het signaal van deze organisaties heel serieus moet meewegen als je ze serieus neemt. Daarom wil ik de wet en de tarieven in één keer naar de Kamer sturen – dat besluit heb ik vandaag rond de middag genomen – zodat wij in één keer het totale beeld op tafel hebben. Dat lijkt mij alleszins beter dan halve waarheden en heel veel onzekerheid.

De heer **Koopmans** (CDA): Twee derde van de automobilisten gaat minder betalen. Zou het geen idee zijn om het wetsvoorstel toch naar de Kamer te sturen en daar gewoon een A4'tje bij te doen met de tarieven? Dan kunnen miljoenen automobilisten liggend aan het strand alvast plezier beleven aan die nieuwe tarieven. Zou dat geen suggestie zijn? Dan stuurt u na de zomer maar het totale pakket naar de Kamer, inclusief die wetstekst.

Minister **Eurlings**: Dat lijkt mij geen goede suggestie omdat je ordentelijk moet procederen als je wilt dat het proces geen schipbreuk lijdt. Als de Raad van State expliciet heeft verzocht om de aangepaste tarieven eerst te zien en van commentaar te voorzien voordat wij verder gaan met het proces, dan lijkt mij dat de koninklijke weg. Ik zal er bij de Raad van State op aandringen om dat snel te doen. Voordat wij ons afmelden voor het reces, stuurt het kabinet die tarieven door. Dan kom ik bij de heer Vendrik uit. Dat betekent dus niet dat wij die pas ergens in september of oktober doorsturen. Dat betekent dat wij ergens eind augustus begin september zo ver zijn dat wij de Kamer het totale beeld kunnen presenteren. Daar gaan wij voor. Nogmaals, de Kamer moet in beeld houden dat zij ook zelf niet een debat wil voeren over tarieven die een slag in de lucht zijn, maar een scherp debat wil voeren op wat wij echt van plan zijn, in plaats van beelden die ontstaan, en dat zij zelf ook waarschijnlijk ook nooit een wetsvoorstel zou behandelen zonder de tarieven. Dan zeggen de mensen namelijk: dat is allemaal mooi technisch gewauwel, maar wat betekent het straks voor mij, als automobilist? Ik vind het een kwestie van geloofwaardigheid voor de automobilist dat je ineens helderheid van zaken geeft en dat je stelt: zo zal het zijn als wij het systeem gaan invoeren. Dan kan iedereen voor zijn eigen situatie bedenken of hij er beter of slechter aan toe zal zijn in het nieuwe systeem. Ik ben ervan overtuigd, zo zeg ik tegen de heer Koopmans, dat heel veel Nederlanders, als wij dadelijk de uitgeharde cijfers hebben, zullen beseffen dat zij er niet op achteruitgaan in het nieuwe systeem maar juist erop vooruit. Dat vind ik voor het draagvlak een heel belangrijk beeld, want uiteindelijk gaat het veel mensen natuurlijk om bereikbaarheid en milieu, maar zeker in deze moeilijke tijden ook om de beurs van het huishouden. Ook daarover moeten wij een goed en betrouwbaar verhaal hebben.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil graag iedereen serieus nemen, vooral de minister. Op 7 april heeft de minister een keiharde toezegging gedaan in de Kamer. Op 8 mei wist de minister dat de tarieven nog niet langs de Raad van State zouden zijn geweest. Van 8 mei tot de dag van vandaag

wordt de Kamer er niet over geïnformeerd dat het wel eens anders zou kunnen zijn dan zijn toezegging. Nu kan de minister het wel op het bordje van de klankbordgroep gaan neerleggen, maar dat vind ik geen zuivere zaak. Wij hebben het daarnet niet over de ambtenaren gehad; wij hebben het ook niet over de klankbordgroep. Of je stuurt het gewoon naar de Kamer zoals afgesproken, of je komt eerder met het verhaal dat de tarieven er niet bij zitten. Dan heb ik nog een tweede punt. Als de minister zegt dat hij dan het hele verhaal naar de Kamer en naar de mensen stuurt omwille van het draagvlak, dan ga ik ervan uit dat hij er ook bij zegt dat wij de exploitatiekosten van 12% nog niet op 5% hebben en dat het hele verhaal dus een miljardenverslindend verhaal is. Dan is de minister een eerlijk verhaal aan het houden. Hij moet niet alleen het verhaal ophouden dat het wel eens voor twee derde beter zou kunnen zijn, want dat is dus echt een broodje aap.

Minister **Eurlings**: Ik overtuig de heer Roemer toch niet en daar ben ik ook helemaal niet op uit. Ik ben er wel op uit om zelf geloofwaardig te zijn in dit dossier. Ik wil dit dossier niet laten ontsporen. Ik heb een opdracht meegekregen en die voer ik naar eer en geweten uit. Ik zou het mijzelf het gemakkelijkste maken als ik zou zeggen: ook al maakt het geen malle moer uit, ik stuur de Kamer de dag voor het reces het wetsvoorstel toe ook al heeft zij er niets aan, aangezien zij geen tarieven heeft en het daarmee geen dag meer opschiet. Nee, draagvlak belijd je niet alleen in woorden. Al zou ik het als parlementariër ook prettiger vinden om ineens de hele waarheid te hebben in plaats van partje voor partje, als al die organisaties liever hebben dat ik het in één keer doe, dan neem ik dat serieus. Zo zit ik erin.

Ook die 5% nemen wij heel serieus. Ik heb de Kamer toegezegd dat ik met een definitie van die 5% kom. De komende weken zal die de Kamer bereiken. Zij had de Kamer al kunnen bereiken als ik haar helemaal zelf had bedacht, maar juist om daar objectief in te zijn, heb ik haar extra wetenschappelijk laten gronden. Ik laat wetenschappelijk en onafhankelijk bekijken of wij een definitie van 5% kosten hebben opgesteld die wij samen geloofwaardig kunnen accepteren. Dat proces is bijna voorbij. De komende weken komt die definitie naar de Kamer. De leden weten hoe het gaat: het systeem moet naar die 5%, als het systeem volledig functioneert, moet het onder die 5% zitten. Stap voor stap gaan wij daarnaar toe, maar laten wij nu niet al te snel grote conclusies trekken van 12% of wat dan ook. Laten wij de definitiediscussie samen voeren op een zo objectief mogelijke manier. Dat kunnen wij dus ook heel snel doen, want de komende weken heeft de Kamer die definitie in huis, tenminste het voorstel dat ik doe en dan moet de Kamer oordelen of zij dat goed vindt dan wel of zij daar andere meningen op nahoudt.

