

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 148

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 augustus 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 24 juni 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de aanbieding van de Tweede Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 6 april 2009 (31 305, nr. 127);**
- **psychologie en prijsbeleid d.d. 26 november 2008 (31 305, nr. 97);**
- **start certificering en aanbesteding Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 18 december 2008 (31 305, nr. 102);**
- **milieuscenario's kilometerprijs d.d. 22 december 2008 (31 305, nr. 101);**
- **Anders Betalen voor Mobiliteit; reactie op suggesties voor aanvullende milieuscenario's kilometerprijs d.d. 7 april 2009 (31 305, nr. 128);**
- **de schriftelijke beantwoording d.d. 21 april 2009 van vragen gesteld in de eerste termijn van het debat over Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 8 april (31 305, nr. 135);**
- **het rapport over de Tweede Voortgangsrapportage over Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 24 april 2009 (31 305, nr. 136);**
- **de aanbieding van het Procap Rapport (toezegging gedaan tijdens het debat over de kilometerheffing op 22 april 2009) d.d. 24 april 2009 (31 305, nr. 137);**
- **de beantwoording van de vragen van de commissie voor Verkeer en Waterstaat over de Tweede Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) d.d. 15 juni 2009 (31 305, nr. 138).**

Van dit 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

¹ 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), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), 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), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn 9 leden der Kamer, te weten: Jager, Roefs, Van der Ham, Aptroot, De Rouwe, Roemer, Cramer, Madlener en Vendrik,

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

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik heet u alleen hartelijk welkom. Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de tweede termijn van de Kamer in het overleg Anders betalen voor mobiliteit. Ik hanteer spreektijden van twee minuten per fractie, gelet op de eerste termijn van de fracties. De antwoorden op de vragen die zij toen hebben gesteld, heeft de minister schriftelijk gegeven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor de schriftelijke beantwoording en voor het aanbod van een technische briefing. Ik zou daar wel op in willen gaan, maar dat bespreken wij natuurlijk in een procedurevergadering.

Ik kaart graag nog twee andere punten aan. De minister zegt dat eind dit jaar de aanpak van de communicatie voor de langere termijn gereed is. Op zich ben ik daar zeer tevreden over, want daar vraag ik al lang om. Het bekend worden van het wetsvoorstel Kilometerprijs en de tarieven vormt natuurlijk wel een belangrijk moment. Dat gebeurt waarschijnlijk voor het einde van dit jaar, dus hoe gaat de minister daarover communiceren? De minister heeft het over wegen waarop spitstarieven van toepassing zouden zijn. Ik meldde in mijn eerste termijn dat ik dacht dat wij het over gebieden zouden hebben. Wat vindt de VNG ervan? Overlegt de minister daarmee? Zo ja, hoe verloopt dat?

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Vanwege de geringe omvang van mijn fractie kon ik niet bij de eerste termijn zijn. Dat vond ik erg jammer, want ik maakte mij natuurlijk ernstig zorgen. Ik heb de brief gelezen en daarin staan dingen waarvan ik in alle redelijkheid niet kan zeggen: jongens, wij moeten nu echt het mes op de keel van de minister zetten. Ik begrijp namelijk de redenering wel dat het eventueel vrijgeven van de tarieven een enorme discussie veroorzaakt over hoe dat precies moet worden gezien. Dat moet je zien te voorkomen. De communicatie over dit traject is heel belangrijk, maar ik moet zeggen dat dit element bij een heleboel andere zaken komt en dat de optelsom hiervan kan leiden tot vertraging. De minister zegt dat er geen vertraging zal worden opgelopen, omdat het voor de behandeling van het wetsvoorstel niet zo veel uitmaakt of hij het net voor het reces of net na het reces verstuurt. Daar houd ik hem aan. Ik vind ook dat de Kamer aan zichzelf moet beloven, het dan snel in behandeling te nemen. Dat lijkt mij vanzelfsprekend. Naar aanleiding van de brief kan ik niet anders dan zeggen: oké, minister, het moet maar even zo, zij het wel direct na het reces. Dan moet de Kamer het ook zo snel mogelijk behandelen.

De **voorzitter**: Ik sta twee interrupties in deze termijn van de Kamer toe.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Mijn interruptie geldt misschien wel voor meer Kamerleden, maar ik zal mij tot de heer Van der Ham richten. Hij zegt dat hij zich kan vinden in het niet vrijgeven van de tarieven, omdat er anders een enorme maatschappelijke discussie zou ontstaan. Het is toch hartstikke goed dat er een maatschappelijke discussie ontstaat? Bij het rekeningrijden horen toch tarieven? Het is toch heel goed dat de mensen nu alvast kunnen bepalen of zij dat al dan niet een goed idee vinden? Wat vindt de heer Van der Ham ervan dat de ANWB wel mag

spreken over de tarieven en wij volksvertegenwoordigers niet? Is dat niet heel vreemd?

De heer **Van der Ham** (D66): Er zijn natuurlijk heel veel debatten en gesprekken gaande over spitstarieven. Ook doen er veel geruchten over de ronde. Laat iedereen die discussie maar voeren. De minister geeft aan dat hij er graag nog even naar laat kijken door de Raad van State. Wij zijn over het algemeen geneigd om de Raad van State gewoon ruimte te geven om naar zo'n tekst te kijken. Dergelijke hoffelijkheid moet de Kamer, maar ook de minister jegens de Raad van State betrachten. Als dat niet onmiddellijk vertraging oplevert, moet het maar zo. Dat er vervolgens heel veel debat in de samenleving is over hoe hoog dat tarief mag zijn, houden wij niet tegen. Dat is goed. Ik verzet mij er ook niet tegen. Als u van mij een heel verhaal wilt horen dat ik best voor een hoog spitstarief ben, krijgt u dat ter plekke. Als het maar hand in hand gaat met een verlaging van de vaste belasting.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Soms hoop ik dat van uitstel afstel komt, maar ik dank de minister voor zijn uitgebreide schriftelijke beantwoording van de vragen.

Ik heb nog drie punten. Mevrouw Roefs zei ook dat het spitstarief voor bepaalde wegen en niet voor bepaalde gebieden zou gelden. Ik kan dus concluderen dat dit een heffing wordt die in ieder geval het sluipverkeer zal bevorderen. Dat is leuk voor een deel van de bevolking. Ik begrijp daar niets van, maar hoe meer het systeem zich zelf ontregelt, hoe beter dat misschien wel is, want dan komt het er niet.

De VVD begrijpt dat de minister geen duidelijkheid wil geven over de nieuwe provinciale belasting, maar dat er in ieder geval geen relatie is tussen de nieuwe belasting en automobilititeit. Dit staat op de derde pagina van zijn beantwoording. Is dit een keiharde toezegging? Zo ja, dan verschuiven lasten van automobilisten naar alle burgers. Dat vind ik eigenlijk wel redelijk, want de automobilisten in Nederland betalen al veel te veel. Zij laten het ov rijden en betalen allerlei andere voorzieningen. Ik wil even de bevestiging dat dit zo is. Dat verzacht de pijn voor mijn fractie, zij het niet voldoende, omdat er een redelijke lastenverdeling komt en de automobilisten worden ontzien.

