

---

Aan de orde is het **speddebat** over **de geplande kosten van de kilometerheffing**.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat en de aanwezige ambtenaren van harte welkom. De spreektijd is drie minuten per fractie.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Deze Kamer heeft besloten om het wetsvoorstel Anders Betalen voor Mobiliteit controversieel te verklaren. Op verzoek van de Kamer heeft de minister een brief gestuurd waarin staat wat dat controversieel verklaren voor hem betekent en welke acties hij op dat punt wil inzetten of, misschien beter gezegd, wil stoppen. De minister heeft gezegd dat hij geen nieuwe verplichtingen meer aangaat, de projectorganisatie afbouwt, het proces van aanbesteding en certificering opschort en de voorbereiding van de beoogde uitrol van het systeem stopt. De CDA-fractie is het eens met deze keuzes van de minister en vindt dat de minister ruimhartig is ingegaan op het gegeven dat de Kamer het wetsvoorstel controversieel heeft verklaard.

De minister wil wel doorgaan met het project rond spitsmijden rondom Amsterdam. De CDA-fractie steunt dat. Het denken over het bestrijden van files moet niet stilstaan. De auto's staan wel stil; vanmorgen was het weer zover op tal van wegen. Dit project mag van de CDA-fractie dus doorgaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp hier eigenlijk niets van. De heer Koopmans wil dat het heel dure project in Amsterdam, waar de VVD overigens tegen heeft gestemd, doorgaat. Dat project is om uit te zoeken of je de kilometerheffing of de tolpoortjes van mevrouw Netelenbos kunt invoeren. De heer Koopmans vindt beide de opties dus nog steeds interessant.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind tolpoortjes geen interessante optie. Wij vinden nog steeds dat je de drie randvoorwaarden die in ons verkiezingsprogramma staan voor deze periode, elke keer moet naleven. Een vorm van beprijzen mag nooit leiden tot extra heffingen voor de automobilist. Het project rond spitsmijden dat bedacht is, houdt dat nog steeds in zich.

De heer **Aptroot** (VVD): Het bericht in De Telegraaf over het geroep van de heer Koopmans klopt dus. Hij wil die kilometerheffing tot de verkiezingen even niet, maar hij bereidt zich er met het CDA op voor om na de verkiezingen de kilometerheffing of de tolpoortjes in te voeren.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee. Laten we duidelijk zijn. In het huidige verkiezingsprogramma van het CDA en in het regeerakkoord stond opgenomen: er dient een kilometerheffing te komen met een aantal randvoorwaarden. Het mocht niet te veel kosten, namelijk 5%, er moest sprake zijn van alle geld in infraprojecten en automobilisten mochten niet meer gaan betalen. Dat zijn voor de CDA-fractie drie nog steeds buitengewoon belangrijke ijkpunten bij een vorm van beprijzen en bij de kilometerheffing. Maar in het komende verkiezingsprogramma, wat ik niet ken – het is in ontwikkeling en daaraan mogen 70.000 partijleden meedoen waaronder ikzelf – zou ik, als ik een advies zou mogen geven, het

volgende opnemen: het is uiterst noodzakelijk om, zoals we met dit kabinet hebben gedaan, in dit land te investeren in nieuwe wegen, in extra wegen en in verbredingen. Het is uiterst noodzakelijk om te investeren in meer openbaar vervoer en in beter openbaar vervoer. Dat in de komende tien tot twintig jaar files in Nederland effectief zullen worden bestreden zonder een vorm van beprijzen, lijkt mij erg ingewikkeld. Dat kan bijna niet zonder een vorm van beprijzen. Zeg ik daarmee dat deze kilometerheffing moet doorgaan? Nee, deze kilometerheffing, nee.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp er niets van. Tot vorige week heeft de heer Koopmans gezegd – wij hebben samen in Buitenhof gezeten – dat deze kilometerheffing, dit voorstel van, toen nog, kroonprins Eurlings van het CDA, er moet komen en dat het geweldig is. Nu zegt hij: deze kilometerheffing komt er misschien toch niet. Hij sluit de tolpoortjes van mevrouw Netelenbos niet uit.

De heer **Koopmans** (CDA): Jawel! Die tolpoortjes sluiten wij wel uit.

De **voorzitter**: De heer Aptroot heeft het woord.

De heer **Aptroot** (VVD): Als het aan het CDA ligt, komt er in ieder geval een soort kilometerheffing, waarschijnlijk met kastjes. Ik zou graag willen weten, en wij hebben allemaal recht op een antwoord, wat voor kilometerheffing het CDA gaat invoeren als het de kans krijgt.

De heer **Koopmans** (CDA): In ons verkiezingsprogramma zullen daar opmerkingen over komen. Ik heb net gezegd wat daarbij belangrijke randvoorwaarden moeten zijn. Het oplossen van files in dit land zonder te bouwen en zonder te investeren in openbaar vervoer is volstrekt onmogelijk. Op de lange termijn is een vorm van beprijzen een mogelijkheid die ik nooit of te nimmer uitsluit.

Wat is er veranderd sinds wij de laatste keer in deze Kamer hebben gesproken over de kilometerheffing naar aanleiding van de voortgangsrapportage? Er zijn drie dingen veranderd. Allereerst is het wetsvoorstel naar de Kamer gestuurd. Wij hebben daarnaast een briefing gehad met medewerkers van het departement. Als derde hebben wij een gesprek gehad met vertegenwoordigers van de Europese Commissie. Ik moet zeggen dat na de briefing waarin in detail het door de minister gestuurde wetsvoorstel aan ons is uitgelegd en nader is geduid, ik in onze fractie heb gezegd dat ik grote twijfels heb gekregen over ... Niet over de principes, want daarover waren wij het allang met de minister eens.

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, kunt u bondiger antwoorden? Dit zijn interrupties.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is toch van belang om dit even uit te leggen, want de heer Aptroot vraagt ernaar.

De **voorzitter**: Uitleggen kan ook bondig. Anders moet ik u het woord ontnemen en dat doe ik niet graag. Wilt u deze interruptie afronden? Dan kan ik daarna het woord geven aan de heer Jansen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil nog even één zin

## Koopmans

richting de heer Aptroot uitspreken. Wat is er veranderd? Die uitleg leidde ertoe dat wij zeiden: dit wordt heel erg ingewikkeld. De leden van de Europese Commissie, althans de vertegenwoordigers daarvan, brachten weer een heel ander aspect in. Zij zeiden namelijk: beste mensen, denk eraan, over een aantal jaren hebben alle auto's die in Europa worden geproduceerd, op de een of andere manier standaard een kastje aan boord, of u dat nu wilt of niet. Ook dat aspect neem ik mee.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Het is inderdaad opvallend dat de heer Koopmans die anders altijd zo puntig formuleert, nu een echte woordenvloed nodig heeft. Daar zou je bijna iets achter gaan zoeken. Los van de discussie of en hoe het CDA op dit punt aan het draaien is – de heer Aptroot heeft daarover een paar vragen gesteld – heb ik nog een vraag over het feit dat het hier om een controversieel verklaard dossier gaat. De heer Koopmans ken ik als iemand die dan zegt dat het kabinet niet moet gaan foezelen. Is hij het met de SP-fractie eens dat er bij een controversieel verklaard dossier geen nieuwe verplichtingen kunnen worden aangegaan voor experimenten?