De heer **Roemer** (SP): Als de minister nu al zegt dat wij volgende week een omschrijving van de definitie kunnen krijgen, dan weet hij nu ook al hoe zij luidt. Dan kan hij in ieder geval alvast de vraag ontkennen of bevestigen die daarnet aan het CDA is gesteld, namelijk of de kosten van afschrijving en al die zaken daadwerkelijk onderdeel uitmaken van de exploitatiekosten, die niet meer dan die 5% mogen zijn.

Minister **Eurlings**: Hier wreekt zich dus weer dat wij soms niet zorgvuldig genoeg zijn in dit soort debatten. U zegt: als u toch al zegt dat wij volgende week... Maar dat heb ik helemaal niet gezegd. De komende weken kom ik met die brief naar u toe. Ik heb zojuist ook uitgelegd waarom ik hem nog niet heb gestuurd, namelijk omdat ik een onafhankelijke wetenschappelijke second opinion heb gevraagd over mijn eigen voorstel. Ik kan anders namelijk bevroeden dat u zegt dat het arbitrair is en dat ik voor zus kies, terwijl ik ook zo had kunnen kiezen. Ik wil dus dat er onafhankelijk naar wordt gekeken, dat iemand onafhankelijk zijn

mening geeft over de vraag of het een reëel verhaal is dan wel of het gaat om jezelf rijk rekenen door lekker naar die 5% toe te rekenen. Ik wil die verdenking nooit op mijzelf laden. Daarom kom ik er de komende weken mee, zo snel als het kan, maar die onafhankelijke wetenschappelijke analyse moet er gewoon in zitten. Dat is voor mijzelf van belang, want anders krijg je te snel het beeld: dat is leuk naar uzelf toegeredeneerd, minister, maar het is niet objectief. Daarom neem ik daar die paar weken extra voor.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb ontzag voor de wijze waarop u uw uitstel verdedigt. Dat is echt knap. Er zit onder andere de suggestie in besloten dat u in eerste instantie dacht om de Kamer eerst het kale wetsvoorstel en een tijdje later de tarieven toe te sturen. Nou, je hebt geen adviesraad onder voorzitterschap van de heer Hermans nodig om zelf te bedenken dat dit toch een beetje onverstandig is, zeker niet deze knappe politicus die hier voor ons zit. Het is dus niet zo heel erg geloofwaardig dat het zo gegaan is. Ik vind het allemaal prima hoor; als het eind augustus allemaal compleet in de Kamer ligt, dan kan ik best leven met die twee maanden uitstel, maar dan wil ik wel weten wat er precies speelt. Waarom zijn die tarieven niet klaar? Die zijn toch politiek gesproken een van de hoekstenen van het hele debat over Anders Betalen voor Mobiliteit? Dat weet u toch inmiddels? Hoe kan dat nou? Ga niet beweren dat u in eerste instantie voor u zelf had bedacht dat u eerst het wetsvoorstel zou sturen, dan een aantal maanden later de tarieven en vervolgens vrolijk de vrije media, zoals GeenStijl en de Telegraaf, een paar maanden de kans te geven om die tarieven zelf in te vullen. Wij zijn echt slimmer dan dat, echt waar.

Minister **Eurlings**: In mei bleek dat wij langs de Raad van State zouden moeten. De oorzaak daarvan bent u voor een gedeelte zelf. Die bal kan ik heel simpel terugkaatsen. U bent zelf namelijk een van de mensen die om goede redenen continu heeft zitten discussiëren over de milieudifferentiatie: hoe moeten wij dat doen en op welke grondslag? U wilde scenario's doorgerekend hebben. Ik ben zelf ook een gedeelte van de oorzaak dat wij dat nog moeten sturen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Daar zijn wij twee jaar geleden al over begonnen. Krijg nou wat! Daar heb je toch geen twee jaar voor nodig.

Minister **Eurlings**: Daar zijn wij misschien twee jaar geleden over begonnen, maar de discussie over alles wat erbij moest worden betrokken, is niet van twee jaar geleden. Dat weet u zelf heel erg goed. Daar komt bij dat ik niet alleen wil weten, als ik met tarieven naar buiten treed, wat dat gemiddeld betekent voor een Nederlander, maar ook voor verschillende groepen Nederlanders en de koopkracht van mensen. Ik wil die cijfers volledig hebben. Ik wil weten waar wij het over hebben, zodat ik er ook voor kan staan en niet met een verhaal kom waarvan ik de gevolgen voor de gemiddelde Nederlander niet kan overzien. Dat mag iedereen verwachten van een minister die met zo'n voorstel namens het kabinet komt. Dat is de slag die wij maken over veel ministeries heen. Zo speelt het ministerie van SZW een voorname rol bij koopkrachteffecten. Ik kom terug naar de kern van het verhaal. Toen wij in mei te horen kregen dat wij langs de Raad van State moesten met deze nieuwe tarieven, heb ik inderdaad gekozen voor de dubbelbenadering: dan sturen wij de wet maar, en dan doen wij de tarieven na de zomer. Dat had best gekund. Al die maatschappelijke geledingen die hiermee aan de slag zijn moeten zelf ook hun achterban overtuigen. Dat gaat van Natuur en Milieu, die moet kunnen uitleggen dat het voor het milieu beter is, tot aan de ANWB, die moet uitleggen dat het voor de gemiddelde automobilist beter is. Als die organisaties zelf zeggen: ik wil niet alleen het wetsvoorstel hebben, maar