Het gestelde over de exploitatiekosten kan ik helemaal niet volgen. Wij krijgen nog informatie over wat de exploitatiekosten zijn. Vanaf het moment dat je het invoert, zijn toch alle kosten exploitatiekosten? Zijn het investeringen, dan moet je die afschrijven en er rente over betalen. Dan is dat ook deel van de exploitatie. Ik heb het gevoel dat er zal worden geschoven met het begrip exploitatiekosten om te proberen, enigszins in de buurt te komen van de kosten die 12% van het totaal mogen zijn. Dat kan niet waar zijn. Ik wil van de minister weten of alle kosten in totaal worden meegenomen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Rouwe van de CDA-fractie, die de heer Koopmans vervangt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Diezelfde heer Koopmans heeft mij gevraagd om de minister te bedanken voor zijn beantwoording in eerste termijn en voor zijn schriftelijke beantwoording. Ik ben er niet bij geweest, maar ik neem aan dat hij dat oprecht meent, dus bij dezen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is wel goed om dat erbij te zeggen, want dat weet je nooit zeker bij CDA'ers.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, ik dek mij goed in.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is dus oprecht? Fijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is oprecht. U kent mij niet beter. Ik wil in deze tweede termijn nog drie punten aanstippen, allereerst de brief over de 5% kosten. Deze kostentoedeling is voor mijn fractie niet alleen relevant, maar ook een belangrijke randvoorwaarde. Daarom wil ik hier gezegd hebben dat wij na ontvangst van de brief bij de behandeling van de volgende voortgangsrapportage de kostentoedeling zullen vaststellen. Ten tweede willen wij van de minister de duidelijke toezegging dat de lastenneutraliteit onafhankelijk, bijvoorbeeld door het Centraal Planbureau, wordt gemonitord. Zo nodig, leggen wij dit in een motie vast. Ik wil de minister daarom nu de gelegenheid geven om aan te geven of hij dit standpunt deelt en, zo ja, hoe hij hier uitvoering aan zou willen geven. Mijn derde punt is niet onbelangrijk. Uiteindelijk heeft mijn fractie na de mondelinge termijn en de schriftelijke uiteenzetting van de minister over het te laat of laat sturen van het wetsvoorstel een afweging gemaakt. Zij is niet gelukkig met het feit dat het wetsvoorstel de Kamer na de zomer bereikt, maar begrijpt de afweging van de minister en vooral van de sector, waaronder de ANWB, de transportbranche en de werkgevers. Mijn fractie kan niet anders concluderen dan dat zij het jammer vindt dat het wetsvoorstel er nu niet ligt, maar dat zij de voorstellen graag zo snel mogelijk ontvangt, in het reces of uiterlijk eind augustus, dus aan het einde van het reces.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Allereerst ga ik in op de exploitatiekosten. De minister schrijft dat hij op 17 juni heeft toegezegd dat die kort daarna bekend zouden worden. Het was mooi geweest als dat vandaag het geval was; nu kunnen wij twee maanden niets. De minister hanteert een lekkere volgorde. Hij maakt zich er ook gemakkelijk vanaf met de mededeling dat de brief later komt, want ik vroeg naar de omgekeerde trend. De exploitatiekosten stijgen namelijk alleen maar. Ongeacht de definitie, is dat geen gewenste richting. Bovendien merkte ik op dat het auditrapport helder is. De exploitatiekosten bedragen nu 12%. Een achtste van de kosten gaat dus op aan het systeem. Ik vind dat echt belachelijk veel. Is de minister bereid, pas op de plaats te maken nu het er zo uitzichtloos uitziet?

Ten tweede heb ik een opmerking over de provinciale belastingen. De minister komt er nu echt niet meer uit. Hij geeft bij de ene vraag aan dat de nieuwe belasting geen betrekking heeft op de automobilist en bij de andere vraag dat de niet-automobilist niet gaat opdraaien voor de filebelasting. Dat is dus in een en dezelfde brief in tegenstrijd met elkaar. Het kan ook alleen maar als de nieuwe provinciebelasting nul euro gaat opbrengen. Kan de minister de keiharde garantie geven dat de mensen die er nu voor kiezen om geen auto te hebben, niet duurder uitkomen door deze verandering in de belasting? Oftewel: worden de ov-reiziger en de fietser niet de dupe van de filebelasting? Dan heb ik het niet over de uitgaven van de opcenten, maar over de inkomsten bij de opcenten. De minister zegt dat dat geld overal en nergens aan wordt uitgegeven. Dat zal wel, maar ik heb het over de inkomsten. Daarin gaat hij gewoon een wijziging aanbrengen en dat gaat ten koste van degenen die geen auto hebben.

Mijn derde punt betreft de wet zelf. De minister geeft aan dat deze na het reces in de Kamer kan komen. Wij hebben het er in eerste termijn uitgebreid met elkaar over gehad. Het wetsvoorstel moet dan in sneltrainvaart worden behandeld, middenin de begrotingsdrukte. Dat wordt ook weer lekker. Wij hebben het dan al ontzettend druk en krijgen er nog zo'n belangrijk wetsvoorstel bij te behandelen. Dat is makkelijk te voorkomen als de minister het wetsvoorstel nu alvast naar de Kamer stuurt. Dan kunnen wij het namelijk in de recesperiode – laat dit helder zijn: het is geen vakantieperiode, maar een recesperiode – doorgronden en hebben wij alle tijd om na te gaan wat de consequenties kunnen zijn van wat daar allemaal in staat. Een meerderheid van de Kamer vond dat in eerste

termijn ook, maar er krabbelen er wel een paar terug, schat ik. Ik ken dat inmiddels. Ik ben er eigenlijk niet toe bereid om in de begrotingsdrukke na het reces dit wetsvoorstel ook nog eens door de Kamer heen te jassen. Daar is het veel te belangrijk voor. Laat de minister dus maar kiezen: of hij accepteert een stuk vertraging of hij stuurt het wetsvoorstel nu naar de Kamer. Tegen de collega's die net een interruptiedebat met elkaar voerden zeg ik dat het niet om de tarieven ging, maar om de wet, omdat de tarieven er juist niet zijn.

Mijn laatste punt betreft het spitstarief. Dat stimuleert het sluipverkeer, zoals een collega net ook al zo netjes verwoordde, maar dat niet alleen. We creëren er een elitespits mee: degene die het bij zijn baas krijgt geregeld of het kan betalen, rijdt in de spits over de snelweg; de rest mag aansluiten op files tussen allerlei dorpen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister allereerst voor zijn beantwoording. Ik miste helaas wel antwoorden op enkele vragen van mij. Ik zal ze kort noemen. Ik heb naar de planning en naar versnellingsmogelijkheden gevraagd. Die vraag was vrij cruciaal in de eerste termijn en in het spoeddebat. De minister schrijft heel duidelijk dat het verder uitdiepen van de risico's een eventuele uitloop van de planning zichtbaar maakt. Mijn betoog is voortdurend – daaraan voldoet de minister ook in zijn voortgangsrapportage – dat zodra er risicobeheersingsmaatregelen worden genomen, het verwachte risico ook tot nul kan worden gereduceerd. Het kan dan alsnog wel optreden, maar de verwachting op basis van «best guess» kun je dan veranderen. De versnellingsmogelijkheden mis ik dus. Ik heb gevraagd of de minister kan garanderen dat het plannings- en voortgangsbewakingsproces, dat nu niet op orde is – daaraan is ook gerefereerd – wel snel op orde is, binnen een maand. Ook heb ik gevraagd naar wat er gebeurt als blijkt dat auto's meer of minder uitstoten dan het standaard label vermeldt. Kan dat worden gecorrigeerd als dit aangetoond is? Ik wil daar vandaag de vraag aan koppelen of dat ook geldt voor oudere auto's, zoals youngtimers, waarin een lpg-installatie is ingebouwd? Nu zitten die standaard in de hoogste vervuilingscategorie, maar met zo'n installatie zijn ze aantoonbaar zuiniger. Dit zijn de belangrijkste vragen die zijn blijven liggen.