De heer **Koopmans** (CDA): Nieuwe verplichtingen waarvoor het budget niet in de begroting zit? Nee, dat kan niet.

De heer **Jansen** (SP): Als het exacte bedrag dat naar Amsterdam gaat nog niet vastligt, is dat toch een stapje verder ten opzichte van wat wij in het verleden hebben afgesproken?

De heer **Koopmans** (CDA): Als dat meer zou zijn dan in de begroting zit, kan dat niet.

De heer **Jansen** (SP): In de begroting staat volgens mij een verzamelpost die voor van alles gebruikt kan worden. Het gaat erom dat er over Amsterdam en deze proef nog geen gespecificeerde afspraken waren gemaakt. Als dat nu wel gaat gebeuren, is dat een extra verplichting ten opzichte van de bestaande situatie. Dan zou het CDA toch moeten zeggen dat dit niet kan gezien de huidige toestand van het kabinet?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat vind ik niet. In de begroting is geld gereserveerd voor de proef met het spitsmijden rond Amsterdam. Wij hebben er geen moeite mee dat die doorgaat. Nogmaals: die proeven zijn volstrekt iets anders dan hetgeen in het wetsvoorstel staat. Wij vinden oprecht dat het denken over een vorm van beprijzen en het bestrijden van files in dit land niet stil moet komen te staan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil de heer Koopmans een aantal rare opmerkingen en tegenstrijdigheden in zijn betoog voorhouden. Hij zegt dat de spitsheffing nu even van de baan is. Hij constateert terecht dat mensen nog steeds in de file staan, maar heeft hij daar geen antwoord op want voorlopig komt de kilometerbeprijzing er niet. Toch wil hij spitsmijden als proef wel laten doorgaan. Waarvoor dient die proef echter nog, als de CDA-fractie vandaag kleur bekent en zegt dat wij het allemaal maar niet moeten doen?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij moeten niet alles op één

hoop gooien. Spitsheffen en spitsmijden zijn volstrekt verschillende systemen. De CDA-fractie heeft nooit problemen gehad met het project spitsmijden rond Amsterdam. Ik heb wel altijd gezegd dat spitsheffen waarbij op tal van plekken in Nederland bovenop de platte heffing extra spitsheffingen worden ingevoerd, zoals de fractie van de ChristenUnie voorstelde, zelfs niet lastenneutraal, voor de CDA-fractie onbespreekbaar is en blijft. Ik blijf dat vinden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is jammer dat wij aan de besprekingen en de intenties daarbij niet eens toekomen. Er worden al conclusies getrokken, zonder uitgesproken voorwaarden. Laat ik het daarop maar even houden.

Spitsmijden is een methode om te bekijken wat het gedrag van mensen is, maar zou uiteindelijk moeten leiden tot spitsheffing. Bij spitsmijden krijgen mensen geld toe. Die proef kun je een poosje doen, maar je moet de mensen daarin niet al te veel verwennen. Er moet perspectief zijn op iets anders. Dat is er nu niet. Ik vraag in alle oprechtheid waarom die proef nog zin heeft.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Cramer heeft het niet beter kunnen uitleggen dan ondergetekende. Spitsmijden is een volstrekt andere systematiek dan de kilometerheffing en de spitsheffing. De proef met spitsmijden mag wat ons betreft doorgaan. Er zijn al proeven en projecten met spitsmijden geweest rondom Eindhoven. Die waren buitengewoon succesvol. Ze zijn er op andere plekken ook geweest. Die waren ook heel erg succesvol. De CDA-fractie heeft er geen enkele moeite mee om met succesvolle projecten door te gaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zo langzamerhand vraag ik mij af waar het CDA mee bezig is. Het is zo aan het draaien dat de heer Koopmans er zo langzamerhand wel duizelig van moet worden. Dat is hij ook een beetje, als ik hoor wat hij zegt. Je kunt niet iedereen te vriend houden. Ik wil van hem weten of de CDA-fractie nog steeds voor een kilometerheffing is. Of zegt de CDA-fractie: laten wij de kilometerheffing op sterk water zetten en intussen het halve land asfalteren? Ook ik heb vanmorgen de heer Koopmans gehoord op Radio 1, toen hij zei dat de plannen rondom Utrecht gewoon moeten doorgaan zonder dat wij rekening houden met welke vorm van kilometerheffing dan ook. Ik vind dat draaien en ik wil daarover opheldering.

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie draait niet. Zij houdt vast aan de randvoorwaarden die zij continu gesteld heeft. Sinds wij het wetsvoorstel hebben gekregen en daarover uitleg hebben gekregen, hebben wij in de fractie gezegd dat wij dit op deze wijze meenemen in onze afweging. Dat is inclusief bijvoorbeeld het unaniem in deze Kamer gesteunde onderdeel van het verhogen van de motorrijtuigenbelasting in relatie tot het verlagen van de bpm, wat tot grote onvrede in het land leidt. Dit punt is unaniem gesteund. In de samenleving wordt het echter niet begrepen. Mevrouw Van Gent mag de afweging van mijn fractie om op dit punt ho te zeggen, draaien noemen, maar dat draag ik dan met ere. Ik ben er namelijk volstrekt van overtuigd dat dit punt, waarop de gehele Kamer dezelfde lijn koos, in de samenleving niet wordt begrepen.

## Koopmans

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik, en ik niet alleen, krijg een soort tsunami van krokodillentranen van het CDA over me heen. De heer Koopmans moet dat dan maar doen, hij draagt dan met trots het draaien. Wij kennen echter ook nog een andere uitspraak, namelijk: u draait en u bent niet eerlijk. Het gaat mij vooral ook om het laatste. Hoe eerlijk is het CDA? Het volgende wil ik echt van de heer Koopmans weten. Als hij nog steeds voor een vorm van kilometerheffing is – laat ik het dan zo formuleren – dan is het natuurlijk te gek voor woorden dat je, als je het nu controversieel verklaart, vervolgens wel door blijft asfalteren, want er is minder asfalt nodig als wij de kilometerheffing invoeren. Je kunt niet eerst gaan asfalteren en dan zeggen: laten wij dan ook nog maar een heffinkje gaan invoeren! Het CDA zal dus een keuze moeten maken. Als het dat niet doet, probeert het iedereen te vriend te houden. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat dat ook met de aanstaande verkiezingen te maken heeft. Maar kiezers hebben ook recht op een helder antwoord in dezen en op een heldere lijn van het CDA. Die heb ik tot nu toe niet gehoord. Ik wil dat bij dezen alsnog aan de heer Koopmans vragen.