ook direct kunnen uitleggen in pecunia, in euro's waarom het voor de automobilist goed is, en vanuit het oogpunt van natuur en milieu waarom het voor het klimaat goed is, dan ben ik daar gevoelig voor. Dan heb ik daar graag een vervelende quote op televisie voor over. Daar kan deze jongen best tegen. Ik kies ervoor om het zorgvuldig te doen. Draagvlak belijd ik niet alleen in woorden; ik sta voor het platform dat Paul Nouwen bij elkaar heeft gebracht. De meningen waren unisoon. Ik heb iedereen bevraagd: van links tot rechts, van BOVAG-RAI tot Natuur en Milieu. Alle partijen zeiden het beter te vinden om het niet gesplitst te doen zoals ik voorstelde, namelijk voor de zomer het wetsvoorstel, na de zomer de tarieven. Alle partijen zeiden het beter te vinden om het na de zomer in één keer te doen. Als je daarbij bedenkt dat wij daarmee geen dag verspelen en geen dag later klaar zijn, dan is de conclusie die ik heb getrokken, op zijn zachtst gezegd heel goed te verdedigen.

De heer **Aptroot** (VVD): Deze uitleg begrijp ik niet, omdat hij ook niet klopt. Een wetsvoorstel hoort door de Raad van State van advies te worden voorzien, tarieven op zich niet. Ik vind het prima dat de Raad van State die aanvullend wil zien, maar als de tarieven naar de Raad van State gaan en het wetsvoorstel is daar al beoordeeld, dan kan het wetsvoorstel met de tarieven ook naar de Kamer. Die zijn er, dus er is niets wat de minister belet om dat geheel naar de Kamer te sturen. Het is juist goed dat de zomerperiode er is. Dan kunnen wij ook alvast het wetsvoorstel lezen en beginnen met beoordelen. Er is dus altijd enige tijdwinst. En ja, dan kunnen de mensen elders in het land het wetsvoorstel inderdaad ook gaan beoordelen. De minister onthoudt de Kamer en de mensen in het land nu bewust informatie die hij wel heeft.

Minister **Eurlings**: Dat zijn grote woorden, maar niets van dat alles. Ik begin mij wel zorgen te maken, want ik beschouw u weliswaar niet als een Limburger maar wel als een redelijk bourgondisch mens. Ik heb dan beelden bij een zomervakantie en dan zie ik u voor de tent of de caravan zitten met al die kilometerprijsstukken. Welnu, ik wens u een fijne zomer toe, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is altijd een dag met slecht weer.

Minister **Eurlings**: Geweldig!

De heer **Aptroot** (VVD): Dan wil ik wat u ons probeert door de strot te duwen best een keer stevig beoordelen.

Minister **Eurlings**: Op de zeilboot met de kilometerprijs. Ik maak mij trouwens ook geen illusies over uw oordeel. Dat zal niet van tegen naar voor gaan. Wat dat betreft bent u rabiaat consistent. Maar goed, de tarieven maken een kernonderdeel uit van het wetsvoorstel. De grondslag van de tarieven maakt een deel van de kern uit van het wetsvoorstel. Mede gelet op de discussie in de Kamer en de verzoeken die vanuit de Kamer zijn gekomen, zijn die grondslagen behoorlijk veranderd. Daardoor heeft de Raad van State uitdrukkelijk verzocht om nog eens te mogen adviseren over die tarieven. Als de raad daar uitdrukkelijk om verzoekt en ik zou dat niet doen, dan zou ik een slechte minister zijn. Dan neem ik immers een erg groot, misschien wel onverantwoord, risico. De Raad van State heeft het uitdrukkelijk verzocht. Dan kun je in de ministerraad weliswaar besluiten om de tarieven een eerste keer voor de zomer door te sturen, maar je krijgt ze niet voor de zomer terug. Dat betekent dus dat je tarieven en wetsvoorstel moet splitsen. Dat was tot gisteren de lijn die ik voorstond. Omdat het toch geen bal uitmaakt voor de snelheid van de behandeling, aangezien de Kamer het wetsvoorstel niet los gaat behandelen van de tarieven – dat weet de Kamer zelf ook; zij wil de tarieven zien – zegt het

hele draagvlak: doe het ineens, dan hebben wij ineens de hele waarheid en kan iedereen daar zijn oordeel over vellen, maar dan niet op basis van gedachtes, improvisaties of ideeën maar op basis van de harde feiten. Ik zal u misschien niet overtuigen, maar mij draait het om de vraag of ik de gemiddelde automobilist in Nederland kan overtuigen. Daar is het totaalbeeld voor nodig en dan moet iedereen maar zijn oordeel vellen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb goed geluisterd naar de antwoorden die u aan de collega's hebt gegeven. U wilt ons meenemen in uw denkproces, maar daarin meegaan, valt mij nog niet mee. Uw toezegging tijdens het spoeddebat over de tijdige behandeling van het wetsvoorstel, die u ook aan mij deed, maakte mij duidelijk dat het u buitengewoon menens is dat wij dat tijdig afkrijgen. Dat zat ook op het kritieke pad. U hebt ook gezegd dat dit een van de belangrijkste voorwaarden is als wij willen versnellen naar 2011. In het wetsvoorstel zitten twee onderdelen: het systeem van de wet – hoe gaan wij de kilometerbeprijzing voorzien van de knoppen die wij als wetgever willen? – en de inkleuring in tarieven. Dan zegt u dat je beelden gaat krijgen als je dat splitst. Ik ben er echter van uitgegaan dat wij dat niet in een keer zouden behandelen omdat de tarieven naar mijn overtuiging ook pas zullen worden bepaald als wij voor de daadwerkelijke invoering staan. Wij kunnen dus wel een discussie voeren over die tarieven, maar dat zal in zekere mate ook een theoretisch gehalte hebben. Het systeem van de wet is het hart van de wijze waarop wij de kilometerbeprijzing als instrument kunnen laten werken. Als de fracties dat ontvangen voor de zomervakantie, dan kunnen zij snel na de zomervakantie goed beslagen ten ijs komen en daarover discussiëren. Het beeld dat iedereen dan in de vakantie lollig gaat zitten doen met zijn rekenmachine, is het beeld dat wij er vooral van maken. Als wij in dit debat meehelpen om dat beeld te creëren, dan gaat het ook ontstaan en dat is volstrekt niet nodig. In een ordelijk proces moet je werken met feiten. Voor de ChristenUnie betekent dit dat wij het eerst deugdelijk hebben over het systeem. Dan snap ik ook wel dat er druk ontstaat omtrent die tarieven, maar ik ben er nog niet van overtuigd dat wij ze niet voor de zomervakantie zouden kunnen ontvangen. Ik ben ervan uitgegaan dat wij ons in de vakantie zouden oriënteren en inwerken in het systeem dat dan voorligt.