Ik sluit af met het belangrijke punt van het toesturen van de wet. Tijdens de eerste termijn heeft de minister ons een brief van de klankbordgroep overhandigd. Wij hebben toen een vrij pittig debatje over de verantwoordelijkheidsverdeling gevoerd. De minister regeert niet door middel van convenanten met het maatschappelijk middenveld, nee, zaken worden vastgesteld in het goede verkeer tussen Kamer en regering. Daarvan is draagvlak een belangrijk onderdeel. Die volgorde wil ik heel graag boven de markt houden. Nu dreigt het maatschappelijk middenveld te kunnen dicteren wat er hier gebeurt. Ik zeg het misschien wat hard, maar dat vind ik nodig met het oog op helderheid over de positie van de Kamer. Ik deel niet precies de bewoordingen van collega Roemer, maar in mijn pleidooi voor het toesturen aan de Kamer zat wel mijn behoefte om het systeem van de wet te kunnen doorgronden. Ik vind dat de Kamer zichzelf geen dienst bewijst en zichzelf in kunde onderwaardeert als zij zegt dat zij het systeem en de financiële onderdelen, zoals de tarieven, alleen maar tegelijkertijd kan behandelen. Volgens mij zijn het namelijk twee onderscheiden discussies. Dat gezegd hebbend, rest mij volgens mij niets anders – dit is geen terugtrekkende beweging, zoals de heer Roemer dan stelt, maar de realiteit, waarin wij te maken hebben met wat een kabinet ons voorlegt – dan schoorvoetend te accepteren dat het gebeurt. Ik realiseer mij dat het voor de Kamer veel extra werk betekent. Ik ben wel blij met de toezegging van de minister dat, zodra het duidelijk is, de kilometerprijs-calculator verschijnt. Hier dring ik echt op aan.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik vind het jammer dat het wetsvoorstel nog niet naar de Kamer wordt gestuurd. Ik had graag het staartje van de discussie meegepakt, maar ja, binnenkort ben ik bezig met Europese zaken en kan ik alleen nog maar van de zijlijn kijken. Mijn opvolger zal hier wel heel blij mee zijn, want dan kan hij een zeer verhitte discussie voeren als het wetsvoorstel naar de Kamer wordt gestuurd. Ik verwacht een hete maatschappelijke discussie over dit systeem, dat tot zo veel oneerlijkheid leidt en sommige automobilisten misschien wel blij maakt, maar de meeste helemaal niet zint. Ik begrijp dat de minister bang is om het wetsvoorstel naar de Kamer te sturen en dat hij het daarom nog niet heeft gedaan, maar ja, angst mag natuurlijk niet regeren. En tarieven zijn er toch om te worden verhoogd, niet waar, mijnheer Vendrik? Wat stelt het nog voor? Het is een openingstarief, een potje pindakaas dat wordt aangeboden met de mededeling: kijk eens hoe het meevalt. Daarna is het een speelbal van de politiek en wordt er aan de knop gedraaid, waardoor de automobilist verder wordt uitgeknepen. Ik begrijp waarom de minister bang is voor de discussie, maar ik vind het eigenlijk vreemd, want de tarieven staan los van het systeem en dat kunnen wij prima met elkaar bespreken.

Wat hebben wij nu? Uit de brief blijkt dat wij eigenlijk niets hebben. De exploitatiekosten zijn nog veel te hoog, het wetsvoorstel is er nog niet en de tarieven evenmin. Ook zie ik nog steeds geen draagvlak, want dat gaat de minister goed uit de weg. De techniek is er nog niet eens. Het is allemaal nieuw. Er is dus eigenlijk nog niets, maar er wordt wel veel geld aan uitgegeven. Dat vind ik jammer.

Mevrouw Roefs vraagt om een publiekscampagne en de minister vindt dat wel een goed idee, maar het moet natuurlijk niet een soort overheidspropaganda worden voor iets wat nog helemaal niet vaststaat. Dat lijkt mij heel vreemd. Mij lijkt dat je pas met een publiekscampagne kunt beginnen als het hele systeem, inclusief de tarieven, is opgetuigd en door de Kamer is aangenomen. Om nu of na indiening van het wetsvoorstel alvast met een publiekscampagne te beginnen, is wel heel snel. Is het wel zuivere koffie om het publiek voor een niet-politiek aangenomen voorstel warm te laten lopen? Is de minister niet bezig met een soort propagandastunt om zijn eigen beleid te verkopen? Ik vind het zonder meer vreemd dat de Kamer dat heeft geaccepteerd. Ik vraag de minister dus, er nog eens goed naar te kijken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Een van de redenen waarom er een publiekscampagne nodig is, is om broodjeapverhalen te voorkomen. Vooral de fractie van de heer Madlener, de PVV-fractie, is meester in het vertellen van broodjeapverhalen. Dat deed de heer Madlener net en in de vorige termijn hing zijn fractie ze ook al op. De heer Madlener zegt namelijk dat de politiek aan de knoppen draait en dat zij de prijzen verhoogt zodra het haar niet bevalt. Mijnheer Madlener, daarom stellen juist het wetsvoorstel Kilometerprijs op. Dan kunnen wij dat niet doen. Dan ligt namelijk vast wat de tarieven en de uitkomsten zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Ik zie zo veel tarieven die telkens verhoogd worden. Nu hoor ik dat die niet in de wet staan. Als die tarieven niet in de wet staan, dan ...

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Formules staan in de wet.

De heer **Madlener** (PVV): Misschien moet de minister hier maar even op ingaan. Ik wil geen broodjeapverhalen ophangen en zeg ook niet helemaal wat die tarieven zijn. Wij kunnen toch met elkaar over de gevolgen praten? Ik zie niet in waarom wij aan een broodjeapverhaal zouden doen. Ik zal het de minister vragen. Kunnen de tarieven verhoogd worden, ja of nee?

De **voorzitter**: Qua diergezondheidsaspecten, kunnen wij het ook een broodje auto noemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mijnheer Madlener slaat de spijker op zijn kop: de kans is vrij groot dat de tarieven te laag zijn. Het klopt dat de vervuiler niet of te weinig betaalt. Dat klopt. Dat grote risico kleeft aan het wetsvoorstel dat de minister na de zomer gaat indienen, vrees ik. Dan moet je dat repareren, zodat de vervuiler gewoon betaalt. Zo doen wij dat in dit land. Ik snap niet wat daar tegen is.

Ik moet het kort houden, toch? Dan wil ik het nog even over de milieu-scenario's hebben. Het blijft allemaal gedoe. Wij zijn natuurlijk heel benieuwd naar de uitkomsten daarvan. Het grote geschilpunt tussen mijn fractie en de minister blijft dat de voorwaarde die het kabinet zichzelf stelt, namelijk lastenneutraliteit voor de automobilist, geen voorwaarde is die je kunt stellen aan een informatieverzoek vanuit de Kamer, maar goed, daar komen wij later wel weer op terug. Laat de minister maar doorrekenen wat er doorgerekend kan worden.