De heer **Koopmans** (CDA): Onze lijn is helder; wij houden vast aan de randvoorwaarden die in ons verkiezingsprogramma en in het regeerakkoord staan. Maar het kabinet is gevallen en deze Kamer heeft het wetsvoorstel controversieel verklaard. De minister heeft daaruit een conclusie getrokken; hij gaat niet meer verder met het project. Daarover heeft hij de brief geschreven. Dat betekent dus – dat is mijn vraag en het centrale doel van mij in dit debat – dat wij aan de minister vragen om bij de op grond van de begroting en het MIRT Projectenboek nog te nemen besluiten, niet de kilometerheffing zoals die er nu ligt in de uiteindelijke besluitvorming mee te nemen. Is de minister er met mij van overtuigd dat hij, bij de uiteindelijke besluiten die hij moet nemen, de kilometerheffing die door de Kamer controversieel is verklaard niet meer mee moet en zelfs kán nemen? Dat is wat wij aan de minister willen vragen. Dat is niet het gevolg van het feit dat de CDA-fractie een andere koers is ingeslagen, maar het heeft te maken met het feit dat het wetsvoorstel controversieel is verklaard. De minister moet op grond van de begroting en het MIRT Projectenboek besluiten blijven nemen. Het zou te gek voor woorden zijn als wij twee dagen nadat, gelukkig, de Crisis- en herstelwet door de Eerste Kamer is aangenomen, eigenlijk weer een nieuw soort stop op het nemen van besluiten zouden introduceren. Dat is de reden waarom wij dit debat hebben gewild. Dat is ook de reden waarom ik in De Telegraaf en andere media heb gezegd dat wij in die besluiten het woord “kilometerheffing” niet meer willen horen, want de Kamer heeft het anders betalen voor mobiliteit controversieel verklaard.

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, het is niet te gek voor woorden; het zijn vooral veel woorden. Mevrouw Van Gent heel kort, voor de laatste keer. Ook de andere interrupties graag kort, en korte antwoorden van de heer Koopmans.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het zijn veel woorden, maar het is ook te gek voor woorden. Ik wil het heel helder van het CDA weten. Je kunt niet de kilometerheffing op sterk water zetten en vervolgens de asfaltwagens laten uitrijden, want deze zaken hebben wel degelijk met

elkaar te maken. Dat vergt een heldere keuze. Als je zegt dat de kilometerheffing controversieel is ...

De **voorzitter**: Dat is allemaal veel te lang. Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil dat het CDA zich eens uitspreekt over de controversiële asfaltering en uitbreiding van wegen waar in de toekomst wel degelijk sprake kan zijn van kilometerheffing. Daarover moet de heer Koopmans eerlijk zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan moet ik mijn vraag aan de minister herhalen. Gegeven het feit dat het wetsvoorstel door deze Kamer, met onze steun, controversieel is verklaard, moet de minister de kilometerheffing niet meer meenemen in de besluiten die hij nog moet nemen op grond van de begroting. Die laatste is niet controversieel verklaard; de minister is juist gehouden om de begroting en het MIRT Projectenboek uit te voeren. Dat hij de kilometerheffing niet meeneemt in zijn uiteindelijke besluiten, is volstrekt logisch. Mevrouw Van Gent doet precies het tegenovergestelde. Zij zegt dat zij met de rest van de Kamer de kilometerheffing controversieel verklaart, maar dat de minister haar nog wel moet meenemen. Dat kan natuurlijk niet beide waar zijn!

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van der Staaij.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijnheer Koopmans kan mij toch niet beschuldigen van iets wat niet juist is?

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u wordt het hier vandaag niet met elkaar eens.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, want Utrecht is controversieel verklaard. Daar was GroenLinks voor. De heer Koopmans zegt hier dus iets wat niet juist is. Ik heb er behoefte aan om dat te corrigeren.

De **voorzitter**: Het woord is nu aan de heer Van der Staaij.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb het woord “Utrecht” niet gebruikt!

De **voorzitter**: Het woord is ook niet aan de heer Koopmans, maar aan de heer Van der Staaij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Koopmans legde zojuist een opvallende bescheidenheid aan de dag door te zeggen dat hij maar een van de vele CDA-leden is die uiteindelijk moeten gaan over dit onderwerp. Maar hij staat hier wel als vertegenwoordiger van de CDA-fractie. In die hoedanigheid vraag ik hem: vindt de CDA-fractie nog steeds dat een vorm van kilometerheffing moet worden ingevoerd?

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie houdt zich aan het huidige verkiezingsprogramma. Dat is het standpunt van de CDA-fractie. In de komende periode, in de komende tientallen jaren, zal naast investeren in wegen en openbaar vervoer een vorm van beprijzen, niet zijnde deze kilometerheffing, een rol kunnen en ik denk zelfs moeten spelen, willen wij de files aanpakken.

## Koopmans

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dit is opmerkelijk. De heer Koopmans zegt dat deze kilometerheffing voor hem, voor de CDA-fractie, geen optie is.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat heb ik net al gezegd. Toen wij de briefing van ambtenaren over het wetsvoorstel kregen, hebben wij in onze fractie tegen elkaar gezegd dat deze vorm niet begrepen zal worden in de samenleving. Ik wijs op de grote zorgen over de uitwerking van de vluchtheuvel, die door de hele Kamer, de hele branche en de ANWB gesteund is. Het verhogen van de motorrijtuigenbelasting onder gelijktijdige verlaging van de bpm wordt in de samenleving niet begrepen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is duidelijk wat de heer Koopmans, wat de CDA-fractie niet wil, maar het is niet duidelijk wat de CDA-fractie wel wil. Is een vorm van beprijzing iets anders dan een kilometerheffing? Hoe urgent is het in de visie van de heer Koopmans om tot invoering van een vorm van kilometerheffing over te gaan?

De heer **Koopmans** (CDA): Met het huidige voorstel zouden wij uiteindelijk ook zo ongeveer in 2020 klaar zijn, dus de urgentie laat ik echt aan de opstellers van het verkiezingsprogramma over. Het is de komende jaren echt niet nodig om versneld iets in te voeren, en zeker niet deze kilometerheffing. Een vorm van beprijzen, zeker als er 2 miljoen auto's in Nederland bij komen, zal een keer een rol gaan spelen. Daar ben ik van overtuigd. Deze kilometerheffing is daarin niet de juiste weg, zo is de overtuiging van de CDA-fractie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik keer terug naar de ontwerp-tracébesluiten, waarvan de heer Koopmans heeft gezegd dat wij de kilometerheffing "daar uit moeten slopen". Hoe gaat hij in Venlo vertellen dat de A74 niet klaar kan zijn voor de Floriade omdat eerst de kilometerheffing eruit gesloopt moet worden, omdat eerst nieuwe berekeningen moeten worden gemaakt, omdat alles opnieuw moet gebeuren? Dat is vertraging en geen nieuw asfalt.