In de klankbordgroep is er ook een discussie over de scheiding tussen systeem en het tarief geweest. Daarbij ging het om de vraag: hoe komen wij tot een systeem van kilometerbeprijzing? Waarom landt die scheiding niet bij de klankbordgroep en zegt hij dat wij dat in één keer moeten doen?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zou graag een kopie van die brief van de Klankbordgroep Anders Betalen voor Mobiliteit<sup>1</sup> willen hebben waar de minister het over had.

De **voorzitter**: Dat stuk wordt gekopieerd en uitgedeeld.

Minister **Eurlings**: Ik ben op zich wel blij met de interruptie van de heer Cramer, omdat die aangeeft dat ik niet van mijn verstand was beroofd toen ik op het idee kwam om het gesplitst toe te sturen. Die lijn had ik mij dus de laatste anderhalve maand voorgenomen. Daar was ook best wat voor te zeggen. Dat zijn de argumenten die hij gaf. Ik heb dat ingebracht bij de klankbordgroep en bij het Nationaal Mobiliteitsberaad, dat hier ook een belangrijke rol in speelt. Die raad bestaat uit gemeenten, provincies en stadsregio's. Toch zeggen ze allemaal, unaniem: wij vinden het absoluut beter om het ineens te doen. Ik heb nog nooit zo'n unaniem, stevig advies van de klankbordgroep gekregen. De meningen waren unisono. Ik heb toen gevraagd waarom. Wij hebben daar een discussie over gevoerd. Het argument was om ineens alle duidelijkheid te verschaffen in plaats

---

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

van een beetje helderheid en heel veel gissen en dan nog wat meer helderheid. Leg het ineens helemaal op tafel, zo klonk het. Ze wilden ook een verhaal hebben voor hun achterban. Ze wilden niet alleen de techniek zien maar ook zien waar het systeem toe leidt. Voor die suggestie heb ik in de discussie meer begrip gekregen. Je krijgt veel speculatie en je kunt zelf niet goed aantonen wat het gaat betekenen. Laten wij de zaak nou eens omdraaien en een gedachte-experiment doen. Stel je voor dat ik aan het eind van de ochtend het volgende had gezegd. Ik sla de suggestie in de wind en trek mij er niets van aan. Wij gaan dat wetsvoorstel dapper nu sturen ook al schieten wij er geen dag mee op, zoals de Kamer weet. Daarmee zeg ik eigenlijk tegen al die geledingen: sorry, ik maak het u moeilijker. U kunt niet met uw achterban communiceren en geen duidelijkheid geven, maar ik trek mij er niets van aan. Stel dat ik dat had gedaan. Wat zou dat betekenen niet alleen voor het draagvlak, maar ook voor de bredere geloofwaardigheid van dit systeem? Als wij vertraging hadden opgelopen, dan had ik het een veel moeilijkere overweging gevonden. Als je echter zo'n unaniem advies krijgt en je weet dat je er bij de invoering van de kilometerprijs geen dag mee verspeelt, dan vind ik het goed om te luisteren naar al die partijen. Nogmaals: het ging om alle partijen, van Natuur en Milieu tot BOVAG-RAI. Wij verliezen er dus geen dag mee, maar hebben wel in één keer het totale beeld. Verder wordt er keihard gewerkt; het wetsvoorstel is zowat klaar. Dat hadden wij komende vrijdag of de vrijdag daarna in de ministerraad kunnen behandelen. De 5%-norm is zowat klaar, maar die tarieven zou ik de Kamer nooit voor de zomer kunnen sturen omdat de Raad van State expliciet heeft verzocht om ze te zien. Ik kan ze dus niet aan de Kamer toesturen en daarna nog even voor de leuk naar de Raad van State. De procedure is bekend: de ministerraad stelt stukken vast voor verzending, ze komen terug met commentaar, dan kun je nog links en rechts wat veranderen naargelang het commentaar en vervolgens sturen wij ze naar de Kamer. Ik zal mijn best doen en ik hoop dat de staatsraden niet te lang op vakantie gaan, maar dan kom je dus ergens eind augustus, begin september uit. Dan zouden wij de Kamer het totaalpakket moeten kunnen toesturen, onder premisse dat de Raad van State een beetje voortmaakt. Ik heb echter geen enkele twijfel dat het niet redelijk snel zou kunnen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik blijf aarzelen. U neemt ons mee in uw denkpatroon. U zegt dat wij er toch geen dag mee opschieten aangezien wij het toch niet voor de zomer gaan behandelen. Niemand van deze commissie heeft dat echter gezegd. De reden om een en ander over voor de zomer toe te sturen, was dat de fracties de zomer konden gebruiken om zich daar inhoudelijk in in te vreten. Zo konden wij kort na de zomervakantie de behandeling opstarten en tijdig, nog in 2009, de behandeling van het wetsvoorstel afronden om duidelijk te maken dat wij deze zaak serieus nemen. Daarom aarzel ik als u zich afvraagt: moet ik het advies van de klankbordgroep dan in de wind slaan? U hebt dan wel een discussie met de klankbordgroep, maar u hebt een directe relatie met de Kamer. U hebt aan de Kamer een harde toezegging gedaan. In het verkeer tussen Kamer en regering, moet zo'n toezegging ook wat waard zijn. Ik vraag mij af of de klankbordgroep u heeft duidelijk gemaakt dat de afspraak met de Kamer van minder gewicht zou moeten zijn dan het noodzakelijke draagvlak bij de organisaties. Dat bedoel ik niet negatief te formuleren, maar ik ben op zoek naar de trigger waardoor u bij uw besluit blijft om het in zijn geheel aan het eind van de zomervakantie toe te sturen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik deel de opvatting van de heer Cramer. In aansluiting daarop is het goed om tegen de minister te zeggen dat wij natuurlijk wel normaal de tijd ervoor nemen. De heer Aptroot zegt namelijk dat het anders allemaal door onze strot wordt geduwd. Wij bepalen

echter onze eigen procedures op dat punt en nemen de tijd om dit wetsvoorstel op een ordentelijke wijze te behandelen, zoals in de Kamer gebruikelijk is.