De minister zou de Duitse Mauttarieven theoretisch doorrekenen. Dat interesseert mij als het gaat om lastenneutraliteit. Voor vrachtwagens is toch nooit lastenneutraliteit bedongen? De minister heeft dan toch veel meer beleidsruimte? Wat is de politieke afspraak daarover eigenlijk? Volgens mij is er geen afspraak, dus de minister is volgens mij vrij om bijvoorbeeld de tarieven van de Maut die per 1 januari 2009 gelden, door te rekenen. Ik persisteer daarin. De minister zegt in zijn beantwoording dat het niet uitmaakt of je de tarieven voor 2008/2009 doorrekent, omdat het om de mate van differentiatie gaat. Nu, de mate van differentiatie die ze in Duitsland hanteren, is zeker prachtig en goed te hanteren, ook in het Nederlandse systeem. Het is dus mooi om aan de hand daarvan berekeningen te maken. De hoogte van de respectieve tarieven doet er natuurlijk volstrekt toe als het gaat om de te verwachten effecten. Ik vraag de minister dus om de tarieven voor 2009 te betrekken bij de milieuscenario's. Ik krijg hierover graag een harde toezegging.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik begrijp dat de heer Vendrik de tarieven voor automobilisten graag opvoert en geen lastenneutraliteit wil voor de transportsector, de vrachtsector. Het maakt hem dus niets uit als we daardoor een sector die het al moeilijk heeft, verder de nek omdraaien en dat er later, omdat het niet meer op een verstandige financiële manier kan worden gerealiseerd, geen schepen meer in Rotterdam aankomen en de ladingen ervan niet meer door Nederlandse transporteurs worden vervoerd, omdat alles bijvoorbeeld naar Antwerpen en Hamburg gaat. De heer Vendrik is gewoon bezig om de Nederlandse werkgelegenheid via lastenverhoging te reduceren. Dat kan ik dus concluderen uit het standpunt van GroenLinks, mijnheer Vendrik?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mijnheer Aptroot zit er helemaal naast. De minister is een aantal scenario's aan het doorrekenen: de mate van differentiatie en de hoogte van tarieven om na te gaan wat de kilometerheffing voor personenauto's en voor vrachtauto's in Nederland in de toekomst zou kunnen doen. Elke keer hebben wij een verschil van mening over de vraag of een informatieverzoek van de Kamer langs de lat kan worden gelegd van een aantal politieke voorwaarden die het kabinet zichzelf stelt als het gaat om de kilometerheffing. Daar ben ik het gewoon niet over eens met deze minister. De minister werpt de lastenneutraliteit voortdurend als blokkade op om verdergaande milieuscenario's door te rekenen, terwijl de heer Van der Ham en ik daarom vragen. Ik vind dat onrecht.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik wil graag antwoord. De heer Vendrik vindt dus – dat is de bedoeling van zijn vraag – dat de tarieven omhoog kunnen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Misschien mag ik mijn antwoord eerst even afmaken? Het gaat mij puur om wat de minister aan het doen is. Hij zegt dat lastenneutraliteit een voorwaarde is voor de scenario's die hij laat doorrekenen. Daar ben ik het niet mee eens. Dat is punt één. Punt twee is dat die lastenneutraliteit volgens mij niet voor het vrachtverkeer geldt. Dit staat los van de vraag of dat wenselijk is. Daar gaat het nu even niet over. Het gaat erom wat deze minister van plan is. Als het zo is dat lastenneutraliteit voor het vrachtverkeer geen politieke afspraak is, is de weg vrij om allerlei tarieven en maten van differentiatie daarin door te rekenen. Daar gaat het mij nu even om. Het hele debat over Nederland Distributieland, hoe zwaar dat gesubsidieerd wordt en hoe snel wij kunnen aansluiten op het Duitse systeem, voer ik graag met de heer Aptroot, maar daar gaat het nu even helemaal niet om.

De **voorzitter**: Mijnheer Aptroot nog?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb geen nadere vraag. Werkend Nederland wordt de nek omgedraaid door GroenLinks, dat is duidelijk.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De heer Vendrik zegt dat de minister vanwege de lastenneutraliteit niet aan milieuscenario's wil die verder gaan. Over dat punt bestaat enig verschil van mening tussen de fracties van D66 en GroenLinks, want D66 vindt wel dat dat het uitgangspunt moet zijn. Is de heer Vendrik het niet met mij eens dat in het kader van Schoon & Zuinig, waarin wij enorme tekorten aan het oplopen zijn voor wat betreft het halen van de klimaatdoelstellingen, zeker ook in de mobiliteitssector, het oude principe losgelaten kan worden, juist om de klimaatdoelen wel te halen? Met de huidige maatregelen lukt dat niet. Wat dat betreft is deze minister het inderdaad wel aan zichzelf verplicht om een plan B te ontwikkelen en om daarvoor scenario's te schetsen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Daar ben ik het uiteraard zeer mee eens. Volgens mij moeten de tarieven van de kilometerheffing niet worden bepaald door het principe van lastenneutraliteit, maar door de te realiseren doelen. Die doelen liggen op het terrein van bereikbaarheid, van klimaat en schone lucht. Daar zou het om moeten gaan. Dan hoort de vervuiler inderdaad te betalen. Dat hele principe wordt echter doorkruist door een politieke afspraak van lastenneutraliteit en dat vind ik tamelijk onhandig. Daarom neem ik daar ook voortdurend afstand van. Zo hoor je de kilometerheffing niet te gebruiken. Dan ben je bezig om een mogelijk succes van de heffing in de knop te breken. Ik neem daar dus afstand van en vind dat de minister dat ook mag doen, maar hij schijnt dat niet te kunnen. Daarom heeft hij in ieder geval een dubbel probleem. Dat hebben wij gisteravond, toen wij het met hem over het MIRT hadden, ook al besproken. Balletje-balletje, weet u nog, minister? Eurlings en het klimaatvraagstuk. Het is altijd heel interessant waar die tonnen CO₂ die maar niet vermeden worden, dan wel blijven, maar het blijft wachten op een minister die op dit punt gewoon open kaart speelt en zegt: dit is mijn opgave voor 2020 en dit is mijn beleid. Dat hebben wij nog steeds niet gezien. Tot nu toe zien we vooral uitstel en inderdaad maatregelen die minder effect hebben en dus een minister die op het terrein van klimaat een steeds groter probleem heeft.

Mij is voor het eerst echt helder geworden dat er met lagere overheden is afgesproken dat het spitstarief – dat was net ook al aan de orde – echt alleen maar voor bepaalde wegvakken gaat gelden en niet voor bepaalde regio's. Dat lijkt mij een zeer krachtige stimulans voor sluipverkeer. Ik

neem dus aan dat die afspraak gewoon nog zwaar ter discussie kan staan. Dit lijkt mij namelijk een zeer gevoelig effect, dat ook het draagvlak onder de kilometerheffing zwaar kan ondermijnen. Als je het systeem kapot wilt maken, moet je het zo doen. Dat is vraag één. Vraag twee is: ik begrijp dat het spitstarief pas ingaat als alle voertuigen mee doen, dus over tien jaar, in 2019. Dat geldt alleen niet voor de Noordvleugel. Dat snap ik niet. Wil de minister mij uitleggen waarom dit is afgesproken? Het zou toch logisch moeten zijn dat de minister meer regio's stimuleert tot het beginnen met het spitstarief? Ik krijg graag antwoord op deze vraag.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb de afgelopen tijd met buitengewoon bijzondere belangstelling naar het pleidooi voor rekeningrijden van GroenLinks geluisterd. Ik weet heel goed wat de heer Vendrik ervan vindt, net zo goed als hij weet wat ik daarvan vind. Volgens mij hebben wij toch één ding gemeen: dat wij ons niet meer kunnen vinden in de kilometerheffing die de minister nu voorstelt. De heer Vendrik neemt namelijk afstand van de afspraak over lastenneutraliteit voor vrachtauto's. Verder heeft hij, volgens mij terecht, grote problemen met overige milieuscenario's. Ook is hem de 100% afschaffing van de bpm een doorn in het oog – en zijn collega Van Gent vond dat zelfs cruciaal – én nu heeft hij forse problemen met de spitstarieven. Wordt het niet hoog tijd dat de heer Vendrik, zij het om totaal andere redenen dan de SP doet, afstand neemt van de huidige plannen van de minister en zijn steun daaraan stopzet of wil hij op het wetsvoorstel wachten? Wanneer zegt hij dat het mooi is geweest?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het spreekt voor zich dat ik dat oordeel pas definitief gereed heb als ik het hele wetsvoorstel zie, inclusief alle plannen die daarbij horen. Er is een jaar geleden ook een heel heftig debat gevoerd over de meer uitvoeringstechnische kant van de kilometerheffing. Mijn voorganger, de heer Duyvendak, heeft zich buitengewoon opgewonden over de twijfelachtige manier waarop die op een aantal punten wordt aangepakt. Ook daar ligt een heel grote gevoelige kwestie. Wij zitten niet te wachten op een kilometerheffing die onuitvoerbaar is. Met het oog op het uiteindelijke doel moet de kilometerheffing voor ons «bite» hebben. Wij gaan niet aan een heel ingewikkeld systeem werken, want dat hebben wij al, via de accijns. Platte heffingen, nauwelijks differentiatie, geen gebruikmaking van spitstarieven of pas heel laat: je moet je echt gaan afvragen waarom je dat doet. Wij hebben een zeer grote voorkeur voor een kilometerheffing met «bite», maar zullen pas bij het wetsvoorstel beoordelen of de minister daar voldoende aan tegemoetkomt. Ik blijf strijden voor de kilometerheffing waar GroenLinks voor staat. Ik blijf hopen op een minister die tot betere inzichten komt. Dat lukt nog niet zo best. Dat geef ik toe aan de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Als het wetsvoorstel er dus uitziet zoals wij nu in grote lijnen denken dat het eruitziet, kan de minister het dus wel schudden?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat weet ik niet, want ik heb nog geen tarief gezien dat in verhouding tot de milieuscenario's staat. Je kunt een heel sterke mate van differentiatie doorvoeren, zelfs met inachtneming van de lastenneutraliteit, maar de afspraak daarover is volgens mij heel onhandig.