De heer **Koopmans** (CDA): Iedereen mag alles onderzoeken. Rondom ontwerp-tracébesluiten is het in dit land sowieso verplicht dat je alles op een rij zet, tot en met het onmogelijke aan toe. De Kamer heeft het wetsvoorstel controversieel verklaard. Mevrouw Roefs heeft laten weten dat zij vindt dat de minister moet doorgaan met besluiten nemen; dat bevestigt zij met deze vraag. In de uiteindelijke besluitvorming kan de minister niet de kilometerheffing, die de Kamer controversieel heeft verklaard, meewegen. Dat kan niet meer. Dat ligt niet aan mij, dat ligt aan de Kamer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dus wij stoppen met de A74?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, natuurlijk niet. U begrijpt niet wat ik wil. De minister moet doorgaan met besluiten nemen. Hij moet niet opnieuw beginnen, hij moet doorgaan. In de uiteindelijke besluitvorming moet hij de controversieel verklaarde kilometerheffing echter niet meer meenemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Koopmans doet net of

wij daar wat mee opschieten, maar hij heeft vanochtend zelf het voorbeeld van Utrecht genoemd. Wij hebben het controversieel verklaard, omdat wij niet weten wat er met de kilometerheffing gaat gebeuren. Je kunt dus geen voorkeursbesluit nemen. De heer Koopmans wil de kilometerheffing uit het voorstel halen. Dat betekent dat alles opnieuw moet. En dan zijn wij dus vier jaar verder.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat zeg ik niet. De Kamer heeft gezegd dat de kilometerheffing controversieel is. De minister heeft daar in zijn verdere besluitvorming volstrekt rekening mee te houden. Het omgekeerde zou echt bizar zijn. Gegeven het feit dat de kilometerheffing controversieel is, kan de minister niet in zijn besluiten doen alsof dat niet aan de orde is.

Voorzitter. Ik maak excuses voor mijn af en toe wat lange antwoorden, maar daardoor heb ik de rest van mijn spreektijd niet nodig. In de antwoorden op de interrupties heb ik alles gemeld.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. "Als de minister de goede antwoorden geeft en het project op de goede manier loopt, gaan wij natuurlijk door met de kilometerheffing. Het is goed voor het milieu, het levert een welvaartswinst op van 1 mld., het geeft een eerlijke verdeling van de kosten, en daarbovenop levert het ook nog minder files op. Wat willen we nog meer, beste mensen? We zijn een oprecht voorstander van de kilometerheffing. Het stoplicht gaat voor ons op groen." Voorzitter, u raadt het natuurlijk al. Dit is geen PvdA-tekst. Ik houd niet zo van stoplichten, ik rijd liever door, ook op de kilometerheffingsweg. Nee, dit citaat is opgetekend uit de mond van de heer Koopmans van het CDA, tijdens het AO van 4 november.

Het is nu 18 maart, en nu zegt de heer Koopmans ineens: het CDA wil het woord "kilometerheffing" voorlopig niet meer horen. Een heel andere tekst, dus. Wat vindt de minister, ook van CDA-huize, hiervan? Hij laat in zijn brief alle opties open voor het volgende kabinet. Terecht, vinden wij. Wij begrijpen de brief van de minister, net zoals we altijd grote steun hebben uitgesproken voor minister Eurlings, die van de kilometerheffing de parel op de kroon van zijn ministerschap wilde maken. Maar vandaag creëert de heer Koopmans, partijgenoot van de minister, onduidelijkheid, wat we niet van hem zijn gewend. Wat wil de heer Koopmans nu? Wil hij eerlijker betalen voor mobiliteit, wil hij de files aanpakken en knelpunten oplossen, wil hij de luchtkwaliteit verbeteren, of neemt hij nu afstand van de kilometerheffing, wil hij niets meer aan de files doen, laat hij een welvaartswinst van 1 mld. lopen, en geeft hij niet thuis als het gaat om de broodnodige verbetering van de luchtkwaliteit in ons land? Het CDA is vandaag onduidelijk. Ik denk dat de mensen die nu dagelijks in de file staan er recht op hebben om te weten, wat ze aan de heer Koopmans hebben. Hij heeft in eerdere debatten de heer Aptroot steeds verweten dat de VVD als een blad aan de boom is gedraaid op dit punt. Is de heer Koopmans nu wel een man van zijn woord, die staat voor zijn eerdere uitspraken?

De heer Koopmans wil dat alle voorliggende ontwerp-tracébesluiten worden ontdaan van de kilometerheffing. Alles moet dus opnieuw worden berekend, nieuwe



## Roefs

milieueffectrapportages, nu geen meter asfalt aanleggen en files dus niet oplossen, als het aan het CDA ligt.

De heer **Koopmans** (CDA): Over het vorige puntje: vindt de PvdA-fractie dat alleen deze kilometerheffing de oplossing is voor de komende jaren?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er ligt een wetsvoorstel dat we gaan bespreken. Dat wetsvoorstel kan ook geamendeerd worden. Ik ben ook niet doof voor de geluiden uit de samenleving, dus ik ben volledig bereid om te kijken of er pijnpunten weggehaald kunnen worden, of dingen anders gedaan kunnen worden. Maar ik zeg niet zoals u: de kilometerheffing zoals die er nu ligt, kan niet. Dat is heel wat anders.

De heer **Koopmans** (CDA): Als u zegt dat dit wetsvoorstel anders moet, moet u inzicht geven in de vraag waar het dan anders moet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mensen maken zich heel druk over een aantal zaken: het inbouwen van een kastje in de auto, "vluchtheuvelen" enzovoorts. Dat zijn zaken waar ik heel goed naar wil kijken.

De heer **Koopmans** (CDA): De door u genoemde twee cruciale onderdelen zijn dus ook voor de PvdA-fractie in de lucht komen te hangen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, dat is niet waar. Het vluchtheuvelen kan veel beperkter dan nu wordt voorgesteld, en dan denk ik dat we daar veel minder problemen mee zullen hebben.

De heer **Koopmans** van het CDA creëert vandaag niet alleen mist over zijn standpunt, hij zorgt bovendien voor enorme vertraging bij het aanpakken van de meest urgente knelpunten.

De **voorzitter**: Afronden, mevrouw Roefs! Een slotzin!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer **Koopmans** legt niet alleen geen weg aan, hij is hem ook kwijt.