**Minister Eurlings:** Ik twijfel er geen seconde aan dat de Kamer de tijd zal nemen om het ordentelijk te behandelen. Ik twijfel er echter ook geen seconde aan dat de Kamer inzicht wil hebben in de tarieven om het wetsvoorstel te kunnen waarderen. De Kamer wil immers weten waar zo'n stelsel, als het er komt, toe leidt. Dat is de eerste vraag die de Kamer bezighoudt. Dat is heel logisch ook, want daar worden de fracties door hun kiezers en in het brede maatschappelijke debat op aangesproken. Dan gaat het om de vraag: waar leidt dit toe en waar hebben wij het hier over? Het gaat niet alleen over technische regeltjes, maar ook over de vraag wat het straks in de praktijk betekent als je bij wijze van spreken in een Fiat 500 rijdt of in een BMW 3-serie. De Kamer zal dus tijdens de behandeling ook willen weten wat de tarieven zijn. Anders kun je nooit tot een goede behandeling komen.

Allereerst ligt het primaat in de Kamer. De heer Stellingwerf is, samen met de heer Nouwen, zo'n beetje de geestelijke vader van het systeem. Hij zegt dat het juist een kritieke randvoorwaarde is dat wij het draagvlak dat ervoor is, niet verspelen als wij als eerste in de wereld zo'n systeem willen invoeren. Ik geloof zelf ook hartgrondig in het systeem. Ik heb in Sofia, twee jaar geleden, toen ik net minister was, met 50 collega's over dit soort systemen gesproken. De hoofdconclusie van die lange discussie was dat het uiteindelijk afhangt van draagvlak. Technische problemen kun je oplossen, kosten kun je drukken, maar het staat of valt met draagvlak. Daarmee kom ik terug op de vraag. In de discussie in de klankbordgroep was er veel oog voor het feit dat ik het mijzelf moeilijk zou maken, gezien de toezegging die ik in het debat had gedaan. Daarin ging ik overigens veel verder dan daarvoor; daar moeten wij ook eerlijk in zijn. Daarvoor zouden wij immers in 2009 beginnen met de behandeling van het wetsvoorstel. Dat het voor mij echter een oncomfortabele weg zou zijn, is in de klankbordgroep nadrukkelijk uitgesproken. Kijkend naar het grotere belang, namelijk het op koers houden van dit proces, heeft de klankbordgroep toch een beroep gedaan op mij en verzocht om het toch na het reces in één keer naar de Kamer te sturen, ondanks dat het voor mij oncomfortabel is. Ik heb gezegd dat ik dat zwaar zou wegen en dat ik de mening van de groep zwaar opneem. Ik heb er echter wel een nachtje over geslapen omdat ik wel wist welk beeld zo links en rechts zou worden gecreëerd. Welnu, dat heb ik vanochtend om zeven uur weer meegemaakt via de tv die achter mijn rug aanstond. Dan nog heb ik besloten om de Kamer voor te stellen om te doen wat de klankbordgroep zegt. Ik zal mijn uiterste best doen om eind augustus, begin september het totale verhaal neer te leggen, zodat ik dan een beeld kan schetsen van wat het betekent voor de koopkracht en de vraag kan beantwoorden wie erop vooruitgaat en wie erop achteruitgaat. Of je nu voor of tegen bent, dan kun je je mening tenminste larderen met wat dit systeem in de praktijk gaat betekenen. Dan weet je wat wij willen en kun je de regering positief of negatief bejegenen op basis van de kern van het voorstel en niet op basis van de techniek. Die kern is: wat betekent dit voor de automobilist. Alles afwegende, is deze lijn beter dan wat ik eerst wilde, namelijk de onderdelen splitsen, aangezien ik daardoor veel onduidelijkheid zou laten bestaan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Heeft de minister zelf/het kabinet al een keus gemaakt over het basistarief en de mate van differentiatie? Is dat hem op dit moment bekend? Dat is vraag één. Vraag twee is deze. In de brief staat ook dat de klankbordgroep met al die clubs daarin, nog eerst met de minister wil overleggen over de tarieven alvorens ze publiek worden. Zegt de minister «ja» daarop? Met andere woorden: stuurt de

minister binnenkort niet alleen de tarieven naar de Raad van State, maar ook naar de klankbordgroep? Als dat gebeurt deze zomer, is het dan nog reëel om te verwachten dat er eind augustus, begin september een compleet afgekaart helder wetsvoorstel in de Kamer ligt?

**Minister Eurlings:** De Kamer ontvangt die tarieven. Voor verzending naar de Raad van State moeten de tarieven nog worden besproken in de ministerraad. Zo gaat dat. Dat gaat de komende weken gebeuren. Vervolgens wachten wij het advies van de Raad van State af en dan zullen ze definitief moeten worden vastgesteld. Natuurlijk hoor je in een klankbordgroep de belangen van iedere partij. Natuur en Milieu wil een milieueffect. Daar ben ik ook heel erg voor. Ik meen dat de heer Vendrik nog net niet binnen was toen ik zei dat ik er vertrouwen in heb dat het milieueffect overtuigend zal zijn. Ik ben daar met de collega van VROM goed mee bezig om dat positief te bezien. Andere organisaties houden terecht vast aan de criteria dat het voor de automobilist absoluut niet duurder mag worden. Dat soort principes bespreek je dus met elkaar. De tarieven zijn nu een zaak van het kabinet, dan van de Raad van State, vervolgens weer van het kabinet en dan van de Kamer. Dat is de koninklijke weg.