De heer **Roemer** (SP): We wachten nog wel een paar weken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister kan dus nog wel wat verdienen bij ons, maar dan moet hij wel zijn best doen, ja. Dat komt vaker voor, dat kent u.

De **voorzitter**: De minister heeft om twee à drie minuten gevraagd om de boel te kunnen ordenen. Ik zeg erbij dat het derde deel van dit algemeen overleg op 6 juli aanstaande plaatsvindt als wij niet om 17.00 uur klaar zijn.

Minister **Eurlings**: Ik dank de leden voor hun inbreng in deze termijn. Het slot van die termijn was heel hoopvol dankzij de prachtige slotopmerking van de heer Vendrik. Die geeft ons moed. Ik ga de vragen in de volgorde van de sprekers af.

Mevrouw Roefs zei dat zij het aanbod van een technische briefing waardeerde. Dat hebben wij ook echt graag gedaan, dus ik hoop dat deze commissie daarvan gebruik wil maken. De communicatie over de lange-termijnstrategie verschijnt eind dit jaar. Mevrouw Roefs heeft helemaal gelijk: als het wetsvoorstel samen met de tarieven wordt gepresenteerd, willen wij inzichtelijk maken wat dit concreet betekent voor verschillende Nederlanders. Het is dus geen propaganda, zoals sommigen zeggen, maar uitleg van waar wij het over hebben. Mij lijkt dat dit iedereen aan deze tafel zou moeten interesseren. Iedereen kan dan natuurlijk zijn «mind» opmaken. Sommigen hebben dat hoe dan ook al gedaan – ik maak mij weinig illusies – maar ik denk dat voor heel wat woordvoerders de vraag hoe het er in de praktijk uitziet en wat het gebruik en bezit van een auto nu en later in tal van situaties kost, belangrijk is om te bepalen of het nieuwe systeem beter of slechter dan het huidige is. Is het inderdaad eerlijk? Is er in Nederland draagvlak voor of is het een monster waarvan wij nu pas de gruwel zien? Zo duidelijk mogelijk moet worden wat het gaat betekenen, in concrete termen. Of je voor of tegen bent of nog twijfelt, ik denk dat wij en zeker ook gemiddeld Nederland, dus iedere automobilist, moeten kunnen schatten wat dit systeem in concrete termen betekent. Daarvoor zorgen wij bij de presentatie van de wet. De langetermijncommunicatiestrategie komt inderdaad eind dit jaar, maar natuurlijk ook in de jaren dat dit proces zal duren.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kan mij voorstellen dat zodra de tarieven er zijn, heel veel particulieren, consumentenorganisaties zoals de ANWB en noem maar op, ook gaan vertellen wat dat inhoudt. Ik snap niet wat het toevoegt als de minister belastinggeld uittrekt voor een soort reclame-campagne. Hoe weet ik of de minister de automobilist niet net de gunstige gevallen voorspiegelt? Er zijn vast mensen die erop achteruitgaan, omdat zij net in een rottig gebied wonen en een oudere auto hebben. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de door hem verstrekte informatie objectief is en niet tot de staatspropaganda leidt waarop ik net zinspeelde? Gaat hij de automobilist en de belastingbetaler ook vertellen dat de 5% kosten nog niet gehaald zijn, dat het zeer onzeker is of de techniek op tijd klaar is en dat hun gegevens in handen zullen komen van particuliere bedrijven die daar weet ik veel wat mee doen? Gaat de minister dat er allemaal bij vertellen? Dat lijkt mij wel zo objectief.

Minister **Eurlings**: Ik aarzel geen milliseconde dat de mate van objectiviteit van onze voorlichting vergeleken met wat ik tot nu toe allemaal over tarieven heb mogen horen, extreem hoog zal zijn. Daar kan ik mijn hand voor in het vuur steken. Er zullen feiten zijn en feiten moeten spreken. Ik heb zo veel broodjeaapverhalen over tarieven gehoord, dat ik denk dat het noodzakelijk wordt dat mensen de feiten gewoon kunnen zien. Laat iedereen daar zijn conclusie uit trekken. Sommige categorieën mensen zullen er heel goed uitkomen; anderen net iets minder. Dan kun je je afvragen of dat reëel is. Wij kunnen daarover van gedachten wisselen en discussiëren. Het is wel van belang dat je weet waarover je het hebt en dat je het concreet kunt maken, anders blijven het grote verhalen. Zoals ik altijd heb gezegd, zijn eerlijkheid en draagvlak de twee bakens voor mij. Zonder die twee is een dergelijk systeem niet levensvatbaar. Dan is het

geen systeem waarvoor ik zelf wil gaan. Of het eerlijk is en of er draagvlak voor is, zal zichzelf moeten uitwijzen. Om op die vragen antwoord te krijgen, heb je feiten nodig. Daarom gaat het.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil antwoord op mijn vraag. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat de informatie die hij met belastinggeld via de televisie over Nederland gaat uitstorten, objectief is? Gaat hij daar van tevoren mee naar de Consumentenbond om te vragen of het klopt en of het een goed beeld geeft? Ik ben echt bang dat de minister knollen voor citroenen gaat verkopen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister, maar wijs er alvast op dat het wetsvoorstel nog niet aan de orde is geweest in de Kamer.