□

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. De SP-fractie is blij dat de minister van Verkeer en Waterstaat de stekker uit het project kilometerheffing trekt. Anders Betalen voor Mobiliteit betekent in deze vorm namelijk vooral meer betalen voor bureaucratie. De automatiseringsbedrijven verkeerden al in grote staat van opwinding door de kip met de gouden eieren die eraan kwam. Op de autoweg wordt Jan Modaal weggedrukt door het welvarende smaldeel van de weggebruikers, inclusief de leaserijder. Wij zitten er dus niet mee dat deze deur in het slot gegooid is, maar zit die deur wel op slot of staat zij eigenlijk op een kiertje? Zeker na de bijdrage van de heer **Koopmans** van het CDA lijkt dat kiertje mij nog een heel voorzichtige inschatting, want het tocht inmiddels enorm in deze zaal.

De regio Amsterdam, met de gemeente Amsterdam als grote aanjager, wil wel full speed door met de proef met een spitsheffing. Die proef is onderdeel van het project Anders Betalen voor Mobiliteit. De kosten van de proef bedragen 38 mln. Op 15 december 2009 zei de Amsterdamse wethouder Gerson in de Amsterdamse

regioraad: Het grootste deel van die kosten wordt gedragen door de rijksoverheid, maar de precieze verdeling zal nog aan de regioraad toegestuurd worden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voor zover ik weet, wordt een vierde betaald door de stadsregio en drie vierde door het bedrijfsleven. Niet door het Rijk dus. Als wij de kilometerheffing controversieel verklaren, heeft dat dus niets te maken met de proef in Amsterdam.

De heer **Jansen** (SP): Daar hoop ik antwoord op te krijgen van de minister, maar volgens mij gaat er ook geld vanuit het Rijk naar de proef. Uit de interruptie van mevrouw Roefs begrijp ik dat zij ook vindt dat in een situatie dat het kabinet demissionair is en het onderwerp controversieel is verklaard, de proef in Amsterdam, in tegenstelling tot wat de heer **Koopmans** zei, wel degelijk onderdeel is van het pakket met controversiële onderwerpen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is een zaak van de gemeente Amsterdam, de stadsregio en het bedrijfsleven. De bedoeling van de proef is de bereikbaarheid van Amsterdam te verbeteren. Dat heeft dus niets te maken met Anders Betalen voor Mobiliteit.

De heer **Jansen** (SP): Ik kan de redenering van mevrouw Roefs niet helemaal volgen. Volgens mij bestaat de ring om Amsterdam uit rijkswegen. Daar heeft het Rijk dus alles mee te maken. Verder gaat er volgens mijn informatie ook geld van het Rijk naar die proef en daar heeft het Rijk dan dus ook wat mee te maken. De stelling van de SP-fractie is dat ook dit onderdeel van het pakket behoort tot de controversiële portefeuille.

Wat ons betreft, is het duidelijk dat het demissionaire kabinet met een dossier dat controversieel verklaard is, niet de ruimte heeft om nog geld voor dit experiment in de richting van de regio Amsterdam te schuiven, dan wel op een andere manier mee te werken aan dat experiment. Ik hoor dat graag bevestigd door de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik overweeg om hierover in tweede termijn een motie in te dienen.

Ik wil nog een laatste opmerking maken in de richting van de heer **Koopmans**. Hij probeerde vol te houden dat het geld voor de spitsheffing niet komt uit de begrotingspost Anders Betalen voor Mobiliteit en dat die twee projecten dus in wezen los van elkaar staan. Ik daag hem uit om dat te onderbouwen. Naar mijn mening komt al het geld uit een en dezelfde pot. De portefeuillehouders in Amsterdam hebben ook gezegd dat als Anders Betalen voor Mobiliteit niet doorgaat, zij hun project moeten aanpassen. Dat geeft al aan dat er een relatie is. Mijn stelling is dat die projecten twee delen van één geheel zijn. Ik denk dat de heer **Koopmans** op dat punt ook moet erkennen dat demissionair en controversieel betekent: niet mee doorgaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Spitsmijden is geld geven aan de automobilist, spitsheffen is de automobilist laten betalen. Dat is een geweldig groot onderscheid.

Ik heb nog een vraag aan de heer **Jansen**. Vindt de SP, als verklaard tegenstander van de kilometerheffing, dat de minister in de besluiten die hij nog moet nemen voor wegdelen, de kilometerheffing moet meenemen of niet?

De heer **Jansen** (SP): Als de heer **Koopmans** bijvoor-

## Jansen

beeld op de ring van Utrecht doelt: evenals de fracties van GroenLinks en de PvdA heeft de SP-fractie ervoor gepleit om dat project controversieel te verklaren. Het is namelijk evident dat er geen draagvlak voor is in de regio en dat het nieuw beleid is. Het maakt dus niet uit of een kilometerheffing daarbij zit of niet, want het hele project is controversieel. Daar is in ieder geval bij ons geen discussie over; we moeten daar niet mee doorgaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Laat Utrecht er maar buiten, want de minister moet nog veel meer besluiten nemen op grond van het MIRT Projectenboek en de begroting. Moet de minister volgens de SP-fractie – een verklaard tegenstander van de kilometerheffing – bij het nemen van tracébesluiten de kilometerheffing wel of niet meenemen in zijn uiteindelijke besluitvorming?

De heer **Jansen** (SP): Ik begrijp nog steeds niet wat precies de insteek is van de heer Koopmans. Er komen namelijk geen nieuwe tracébesluiten tot er een nieuw kabinet zit.

De heer **Koopmans** (CDA): Natuurlijk wel!

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, wilt u niet steeds door de andere spreker heen praten? U krijgt keurig het woord als u het kort houdt. Het woord is nu even aan de heer Jansen.

De heer **Jansen** (SP): De SP-fractie is van mening dat een demissionair kabinet op de winkel past en niet meer doet dan dat. Wat de heer Koopmans betreft moeten de asfaltmachines misschien volop doorrijden; wat ons betreft dus niet. Er komen verkiezingen en gelukkig mag de kiezer zich daarover uitspreken. Daarna zien wij verder wat er met nieuwe projecten gaat gebeuren.

De **voorzitter**: De heer Koopmans voor de laatste keer.

De heer **Koopmans** (CDA): Tot slot: de begroting en het MIRT Projectenboek zijn door de Kamer niet controversieel verklaard. De minister is gehouden om dat uit te voeren en moet dus besluiten nemen. Gaat de SP-fractie draaien op dit punt of vindt zij dat de kilometerheffing – waar zij altijd tegen is geweest – meegenomen moet worden in het uiteindelijk nemen van tracébesluiten door de minister?

De heer **Jansen** (SP): Nu is het wel duidelijk. In het MIRT zitten heel veel projecten in de uitvoeringsfase en in de voorbereidingsfase. De projecten die in de uitvoeringsfase zijn, gaan uiteraard gewoon door. Als echter moet worden besloten of een project van de verkenningsfase naar de voorbereidingsfase gaat, is dat een beleidsbeslissing waarvoor er een politiek mandaat moet zijn. Dat mandaat is er nu niet. Dus ook de heer Koopmans zal moeten erkennen dat zo'n besluit in deze situatie niet genomen moet worden.