**De heer Vendrik (GroenLinks):** Wij krijgen net een brief aangereikt waarin staat dat de klankbordgroep uitstel wil. Die tarieven moeten nu nog niet bekend worden en straks pas integraal publiek worden gemaakt, lees: naar de Kamer verstuurd, omdat de organisaties nog met u overleg willen hebben. Het staat er letterlijk: «Wij vragen u hierbij dringend om het wetsvoorstel en de tarieven niet reeds nu of separaat naar de Tweede Kamer te sturen en om enig respijt in de tijd om nader overleg over de effecten van de verschillende tarieven te kunnen hebben.» Gaat u dat doen deze zomer?

**Minister Eurlings:** Maar natuurlijk.

**De heer Vendrik (GroenLinks):** U hebt het over principes.

**Minister Eurlings:** Natuurlijk ga ik nader overleg hebben. Natuurlijk zullen de organisaties zichzelf en mij kritisch benaderen op de vraag of zij een goed verhaal hebben voor hun achterban en of zij dat kunnen verdedigen. Die organisaties komen ook tot een besluit op basis van de algemene beelden. Daar willen ze tijd voor hebben. De kern is echter dat ik, als ik niet langs de Raad van State had hoeven te gaan, de tarieven een van de komende weken had kunnen vaststellen. Dan hadden wij sneller geprocedeerd. De tarieven gaan echter via de Raad van State. Het wetsvoorstel is zowat gereed en dan kom je dus op het splitsingsvoorstel. De organisaties willen dat echter niet, aangezien de wet er dan wel ligt, maar niet duidelijk is wat het gaat betekenen. De organisaties hebben dan ook geen verhaal voor hun achterban over de vraag wat het betekent vanuit hun belang en of het goed is of niet. De organisaties willen dan liever de boodschap ineens in het geheel. Dat is de kern van de zaak.

Wat betekent het dan voor ons? Als het ook maar een dag vertraging had betekend in het proces van de kilometerprijs, was het misschien moeilijker geweest. Omdat dit echter niet zo is en omdat wij het project «as such» hierdoor niet vertragen, is de mening van het draagvlak voor mij heel wat waard. Laten wij overigens niet vergeten dat die organisaties, de mensen in het maatschappelijk middenveld, ook hun nek uitsteken voor dat systeem.

Zo zit ik erin. Vanaf het begin heb ik gezegd dat eerlijkheid en draagvlak mijn leidende principes zijn. De Kamer is de baas, maar ik bied haar dadelijk wel een totaalverhaal in plaats van een paar snippers.



De heer **Aptroot** (VVD): Aansluitend op de interruptie van de heer Vendrik merk ik het volgende op. Ik lees nu ook in die brief – overigens fijn dat wij die brief van de klankbordgroep hebben gekregen – dat de klankbordgroep uitstel wil. De groep wil dat de minister de tarieven niet naar de Kamer stuurt om nader overleg over de effecten van de verschillende tarieven te kunnen hebben. De minister gaat dus het debat met de klankbordgroep aan over de tarieven. Op verzoek van die groep, oftewel een aantal organisaties, onthoudt hij de informatie aan de Kamer. Zo ken ik het CDA: met een paar organisaties overleggen en proberen de Kamer buitenspel te zetten. Als die tarieven er zijn, dan horen ze naar de Kamer te gaan en niet in de achterkamertjes te worden besproken om het draagvlak te regelen of organisaties te binden. Het is allemaal één groot verkoopverhaal en wij staan aan de kant. Ik vind het onfatsoenlijk tegenover het parlement en dus ook onfatsoenlijk tegenover de burgers van Nederland. De automobilist mag niets weten, omdat met een groep van tien mensen in de achterkamertjes wordt bezien op welke manier het straks wordt verkocht. Dat is precies wat mevrouw Roefs zei: je moet het allemaal goed verkopen. Welnu, een slecht verhaal is niet goed te verkopen. Ik waarschuw van tevoren.

De heer **Koopmans** (CDA): En dat alles onder leiding van de heer Hermans.

Minister **Eurlings**: Die woorden heeft de heer Aptroot vast mooi thuis voor de spiegel ingestudeerd, maar het is natuurlijk vriendelijk gezegd toch klinkklare kletsboek.

De heer **Aptroot** (VVD): Hier maak ik bezwaar tegen! Ik lees die zinnen hier nu.

Minister **Eurlings**: U gaat over uw grote woorden. Ik ga over mijn antwoord: het is klinkklare kletsboek. In deze brief, die niet van mij is maar inderdaad van de heer Hermans, staat: «het wetsvoorstel en de tarieven niet reeds nu of separaat». Ik heb precies uitgelegd wat de discussie inhield. Als u mij niet vertrouwt, dan hebt u staatsrechtelijk een heel ander probleem met mij en weet u ook welke consequentie u daaruit moet trekken. Dat staat u te allen tijde vrij. Zo is het verhaal. Ik heb zojuist in de discussie met de heer Vendrik uitgelegd wat je dan wel bespreekt met die klankbordgroep. Dat is de grondslag van de tarieven: hoe ga je ermee om en hoe zitten de principes erin? Die organisaties vragen zich af of ze een verhaal hebben voor hun achterban. Nu is de vraag echter of wij het wetsvoorstel en de tarieven separaat sturen. De organisaties zeggen: stuur ze samen na de zomer. Daar ging de discussie over. Als u daar meer over wilt weten, kunt u de heer Hermans bellen. Hij staat vast ergens zeer prominent op de eerste of tweede pagina van het partijboek van de VVD.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is een leuke afleidingsmanoeuvre. Ze willen uitstel om nader overleg over de effecten van de verschillende tarieven te kunnen hebben. Ook als de tarieven bekend zijn, willen ze dus met u verder praten. Dat mogen ze vragen, maar ik verwacht dat u die informatie naar de Kamer stuurt zodra die er is.