Minister **Eurlings**: Over suggestiviteit van de vraagstelling gesproken! Laat ik heel reëel zeggen dat het wetsvoorstel tarieven zal bevatten. Ze staan dan zwart op wit, dus zijn dan ook controleerbaar. Verder wordt ook de manier waarop met toekomstige tarieven zal worden omgegaan, sterker nog: hoe zal worden voorkomen wat u schetst, namelijk dat de tarieven snel zullen worden verhoogd, vastgepind in de wet. Dat is heel simpel. Er is dus geen enkele mogelijkheid tot subjectiviteit, want de tarieven zullen gewoon zwart op wit staan. Je moet dan alleen doorrekenen wat dat in concrete gevallen betekent voor de Fiat Panda, de Jaguar S-type of de MG F, om maar eens wat modellen te noemen. Daar heb je het over. Dat is gewoon een objectieve slag. Iedereen kan de tarieven van de wet met het autoboeke in de hand controleren. Ik wil en kan niet subjectief zijn, want het gaat om feiten en die spreken voor zich. Niet iedereen in Nederland zal de wettekst lezen – ik hoop dat mensen interessantere dingen te doen hebben – maar het gaat erom dat je mensen laagdrempelig laat controleren wat de wet in concrete situaties betekent. Alleen daarom gaat het, om het laagdrempelig maken van wat het betekent. Ik denk dat iedereen daar recht op heeft, of hij nu voor of tegen is. Dan zal iedereen dus voor zichzelf kunnen bepalen of het inderdaad eerlijk is en of er inderdaad draagvlak voor is. Dat is van essentieel belang om het systeem goed te keuren. Als het niet eerlijk is en er geen sprake is van lastenneutraliteit, is er geen draagvlak en komt het systeem er niet. Ik denk dat het eerlijk kan zijn en dat wij het eerlijk maken en houden. Ik knok er continu voor om de principes van Paul Nouwen overeind te houden. Als we daaraan trouw blijven, weet ik zeker dat dit een goed systeem kan zijn en dat ik ervoor op draagvlak kan rekenen. Daar hangt het echt van af, ook voor mij persoonlijk, zeg ik u daar heel duidelijk bij.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de minister gaat toetsen op eerlijkheid en draagvlak voordat het echt doorgaat. Eerlijkheid zegt mij weinig, want de minister heeft de lasten voor de automobilist eerst in twee, drie jaar tijd met 1,5 mld. verhoogd en zegt nu dat de lasten niet stijgen. Lastenverhoging is er toch met dit kabinet, in een ongekend hoog tempo. Draagvlak vind ik wel interessant. Betekent dit dat als onderzoek door een onafhankelijk bureau onder automobilisten en bedrijven met bedrijfsauto's uitwijst dat een meerderheid daarvan het niet wil, het niet doorgaat? Dat de directie van de ANWB het nog wil, zegt mij niets. De leden, bleek al eerder, willen het niet. Ik vind dat wij daadwerkelijk naar de automobilisten en de vrachtsector moeten kijken.

Minister **Eurlings**: De laatste conclusie is niet terecht. Daar doet de heer Aptroot de ANWB in mijn ogen vrij stevig onrecht mee aan. Op het eerste deel van zijn vraag is mijn antwoord dat hij zichzelf te kort doet. Wij hebben in ons land een representatieve democratie, dus het parlement zal er zelf een eindoordeel over moeten vellen. U bent als parlement de baas.

Ik vind alleen wel dat in het maatschappelijke verkeer en de discussie die zal ontstaan – daar hecht ik zelf aan, want daar gaat het om als ik het heb over draagvlak – mensen zelf een mening kunnen vormen over wat de ingewikkelde discussie over het systeem in Den Haag voor hen persoonlijk betekent zo het wordt ingevoerd. Het parlement gaat natuurlijk peilen of er draagvlak voor is. De heer Aptroot weet dat sommige van de prominente leden van de VVD er positief over zijn en andere negatief. Hij zal ook nagaan hoe de VVD-stemmers erover denken. Dan is het van belang dat de VVD-stemmers zich binnen de waaier van meningen binnen de VVD een eigen mening kunnen vormen over wat het voor hen betekent als ze de VVD'ers volgen die ertegen zijn of de VVD'ers die ervoor zijn. Deze discussie moet de heer Aptroot toch interesseren, lijkt mij. Er komt dus gewoon concrete voorlichting. Mensen denken toch altijd via hun beurs. Omwille van eerlijkheid moeten mensen weten hoeveel pecunia zij nu kwijt zijn en hoeveel pecunia straks. Op grond daarvan kunnen zij bepalen of zij dat reëel vinden of niet. Dergelijke discussies moeten worden gevoerd en tot een eindoordeel leiden: voor of tegen het systeem.

De **voorzitter**: Wij moeten wat korter zijn, want om 17.00 uur begint het wetgevingsoverleg over het jaarverslag. Dan moet de minister hier dus weg zijn. Zijn wij dan niet klaar, maar willen wij dit debat wel afronden, dan moeten wij dat doen op maandag 6 juli aanstaande. Dit zeg ik in alle ernst, niet tegen de heer Aptroot in het bijzonder overigens.

De heer **Aptroot** (VVD): Er zullen best een paar VVD-stemmers voor de kilometerheffing zijn en ontzettend veel CDA-stemmers tegen, maar daar gaat het niet om. De minister spreekt mooie woorden over draagvlak, maar hij zegt in feite dat hij alleen geïnteresseerd is in wat de Tweede Kamer ervan vindt. Voor alles wat de regering doet, geldt dat uiteindelijk de Kamer bepaalt wat er gebeurt. Het verhaal over draagvlak stelt geen klap voor als de minister het uiteindelijk terugbrengt tot 75 + 1 leden van de Tweede Kamer.

Minister **Eurlings**: De heer Aptroot houdt er zelf een beetje een gek betoog op na. Hij zegt dat wij onder eigenaars van bedrijfsauto's of zoiets moeten peilen en dat als een dergelijke peiling uitwijst dat zij negatief tegenover het systeem staan, ik moet concluderen dat er geen draagvlak voor is. Ik denk dat het voor de gemiddelde Nederlander – dat is voor mij écht draagvlak – heel belangrijk is om zich een mening te kunnen vormen. Dan geloof ik in het functioneren van de representatieve democratie dat partijen hun standpunt met name laten bepalen door wat hun achterban, dus gewone mensen die gewoon een automobiel hebben, daarvan vindt. Dat moet in mijn ogen gewoon de discussie zijn. Ik herhaal dat eerlijkheid en draagvlak zich daar zullen moeten bewijzen.

Mevrouw Roefs en anderen vroegen naar het spitstarief. De lijn is dat wij geen lappendeken van lokale tariefjes in dit land willen. Die hadden wij ook kunnen hebben. Herinnert u zich het begin van deze periode nog? Toen wilden allerlei gemeenten eigen cordons vormen en de tolgeweg terug. Daar beginnen wij niet aan. Geen lappendeken en dus ook geen 20 rekeningen op je deurmat als je van Groningen naar Limburg bent gereden. Wij gaan dus naar een landelijk systeem. Hoe gaat het dan met het spits-tarief? Dat geldt pas als het systeem volledig functioneert en als iedere auto een daartoe geëigend kastje heeft, want je kunt natuurlijk niet hebben dat de een spitstarief betaalt en de ander niet, omdat hij een dergelijk kastje niet heeft. Het kent dus zijn grenzen. Je moet er dan ook heel voorzichtig mee zijn in de ingroeiperiode. Wij beginnen dan ook met een experiment op de Noordvleugel overeenkomstig de afspraak met de heer Herrema, toenmalig wethouder Rotterdam. Het gaat daarbij om het verbeteren van de bereikbaarheid van een weg. Dat is altijd maatwerk en dat moet altijd in samenspraak met de regio worden geleverd. Je kunt niet

van te voren zeggen: wij gaan hier eens even een test doen. Nee, wij gaan eerst met een regio na of het op een bepaalde plek kan, of het gigantische bereikbaarheidswinst oplevert en of het de doorstroom bevordert. Vervolgens ga je na wat de negatieve effecten zijn. Als er vluchtroutes op het traject van A naar B zijn en die overbelast raken, is niet uit te sluiten dat je er wat aan doet, maar dit is wel de volgorde die moet worden gevolgd. Je moet geen gebied gaan betonnen, integendeel, wij gaan samen met gemeenten en regio's na hoe hiermee om te gaan. Het gaat dus helemaal niet om afsluiten, maar hierop komen wij nadrukkelijk terug in het wetsvoorstel.