De **voorzitter**: De heer Cramer. Nee? Dan kan de heer Jansen afronden. O, ik was al helemaal gelukkig, maar de heer Cramer wil blijkbaar toch het woord.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij hebt u over de lengte van mijn interrupties niet zoveel te klagen. Mijn vraag aan de heer Jansen stel ik mede voor de zuiver-

heid van het debat. De Kamer heeft een begroting vastgesteld en heeft de minister daarmee mandaat gegeven voor een aantal proeven en werkzaamheden. Die begroting is niet controversieel verklaard. Vindt de heer Jansen ook dat dit daarom gewoon doorgang moet vinden?

De heer **Jansen** (SP): Nee, dat gaat mij veel te ver. Er zit namelijk nog steeds speelruimte in de begroting. In een normale situatie hebben we daarover overleg met de minister tijdens de rit en geven we aan in welke richting hij zich moet begeven. Nederlandse begrotingen zijn slechts op hoofdlijnen vastgesteld. Het zijn dus grote potten met geld waar je nog van alles mee kan doen. Wat de SP-fractie betreft heeft de minister nu niet meer de ruimte om naar eigen goeddunken met geld te gaan strooien. Dat gaat ons veel te ver.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Maar het is toch een feit dat de minister binnen zijn begroting en op mandaat van de Kamer altijd kan functioneren?

De heer **Jansen** (SP): De regel is dat een demissionair kabinet op de winkel past en dus geen nieuw beleid inzet. Naar onze mening is hier wel degelijk sprake van nieuw beleid.

□

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Met een beetje geluk wordt dit een historische dag, namelijk de dag waarop wij in dit huis voor de laatste keer spreken over de kilometerheffing. Eerst stapte de VVD van "yes we can" over naar "kilometerheffing no way" en nu lijkt ook het CDA de kilometerheffing definitief te "prullenmanderen". Noem het "verkiezingsretoriek" of "voortschrijdend inzicht", maar het is een feit dat gisteren zowel CDA-minister Eurlings als CDA-Kamerlid Koopmans de kilometerheffing eigenhandig de nek heeft omgedraaid. Vertrekend minister Eurlings heeft altijd gezegd dat hij het draagvlak onder de bevolking essentieel vond bij de invoering van de kilometerheffing. Dat draagvlak was bij hem en bij de rest van het CDA van meet af aan ver te zoeken; laten wij daar vandaag maar eerlijk over zijn. Het zowel door de minister als door het CDA keer op keer vertragen van de invoering van de kilometerheffing is daarvan het levende bewijs. Toen de minister schoorvoetend het rekeningrijden toch wilde uitvoeren, ontstond een ware volksoepstand. Het aantal burgerinitiatieven was ongekend groot. Denk alleen al aan [www.kilometerheffingnee.nl](http://www.kilometerheffingnee.nl), waarop tienduizenden mensen een petitie hebben ondertekend tegen dit onzalige plan. Het PVV-meldpunt tegen de kilometerheffing kreeg in een paar dagen tijd duizenden mails van verontruste burgers te verwerken. Een enquête van De Telegraaf waar zo'n 200.000 mensen aan deelnamen, liet aan duidelijkheid niets te wensen over. 89% van de deelnemers liet een verpletterend "nee" horen. Bij wie kun je draagvlak vinden als door de invoering van de kilometerheffing geen millimeter file wordt opgelost, de staatscontrole weer terug is van weggeweest en door fraudegevoeligheid automobilisten geld afhandig wordt gemaakt? Niemand staat voor de lol in de file en toch heeft de kilometerheffing een spitstarief in petto waar hardwerkende burgers voor mogen aftikken. Voor deze burgers moeten wij vandaag besluiten dat het ministerie van

## De Mos

Verkeer en Waterstaat de samenwerking beëindigt met gemeentes zoals Amsterdam die proeven met de kilometerheffing willen. Er mag geen eurocent meer naar projecten gaan die ook maar enigszins rieken naar rekeningrijden. Ik heb lang gezocht, maar ik heb geen enkel pluspunt van de kilometerheffing kunnen vinden. Naast dat gekke spitstarief krijgen een CO<sub>2</sub>- en een inwonersbelasting in onze nek. Gelukkig ben ik geen roepende in de woestijn. Topambtenaren op het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelden niet te geloven in het megaproject van hun minister en spraken van een afschuwelijke dwaling. Rijschoolhouders houden, als de kilometerheffing er komt, rekening met tariefstijgingen van 10%, waardoor het rijbewijs tientallen tot honderden euro's duurder wordt. Een meerderheid van het midden- en kleinbedrijf ziet helemaal niets in rekeningrijden. Een op de vijf mkb'ers denkt zelfs dat het aantal files na invoering alleen maar zal toenemen. Twee jaar geleden stelde het Ruimtelijk Planbureau al vast dat het geld voor de kilometerheffing naar extra wegen moet.

Met de kilometerheffing ben je verzekerd van ellende. Deze mooie lentedag biedt echter de uitgelezen mogelijkheid om dit hoofdpijndossier definitief te sluiten!

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik proef een grote consensus in de Kamer om het onderwerp kilometerheffing als een controversieel onderwerp te beoordelen. Volgens mij blijkt duidelijk dat iedereen het controversieel vindt. Dat betekent vervolgens wel dat er geen definitief ja of nee van deze Kamer en van dit demissionaire kabinet komt. Dat is nu juist kenmerkend voor het feit dat je het controversieel verklaart. In die zin ben ik het niet eens met de heer De Mos die zegt: wij gaan nu definitief de stekker eruit trekken. Dat is niet wat er gebeurt. Zo lees ik ook de brief van de minister niet. Het ligt net iets genuanceerder, namelijk dat je aan een nieuw kabinet en een nieuwe Kamer de mogelijkheid biedt om een definitieve keuze te maken. Er mogen geen nieuwe verplichtingen worden aangegaan, de projectorganisatie moet worden afgebouwd, de aanbesteding worden opgeschort en de beoogde uitrol van het systeem worden stilgelegd. Die wijze terughoudendheid juichen wij toe. Ik heb wel twee vragen. In hoeverre bestaat het risico op schadeclaims vanuit aangegane verplichtingen? Of is dat niet aan de orde? Naar aanleiding van het betoog van de heer Koopmans vraag ik hoe de onduidelijkheid over de toekomst van de kilometerheffing doorwerkt op concrete wegprojecten. Lopen die niet het risico, vertraagd te worden doordat de kilometerheffing een soort onbekende variabele wordt? Wat betekent het voor de voortgang van de noodzakelijke wegaanleg? Ik sluit mij graag aan bij deze vragen.