Minister **Eurlings**: U leest heel creatief en ik ga daar echt geen millimeter in mee. Ik val in herhaling, maar ik ga het toch maar weer heel rustig en vriendelijk uitleggen. De tarieven worden door de ministerraad vastgesteld ter verzending naar de Raad van State. Het advies komt terug. Dan komen ze weer naar de ministerraad en dan gaan ze naar de Kamer. Dat is de koninklijke weg. Een ander verhaal is dat die organisaties zich afvragen of zij dadelijk wel een verhaal hebben. Daarvoor zullen ze mij, zichzelf en elkaar kritisch bevragen. Om een verhaal te hebben, vinden ze het beter

als ineens de hele waarheid op tafel ligt. Zo is het verhaal. Als u die brief moeilijk te lezen vindt of als u er tal van zaken in ziet die wantrouwen wekken, dan zou ik zeggen: bel de heer Hermans gerust op. U hebt goed contact met een aantal organisaties van de klankbordgroep. Ze zullen u vertellen dat het precies zo is als ik u hier zeg. Ik kan er niet meer van maken.

De heer **Madlener** (PVV): De minister mag natuurlijk klankborden met wie hij wil. Ik vind het nu alleen heel erg merkwaardig worden. In de klankbordgroep zitten immers autoverkopers en de milieubeweging, maar de burger ontbreekt. Daarvoor zitten wij hier namelijk en wij willen ook graag met onze achterban overleggen over de gevolgen van tarieven. Dat onthoudt de minister ons nu. Hij zegt tegen de autoverkopers: ga maar praten met je achterban om te bezien of je meer auto's kunt verkopen. Tegen de milieubeweging zegt hij: ga maar praten met jullie achterban. De burger staat echter aan de kant. Dat vind ik heel merkwaardig. Ik snap daar ook de reden niet van, want het zijn openingstarieven. Het wordt een openingsaanbod: een nieuw potje pindakaas, let op, koop het nu, maar één euro... Je weet wat er gebeurt met tarieven: als de heer Vendrik en de PvdA hun zin krijgen, worden die tarieven flink opgeschroefd. Dus waar hebben wij het over? Die tarieven maken geen onderdeel uit van de wet. Ze kunnen worden aangepast als de politiek daarvoor kiest. Wij weten allemaal hoe wij hierin zitten. Waarom doet de minister zo moeilijk over tarieven? Waarom laat hij de achterban van de politieke partij, de gewone burger, pas later aan het woord? Waarom treedt hij pas later in overleg met de burgers, terwijl de autoverkopers en de milieubeweging nu wel kunnen overleggen over de gevolgen? Wij hebben het nu toch over de gevolgen?

Minister **Eurlings**: Mijnheer Madlener, bent u een burger?

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben een vertegenwoordiger van de gewone burger: een volksvertegenwoordiger.

Minister **Eurlings**: Bent u een burger of staat u een beetje los van de gewone burger?

De **voorzitter**: De minister antwoordt op vragen van de Kamer. Ik zou graag willen dat hij nu antwoord geeft op de vraag van de heer Madlener.

Minister **Eurlings**: Bent u ANBW-lid?

De heer **Madlener** (PVV): Nee.

Minister **Eurlings**: Niet? Nou, ik wel. Ik voel mijzelf ook een burger, net zoals miljoenen mensen die lid zijn van die grote organisatie. Die organisatie zal zichzelf altijd moeten afvragen: kan ik dit ten opzichte van die miljoenen automobilisten verdedigen? Zo geldt het ook voor Natuur en Milieu. Zo is het draagvlak vanaf het begin opgezet. Het kabinet heeft besloten om het draagvlak zoals het vanaf het begin af aan is opgebouwd door de heer Paul Nouwen, nooit kwijt te spelen en de principes ervan te bewaken. Dat had u misschien anders gedaan als het uw kabinet was geweest. Nu kom ik op de tarieven. U kunt zeggen dat die zomaar kunnen worden aangepast, maar dat is natuurlijk niet waar. In een wet leg je namelijk ook de grondslag van de tarieven vast, alsook het mechanisme op basis waarvan je überhaupt ooit iets aan tarieven kunt doen. Daarnet zei ik tegen de heer Koopmans dat het voor mij van belang is dat een minister, van welke signatuur dan ook, niet dadelijk lekker lustig aan de knoppen kan gaan draaien waardoor de principes alsnog de nek worden omgedraaid. Het gaat erom dat de principes van eerlijkheid en draagvlak

worden gecementeerd in het wetsvoorstel. Daarom is het wel degelijk van groot belang hoe die grondslagen zijn. Als niet-jurist zeg ik dat het ook heel erg begrijpelijk is dat de Raad van State zegt als er discussie is geweest over die grondslagen: dit is zo essentieel in die wet dat wij dat nu willen zien voordat wij het gereed vinden voor verzending aan het parlement. Die keuze heeft de Raad van State gemaakt. Die ga ik honoreren. Ik kom dus in één keer, eind augustus begin september, met het totale verhaal. Dan zult u nog wel tegen zijn, maar dan weet u in elk geval wie u tegen zich krijgt. Heel wat mensen zullen namelijk ervaren dat het nieuwe systeem voor hen beter gaat uitwerken dan de dure praktijk van vandaag de dag. Vergeet niet hoeveel wij op dit moment met elkaar aan auto-belastingen ophoesten.

De heer **Madlener** (PVV): De meeste mensen zijn lid van ANWB vanwege wegwacht. Zij vinden het gewoon handig te worden geholpen als zij met pech langs de weg staan. De gewone burger is onze achterban. Wij zijn de volksvertegenwoordiging. Wij willen ook met onze achterban in overleg over de gevolgen van dit systeem. Ik vind het heel vreemd dat u wel autoverkopers aan het woord laat en luistert naar de milieubeweging, terwijl de gewone burger, waar wij hier voor zitten, op achterstand wordt gezet en niet wordt geïnformeerd voor het reces. Dat vind ik een heel vreemde logica. Ik snap het nut er ook niet van. Wat geeft het? Waar bent u nou zo bang voor, want over welk draagvlak heeft u het? Toch niet over het draagvlak bij de bevolking? Daar gaat het ons toch om? U wilt toch met de bevolking, de normale mensen, communiceren? Dan moet u toch niet bij de ANWB, de autoverkopers of bij de milieubeweging zijn?