Tegen de heer Van der Ham zeg ik dat er inderdaad helemaal geen vertraging wordt opgelopen. Ik ga er daarbij natuurlijk vanuit dat de Kamer de spoed in de behandeling zal houden, maar ook van het feit dat dit wetsvoorstel niet op het kritische tijdpad zit, zoals ik in het eerste deel van dit debat zei. Natuurlijk kunnen wij het geen jaren uitstellen, maar zelfs als wij het voorstel in december naar de Kamer sturen, is het nog mogelijk om de behandeling normaal te laten verlopen, zonder dat wij op het kritische tijdpad terechtkomen. Er zit dus nog heel veel rek in dit gedeelte. Andere processen, zoals het technische verhaal, de certificering en het naar de markt gaan, nemen de meeste tijd in beslag. Daarmee kunnen wij op het kritische tijdpad terechtkomen. Dit loopt daar parallel aan. Daarom kunnen wij dit doen zonder tijdverlies op het totale traject. Dan nog zeg ik dat ik gewoon van plan ben om het wetsvoorstel naar de Kamer te sturen. Ik heb mij er in goed overleg met de VNG, het IPO en al die organisaties wel van laten overtuigen dat het beter is om ineens de hele werkelijkheid op tafel te leggen. Daarover hebben wij vorige week ongeveer anderhalf uur gediscussieerd.

Ik doe dit voorstel nu zelf, want zo werkt de parlementaire democratie en de Kamer zal erover moeten beslissen. Ik vind het inderdaad verstandig om ineens de hele waarheid op tafel te leggen, anders weet je niet waar je het over hebt, al heb je het wetsvoorstel in de hand.

De tarieven moeten inderdaad bekend zijn. Daarom brengen wij het in een keer. Dan zijn de tarieven bekend. Zo kom ik, paradoxaal maar waar, de leden Van der Ham en Madlener toch nog tegemoet door eind augustus of begin september alles in een keer te presenteren.

De heer Aptroot vroeg naar de exploitatiekosten. Wij hebben daar eerder een definitie van aangehouden. Daardoor ontstond enige discussie. Ik heb toen gezegd dat ik er nog eens goed naar zou kijken. Dat heb ik gedaan. In de vorige termijn heb ik wel gezegd dat ik iedere zweem van subjectiviteit wilde vermijden. Mensen zeggen: de minister rekent zich rijk, hij rekent naar de 5% toe en dergelijke. Daarom heb ik het objectief en onafhankelijk laten controleren. Het ministerie heeft het advies inmiddels ontvangen. Ik moet zelf nog bekijken hoe het eruit ziet, maar ik stuur de brief over die 5% zo snel mogelijk en in ieder geval voordat ik op vakantie ga naar de Kamer. Ik ben niet van plan om mijn vakantie nog heel lang uit te stellen, dus wat dat betreft krijgt de Kamer en dus ook de heer De Rouwe het snel. Ik kan de heer De Rouwe bovendien toezeggen dat ik bereid ben om de lastenneutraliteit in de overgang van het oude op het nieuwe systeem onafhankelijk te laten toetsen. Tot lastenneutraliteit heeft de regering gewoon besloten. Daarop kan en wil ik nooit terugkomen, mijnheer Vendrik. Als de Kamer het goed vindt, kom ik bij de presentatie van het wetsvoorstel graag met een voorstel voor de vormgeving van die lastenneutraliteit. Ik vind het namelijk inderdaad van belang dat daar nooit enige twijfel over bestaat. Wij hebben met staatssecretaris De Jager gediscussieerd over de vraag of de differentiatie van de oude bpm wel lastenneutraal was. Ik wil dat er geen enkele twijfel bestaat over de vraag of de omzetting in het nieuwe systeem, waarvoor ik verantwoordelijk ben, lastenneutraal geschiedt. Ik ben bereid, u dit toe te zeggen en kom bij het wetsvoorstel met een voorstel voor de vormgeving van deze lastenneutrale omzetting.

De heer **Van der Ham** (D66): Op zichzelf steunt D66 het idee van de lastenneutraliteit, maar als je het verabsoluteert op de manier waarop die 5% ook in de overgangssituatie wordt verabsoluteerd, ben je eigenlijk op voorhand al je verlies aan het nemen. Je kunt het namelijk nooit 100% garanderen. Ik wil dus wel even weten wat de marges zijn – die zijn er altijd – bij zo'n uitspraak. Dat de minister precies op nul uitkomt, kan hij niet garanderen. Als hij dat vastlegt, kondigt hij nu al de ondergang van de kilometerheffing af.

Als volgend jaar uit de evaluatie van Schoon en Zuinig blijkt dat er in de mobiliteitssector gewoon iets meer moet gebeuren en dat er «one way or another» iets meer mag en moet worden gevraagd van de automobiliteit, hoe wordt dat meegewogen? Dit kan best wel eens de uitkomst zijn van de doelen die het kabinet zich heeft gesteld. Dit is niets nieuws. De minister heeft ook afgesproken dat hij en de rest van het kabinet de doelen van Schoon en Zuinig halen. Ik wil de duidelijke uitspraak van de minister horen dat hij dat voorbehoud maakt.

Minister Eurlings: Voorzitter. Het zijn twee verschillende dingen, al hebben zij wel een raakvlak met elkaar. De kilometerprijs is één onderdeel van onze vergroeningsoperatie. Vergroening is ook een van de effecten van de kilometerprijs. Het principe van lastenneutraliteit is alleen geceamenteerd, zowel in het platform van Paul Nouwen als in het kabinetsbesluit uit 2007, dat letterlijk stelt: de omzetting in een tarief per kilometer sluit aan bij de lastendruk die op dat moment voor verschillende groepen weggebruikers geldt. Ik vind dus dat er geen enkele reden kan zijn om aan die lastenneutraliteit te gaan sleutelen. Dan is het systeem namelijk direct ongeloofwaardig en ontstaat het beeld van een overheid die aan knopjes gaat draaien. Ik voorspel u dat het systeem dan valt. Zo zal dat gaan, schat ik. Ik vind niet dat dat mag. Paul Nouwen en zijn platform hebben ook altijd gezegd: never nooit, het moet eerlijk zijn. Daarom vind ik zo'n onafhankelijke toets op zich een prima aanvulling.

U vraagt terecht aandacht voor het milieu. Wij gaan het nog hebben over de vraag hoe wij binnen de lastenneutraliteit gaan differentiëren en welke effecten differentiatie heeft. Ik voer op dit moment een zeer vruchtbaar gesprek met VROM over een voorstel dat naar onze verwachting een goed resultaat binnen de randvoorwaarden oplevert. Vervolgens moeten wij ons buigen over de vraag hoe wij er in het algemeen voorstaan ten opzichte van Schoon en Zuinig. Dit is maar een van de vele onderdelen van dit programma ter vergroening. Wij zijn acht maanden in tijd opgeschoven. Dat is enigszins negatief, maar tegelijkertijd is het effect van de kilometerprijs heel conservatief ingeschat, juist vanwege de onzekerheden van het proces. Dit is dus een klein minnetje, maar er zijn ook verschillende plussen in onze score. De monitor Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zal het moeten uitwijzen, maar ik zeg u dat het aan mij is om extra vergroeningsmaatregelen te nemen als wij er niet goed voorstaan. NSL is ook in ons belang. Dat wil alleen niet zeggen dat ik de principes van de kilometerheffing te grabbel gooi, want dat betekent de facto gewoon de totale afbrokkeling van het draagvlak voor het systeem. Ik vind het dus echt losse dingen. Zolang ik minister ben mag er nooit aan de lastenneutraliteit worden gemorreld. Ik probeer dit ook te cementeren in de wet.

De voorzitter: De heer Van der Ham en twee andere sprekers willen een vervolgvraag stellen. Ik meld hun wel dat wij het niet voor 17.00 uur redden. Dat betekent dat wij hetzij 6 juli doorgaan, hetzij de resterende vragen schriftelijk laten beantwoorden. Ik sluit deze vergadering echt om 17.00 uur.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik teken bezwaar aan. Sommige leden die hebben gedacht dit algemeen overleg met een uur te

kunnen verkorten, blijven eindeloos interrumpen. Ik was er niet bij, want ik heb de aankondiging van de procedurevergadering niet gezien. Wij hadden kunnen voelen aankomen dat wij dit niet in een uur klaar zouden krijgen, gezien de lange antwoorden van de minister, waartoe sommige vragen overigens ook uitnodigen, en de daarop volgende discussies. Van mijn vragen in tweede termijn is er nog niet één beantwoord. Als u deze vergadering echt om 17.00 uur afkapt, verlaat ik haar nu.