Hoe ziet de SGP-fractie de zaak inhoudelijk? Die vraag sijpelt immers door dit debat. Ik beklemtoon dat wij positief zijn en blijven over het principe van de kilometerheffing. Het is een rechtvaardig systeem dat kan helpen tegen files en gunstig kan zijn voor milieu. Met alleen extra asfalt redden wij het nu eenmaal niet, hoewel wij zeker geen tegenstander zijn van de asfaltmachine. Er is bijna geen partij in de Kamer die bij het nadenken hierover niet een keer voor een vorm van kilometerheffing is geweest. Invoering van de kilometerheffing moet echter wel technisch haalbaar en betaalbaar zijn.

Daarover zijn in onze fractie in de loop der jaren de zorgen niet afgenomen, maar eerder gegroeid. Het betreft hier een enorm ICT-project. In bepaalde zin is het uniek in de wereld. Als de techniek niet volmaakt is, wordt het echter een drama, niet in de laatste plaats in financieel opzicht. Het is goed om te beseffen dat de techniek zeer snel voortschrijdt. Daar komt bij dat ook in de huidige crisistijd goed bezien moet worden waarin wij ons geld stoppen. In onze ogen is er dan ook geen reden om vliegende haast te maken met invoering van de kilometerheffing. In die zin vinden wij het geen ramp dat dit onderwerp controversieel is verklaard en dat de tijd wordt genomen om hierover in de volgende periode definitief knopen door te hakken.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik spreek vandaag mede namens mijn collega Boris van der Ham van D66 over de kilometerheffing. Hij kan immers vandaag niet aanwezig zijn vanwege de begrafenis van Hans van Mierlo.

Er is niet één Kamercommissie die zo zichtbaar en opportunistisch met twee maten heeft gemeten bij het vaststellen van de controversiële kwesties als de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Wij waren er bijna allemaal bij. Wij hebben nog een spoeddebat in het vooruitzicht, aangevraagd door mijn collega Vendrik, over de voortvarendheid die demissionair minister Eurlings aan de dag legt met het nemen van tracébesluiten. Hij lijkt te denken: voordat ik mijn gezinnetje sticht, trek ik nog even een eindspurtje; ik rol nog flink wat asfaltstroken uit, zodat ik daar straks in mijn stationwagon vol kroost overheen kan zoeven.

Die kindertjes zijn de minister natuurlijk van harte gegund, maar zij willen straks vast graag op een wereld met grondstoffen en een levenswaardig klimaat wonen. Hopelijk is vader Camiel een betere rentmeester dan minister Camiel. Los van de aanpak, moet de Kamer niet accepteren dat een demissionair minister vrolijk doorgaat met het nemen van zwaar omstreden tracébesluiten, bijvoorbeeld voor de A4-zuid, de A15 en voor wat de minister nog meer in petto heeft. Met de Crisis- en herstelwet ging het bij onze collega's aan de overkant idem dito. De houding was: omstreden of niet, doordenen met die hap, want de asfaltmachines moeten uitrijden.

Gek genoeg gelden er voor de kilometerheffing heel andere wetten, want ineens worden substantiële meerderheden wel gerespecteerd. De kilometerheffing is dan plotseling niet van nationaal belang of cruciaal voor het economisch herstel van ons land. Wij hebben de kilometerheffing echter keihard nodig om de boel in beweging te houden, zonder miljarden aan extra asfalt te spenderen, omdat wij die gewoon niet hebben in de komende jaren.

Het CDA is de partij die het wel het allerbontst maakt met dit selectief winkelen. Drie jaar lang bewees collega Koopmans lippendienst aan de kilometerheffing. Het kabinet was echter nog niet gevallen, of hij wist niet hoe snel hij afstand moest nemen van de plannen van zijn eigen minister. Hoe doorzichtig en schijnheilig is dit? Mevrouw Roefs sprak net over het stoplicht op groen. Ik moest meteen denken aan: het stoplicht staat op rood, het stoplicht staat op groen en bij het CDA weet je maar nooit wat ze gaan doen.

## Van Gent

Wij zijn tevreden dat alle geplande experimenten met beprijzen in verschillende regio's gewoon doorgaan, want die zijn leerzaam en kunnen rekenen op draagvlak. Bovendien zijn er relaties aangegaan met bedrijven en deelnemende automobilisten. Veel kosten zijn sowieso al gemaakt, dus stoppen is kapitaalvernietiging.

GroenLinks is echter wel bezorgd over het afbouwen van de projectorganisatie. Tot op welk niveau gaat dat? Blijft er op het ministerie nog iemand over met verstand van beprijzing? Wat kost het extra als een nieuw kabinet straks de boel weer moet optuigen?

Mijn laatste vraag is wat de minister precies doet rond de certificering en aanbesteding van de kastjes? Zijn brief is namelijk niet helemaal eenduidig. Kan de minister speciaal voor de partijen, die dit proces willen stopzetten, aangeven welke financiële claims hij verwacht van bedrijven, als wij nu abrupt een streep door dit proces zetten? Krijgen wij straks weer een schandaal over geld dat over de balk is gegooid?

De heer **Koopmans** (CDA): Maken GroenLinks en D66, de zogenaamde "partijen van de grachtengordel", alleen deze kilometerheffing tot beleid? Ik ben erg benieuwd daarnaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Op deze kilometerheffing is best nog wat aan te merken, maar wij willen dit proces nu niet stopzetten, omdat het controversieel is. De heer Koopmans wil zelfs bij de tracébesluiten geen rekening meer houden met de effecten van de kilometerheffing en gewoon doordenderen met asfaltmachines. Dan wordt de kilometerheffing dus op sterk water gezet. Beide zijn duidelijk verbonden, dus moeten er nu niet onnodig miljarden over de balk gesmeten worden. U weet dat GroenLinks ook wel voor een spitsheffing is. Wij denken namelijk wel langer vooruit dan morgen; wij kijken ook naar overmorgen.