Minister **Eurlings**: Mijnheer Madlener, ik heb u eerder veel succes gewenst in Brussel. Dat meen ik uit de grond van mijn hart. Maakt u er daar wat van, want het is prachtig daar. Sommige dingen zullen u daar minder bevallen, schat ik in, maar sommige dingen zullen beter bevallen. Een van de zaken die mij daar beter zijn bevallen, is dat de Haagse werkelijkheid dat door een dagje meer of later de hele wereld verandert, veel minder speelt in Brussel. Anders dan door ons en ons Haagse spel, wordt die werkelijkheid door een gewone burger helemaal niet zo gezien. Ik hoop dat u dat heel goed mag bevallen in Brussel. Ik probeer de grote lijnen in de gaten te houden. Paul Nouwen, die het nieuwe systeem heeft bedacht, heeft zelf aan de wortel gestaan van een systeem van een voorganger van mij. Hij heeft de wortel daarvan doorgekapt omdat hij het niet eerlijk vond. Daarom laat ik al die organisaties bewaken dat het voorstel waar ik mee kom op al hun draagvlak kan rekenen. Vervolgens is het dan aan u, de vertegenwoordigers van de gewone burgers, om te zeggen dat u het goed vindt, dat het anders moet of dat het niet moet. U hebt het laatste woord. Ik laat het echter in de hele voorbereiding nooit toe dat er überhaupt een voorstel op tafel komt waar geen breed draagvlak voor is bij al die organisaties, wat een voorganger van mij wel is overkomen. Dat vind ik een goede garantie om te voorkomen dat anders betalen meer betalen wordt. Dat laatste zal nooit gebeuren. Dat zal ik niet toelaten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, ik heb duidelijk aangegeven dat ik het woord wenste. U kunt wel iedereen het woord geven, maar ik stak ruim op tijd mijn vinger op om het woord te vragen. Ik wil deze vraag nog gesteld hebben.

De **voorzitter**: U mag nog een vraag stellen, maar daarna sluit ik de vergadering.

De heer **Roemer** (SP): De minister gaat uiteraard over zijn eigen antwoorden en zijn eigen afweging, maar hij heeft ook de Kamer gehoord. De argumenten die de heer Cramer namens de ChristenUnie gaf, vond ik

heel legitiem. Wij hebben weliswaar acht weken reces maar geen acht weken vakantie. Wij hebben slechts drie weken vakantie en willen die zaak ook voorbereiden. Er ligt dus een duidelijk verzoek vanuit de Kamer. Dat werd in ieder geval ook ingegeven door de ChristenUnie. Naar ik heb begrepen, steunde het CDA dat ook, tenminste tot voor net. De VVD hoor ik hetzelfde roepen en de SP wil het ook graag. Als iedereen daarbij blijft, is een meerderheid van de Tweede Kamer er in ieder geval voor om het wetsvoorstel toch voor het reces naar de Kamer te sturen. Als ik die conclusie terecht heb getrokken, is de minister dit horende bereid om aan de wens van de Kamer te voldoen?

Minister **Eurlings**: U trekt zeer voorbarige conclusies. Ik heb een inhoudelijke redenering proberen te geven. Ik heb heel open proberen uit te leggen wat ik van plan was en waarom ik het voorstel doe zoals ik het doe. Ik hoop dat ik daarmee een meerderheid van de Kamer ervan overtuig dat al die maatschappelijke organisaties niet van hun stokje zijn gevallen en om goede redenen vragen wat zij vragen. Als u dat niet vindt, het niet eens bent met die organisaties en zich dus niet kunt vinden in het voorstel dat ik u doe, dan zal dat in de Kamer moeten blijken en dan moet ik daar verder mee omgaan. Ik hoop dat ik de meerderheid kan overtuigen. Ik vind mijn verhaal zeer sterk. Nogmaals: zolang ik minister ben en zolang ik aan het moeilijke proces leiding mag geven, laat ik het draagvlak niet los.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een punt van orde. Wij schorsen het debat, dus het gaat niet verder. Ik kan op dit moment geen VAO aanvragen. Het is dus een beetje lastig om van de Kamer een uitspraak te vragen. Een praktische oplossing zou kunnen zijn om te vragen of de coalitiepartijen nog steeds achter hun eerdere betoog staan dan wel of ze nu van mening zijn veranderd. Dan hoef ik ook niet op dit moment in de drukke Kameragenda een VAO aan te vragen of iets op een andere manier te regelen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb een ander ordevoorstel. Ik stel voor dat de minister de nog niet beantwoorde vragen schriftelijk beantwoordt en dat de voorzitter de vergadering gewoon sluit.

De **voorzitter**: En dat de beantwoording voor de zomer komt?

De heer **Roemer** (SP): Wilt u nog antwoord geven op mijn vraag, mijnheer Koopmans?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil alle antwoorden horen. Ik heb de antwoorden gehoord die de minister nu heeft gegeven. Ik heb nog tal van andere vragen gesteld, waar ik nog eerst antwoord op wil hebben. Het zou geen recht doen aan mijn vragen, noch aan de antwoorden van de minister.

De heer **Roemer** (SP): Als dat zo is, vraag ik een VAO aan in deze overvolle agenda.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap de drang van de heer Roemer wel, maar ik denk dat het debat incompleet is, dus een VAO aanvragen heeft in mijn ogen bitter weinig zin. Wij hebben nog niet eens eindconclusies in tweede termijn kunnen trekken. Op dit moment wacht ik eerste de schriftelijke beantwoording af. Los van mijn agenda, denk ik dat wij dit debat zo snel mogelijk moeten voortzetten.

De **voorzitter**: Wij zullen met z'n allen op korte termijn overleggen, misschien zo meteen nog wel, over het moment waarop wij het tweede deel van dit debat voeren. De minister gaat schriftelijk antwoorden op de vragen die nog openstaan uit eerste termijn. Zo kan de Kamer de tweede termijn volgende week houden.