De **voorzitter**: Ik moet wel kappen om 17.00 uur, want dan begint er een wetgevingsoverleg.

De heer **Van der Ham** (D66): Mijn ordevoorstel is dan om nu alle vragen af te maken en om vervolgens na te gaan of wij schriftelijk doorgaan. De heer Cramer heeft recht op antwoord op zijn vragen, dus ik slik mijn vraag in.

De **voorzitter**: Goed. De minister maakt zijn beantwoording af. Ik verzoek hem, dat kort te doen.

Minister **Eurlings**: Wij komen dus bij u terug op de exploitatiekosten. Ook kom ik bij de indiening van het wetsvoorstel met een voorstel voor een onafhankelijke toets van die 5%, waarom de heer De Rouwe heeft gevraagd. Ik heb gezegd dat wij koersen op eind augustus/begin september. Wij dienen het wetsvoorstel dus zo snel mogelijk in, maar het moet wel een deugdelijk verhaal zijn.

De heer Roemer zegt dat het niet eerlijk is als de opcenten naar de automobilisten gaan. Daarover ben ik het niet met hem eens. Ik vond het oneerlijk dat een van de majeure inkomstenbronnen van de provincies puur gevormd werd door de automobilisten. Tegelijkertijd zeg ik ter verzachting dat de Nederlander wel wat minder zwart-wit is dan wij hem soms voorstellen, want het is werkelijk waar: de meeste ov-gebruikers hebben ook een auto en andersom. Wat dat betreft leven wij toch niet als twee klassen Nederlanders langs elkaar heen. Ik vind het dus zelf net reëel dat dit niet meer puur door automobilisten hoeft te worden opgehoest.

De heer Cramer heeft een aantal belangrijke vragen over versnellingsmogelijkheden gesteld. Daar kom ik nadrukkelijk op terug bij mijn oordeel over het advies van Procap. In het rapport van Procap wordt gesteld dat er moet worden overgegaan op probabilistisch denken, wat inhoudt dat je rekening houdt met voorziene risico's. Verder doet Procap buffervoorstellen voor onvoorziene risico's. Ik moet er mijn oordeel nog over vormen, maar ik zal nadrukkelijk naar versnellingsmogelijkheden kijken en de Kamer erover berichten. De heer Cramer heeft dit ook ingebracht in het debat in de plenaire zaal over de vertraging. Ik kom er dan op terug, maar het vergt nog het nodige denkwerk. Ik geef in de Derde Voortgangsrapportage een reactie op het advies van Procap.

De monitoringsinformatie kan ik u toezeggen. Zij is binnen enkele maanden op orde. Ook daarover informeer ik u in de Derde Voortgangsrapportage. Ik zeg dit hard toe, maar ik moet het wel in samenhang bezien. Daar lijkt mij de VGR-3 het juiste moment voor.

Ik kan u nog een toezegging doen. Wij houden er rekening mee als oude auto's zuiniger en schoner worden, bijvoorbeeld door de inbouw van een LPG-installatie. Het uitgangspunt is tariefsdifferentiatie op basis van milieukeurmerken. Daarbij is het kentekenregister van de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) leidend. De inbouw van een LPG-installatie leidt tot een wijziging in het register en dus, gelukkig, tot een aanpassing van het tarief in de goede richting, zal ik maar zeggen, dus naar beneden.

Ik ben er alweer bijna doorheen. De heer Madlener vraagt hoe te voorkomen dat er dadelijk allerlei kosten verhoogd worden en dat stoute politici aan knopjes gaan draaien. Dat doen wij door dat gewoon in de wet te

cementeren en door ervoor te zorgen dat dit niet kan. Dit is nu het grote voordeel van dit systeem, mijnheer Madlener, want hoeveel beter zal het zijn als wij binnenkort een wet hebben waarin vaststaat dat de kosten niet om politieke redenen kunnen worden verhoogd? Vergelijk dit maar eens met de huidige situatie waarin – laten wij nu niet over onszelf beginnen, want daar kunnen wij nog hele bomen over opzetten, over regeringen heen – de provincies de afgelopen jaren via de opcenten sluipenderwijs ook de lasten voor automobilisten heel erg hebben verhoogd. Dit gebeurt «as we speak». In dit systeem moet gecementeerd zijn dat dit niet meer kan gebeuren. Juist dit is net het winstpunt van het nieuwe systeem. Wij komen terug op de milieuscenario's waar de heer Vendrik het over had. Wij hebben een lastenneutraliteit op mesoniveau afgesproken. Dit betekent dus ook dat wij er vanuit gaan dat men in de vrachtsector dan hetzelfde betaalt als nu. Waarom rekenen wij dan toch een Mautvariant door? Dat doen wij om na te gaan of dit systeem hoe dan ook toekomstbestendig is. Dit schuilt niet in vermaledijde plannen van de Nederlandse regering om de kosten op te schroeven, maar in het feit dat er ook nog een Europese discussie over de internalisering van externe kosten gaande is. Dankzij de vele Kamerdebatten weet u hoe wij daarin zitten. Wij zien er wel de noodzaak toe, maar willen niet overdrijven zoals in onze ogen de gouverneur van Karinthië en zijn opvolger op dit punt doen. Zij willen euro's per kilometer heffen en de hele boel kapot knippen. Nederland kan zich dat als logistiek land niet permitteren. Als er inderdaad sprake zal zijn van internalisering van externe kosten, kan het zijn dat je daar op de een of andere manier een versleuteling voor moet vinden. Dan moet je wel weten of dit systeem te gebruiken is als een dergelijke situatie ooit Europabreed ontstaat en er dus geen sprake is van concurrentievervalsing.

Ik rond af. Eén nadeel van het feit dat ik pas na de zomer met de tarieven kom, heb ik nog niet genoemd: dat de heer Madlener niet meer de kans heeft om zich in dit halfroend te vergewissen van de eerlijkheid en de voordelen die het nieuwe systeem zelfs een Rotterdamse BMW-rijder biedt. Ik vind dat zonde, want ik had het er graag met hem over gehad. Misschien zien wij elkaar deze dagen nog. Ik weet dat u, mijnheer Madlener, een prachtige baan krijgt. Ik heb gehoord dat u op 14 juli aanstaande officieel als Europarlementariër begint. U hoeft daar geen eed af te leggen zoals hier, omdat er geen Europese grondwet bestaat, zoals u weet, ondanks dat dit soms anders is voorgesteld. U zit in die zaal en ineens begint het werk. Als u nu 's avonds uit de hemicycle in Straatsburg komt en overal vuurwerk in de lucht ziet op die Quatorze Juillet, moet u dat maar zien als een aanmoediging. Ik wens u veel succes bij het mooie werk in Europa.

Toezeggingen

- Op de versnellingsmogelijkheden, alsmede op het monitoren van risico's, planning en voortgang, komt de minister terug in de derde voortgangsrapportage ABvM, in het kader van de reactie op het Procap-rapport.
- De minister komt ten tijde van de indiening van het wetsvoorstel Kilometerprijs met een plan van aanpak voor de toetsing op de lastenneutraliteit in de overgang van het oude naar het nieuwe systeem.
- De Kamer zal vóór het einde van het zomerreces 2009 de definitie van de exploitatiekosten ontvangen.
- De Kamer zal eind augustus/begin september het wetsvoorstel Kilometerprijs en de tarieven ontvangen.