Ik wil nog een opmerking maken. De heer Koopmans is wel een beetje dom, wanneer hij in mijn richting een beschuldiging uit over de grachtengordel. Hij weet immers net zo goed als ik dat ik uit de stad Groningen kom.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat weet ik heel goed. Mevrouw Van Gent geeft echter geen enkel antwoord op de vraag of beide partijen slechts voor deze kilometerheffing zijn en welke aspecten uit deze kilometerheffing eventueel voor GroenLinks en D66 anders zouden moeten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Koopmans probeert nu een doorzichtig politiek trucje te hanteren. Ik moet zeggen, dat dit wel heel doorzichtig is, mijnheer Koopmans. Wij hebben alle discussies over de kilometerheffing met open vizier gevoerd. Wij hebben gezegd: perfect is het nog niet in de ogen van de fractie van GroenLinks, maar wij moeten er wel mee doorgaan, omdat dit absoluut noodzakelijk is voor een duurzame toekomst van Nederland en voor het echt bestrijden van files. Ik tuin er dus ook niet in, mijnheer Koopmans. Bij u stond het licht op groen en bij GroenLinks stond het verkeerslicht op groen. Wij willen gewoon doorrijden in meer opzichten en de zaak nu niet gaan saboteren.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is nu voor de tweede keer een heel verhaal.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat heb ik van u geleerd, mijnheer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Daarom stel ik nog een keer de volgende vraag aan mevrouw Van Gent. Welke onderdelen van deze kilometerheffing moeten volgens u anders? Of zegt u "deze kilometerheffing is voor GroenLinks de enige optie in de komende periode"?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er is nu een aantal experimenten gaande. Daar hebben wij het eerder over gehad. Je gaat natuurlijk geen experimenten starten, wanneer je de uitkomsten bij voorbaat kent. Wij zien de resultaten dan ook met belangstelling tegemoet. Werkenderweg kunnen natuurlijk altijd verbeteringen worden aangebracht. Wij vinden ook dat je nu moet doorgaan. Je moet nu dus niet gaan asfalteren zonder rekening te houden met de invoering van een kilometerheffing of spitsheffing. Dat weet de heer Koopmans ook heel goed. Dit lijkt mij dan ook absoluut een consistente lijn, mijnheer Koopmans. Het zou u sieren wanneer het CDA, toch een beetje de nieuwe asfaltpartij van Nederland, ook een dergelijk consistente lijn zou hanteren bij de kilometerheffing.

Voorzitter. Hartelijk dank.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het systeem van kilometerbeprijzing is controversieel verklaard. Dat is onbegrijpelijk in mijn ogen, omdat de criticasters tot nu toe goedkope kritiek hebben geleverd en er vanaf de heup op geschoten hebben als een heuse Billy the Kid. Zij hebben echter geen enkele oplossing aangedragen. Welnu, kilometerbeprijzing is een echte oplossing voor het probleem van de files en een echte oplossing van het probleem van de economische schade als gevolg van de files.

De Nota Mobiliteit was helder over het fileprobleem: ja, op een groot aantal plaatsen zal de weginfrastructuur drastisch verbeterd moeten worden, maar dat kan niet zonder beprijzen opgelost worden. Alles oplossen met asfalt had twee problemen: het kost 7 mld. meer en het is maar de vraag of zo de files echt opgelost worden. Ik kan zo nog wel even doorgaan, maar ik ben realist genoeg om dat niet te doen.

Ik was toch wel wat verbijsterd door de bijdrage van collega Koopmans. Met name het gemak waarmee hij eerder goede woorden voor dit project, het nu ten grave draagt. Zo interpreteer ik toch zijn woorden. Wat mij nog meer spijt, is dat hij dit doet zonder oplossingen te noemen. Bij doorvragen, komt hij namelijk niet met oplossingen.

Verder heb ik toch ook wel wat problemen met de onderhavige brief van de minister. In die brief lijkt de handdoek welhaast met enige gretigheid gelijk in de ring te worden gegooid. De minister neemt niet eens meer de moeite om dit debat af te wachten en geeft alles op. Dat had ik niet verwacht na de zeer serieuze aanpak van minister Eurlings en het enthousiasme waarmee hij het project naar de Kamer had gebracht.

Op dit moment heb ik twee vragen. Waarom laat de minister de gemaakte afspraken binnen de begroting, waarvoor de Kamer hem opdracht heeft gegeven met het vaststellen van de begroting, zo makkelijk vallen? Schendt hij daarmee niet de verhouding tussen Kamer



## Cramer

en kabinet? De tweede vraag luidt als volgt. Is de minister het met mij eens dat door nu al de handdoek in de ring te gooien en het project zo te laten vallen, een gat ontstaat in de komende begroting voor verkeer van 7 mld.? Dat impliceert dus nieuw beleid. Is de minister het met mij eens dat dat pas echt controversieel is?

De brief van de minister is kort en zakelijk en laat niets aan duidelijkheid te wensen over, tot mijn spijt voor dit project. Ik zou, analoog aan de in deze brief gehanteerde redenering – kilometerbeprijzing is controversieel, dus laat ik alles maar vallen, ook wat in de begroting is afgesproken – de volgende vraag willen stellen. Nu de Luchtvaartnota controversieel is verklaard, kunnen wij zeker op korte termijn een brief verwachten dat de Alderstafel wordt opgedoekt, dat er geen baanverlenging voor Eelde en Lelystad wordt doorgezet en dat er geen euro naar Twente gaat?

Linksom of rechtsom zal kilometerbeprijzing deel moeten uitmaken van oplossingen voor onze mobiliteit. Misschien staat het dan nu even op een lager pitje, maar ik ben ervan overtuigd dat dit systeem, waarbij je niet betaalt voor bezit maar voor gebruik, er uiteindelijk zal komen. Er is geen andere oplossing. Al die discussies over ingewikkelde techniek zijn volgens mij niet nodig. Het is als een goede en uitgebreide TomTom: bestemming bereikt voor maar € 5,10. Maar dat blijft nu nog even toekomstmuziek.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het kabinet is gestruikeld en daardoor kan minister Eurlings zijn majeure project, waar hij zo trots op was omdat het uniek zou zijn in de hele wereld, niet realiseren. Na het mislukken van Tinekes tolpoort nu het mislukken van Camiels kastje. Gelukkig, Nederland kruipt door het oog van de naald, want als het kabinet was blijven zitten, hadden CDA, PvdA, ChristenUnie, GroenLinks, D66 en de Partij voor de Dieren dit jaar het wetsvoorstel kunnen aannemen. En dat was dan de grootste belastingverspilling en het grootste mislukte project in onze vaderlandse geschiedenis geworden: 6 mln. tot 8 mln. weg, files gebleven, niet-werkende systemen, automobilisten duurder uit en de privacy van de automobilist permanent in gevaar.

De val van het kabinet is goed. De stekker uit Balkenende IV betekent de stekker uit de kilometerheffing. De minister reageert, zeker in het eerste deel van zijn brief van gisteren, goed op het controversieel verklaren. Er worden geen nieuwe verplichtingen aangegaan, de projectorganisatie wordt afgebouwd, aanbesteding en certificering worden opgeschort en de voorbereiding van de uitrol wordt stilgelegd. Maar het gevaar blijft. Opschorten en stilleggen betekent niet dat het gevaar is geweken. De minister schrijft dat opgebouwde kennis en expertise worden geborgd en producten afgerond tot een niveau dat ze voor de toekomst waarde hebben als tussenresultaat. De stekker is eruit getrokken, maar het stopcontact is nog niet gesloopt. De stekker kan er zo weer in, en dat wil de VVD niet.

Het gevaar dreigt dat na de verkiezingen alsnog de kilometerheffing wordt ingevoerd, in wat voor variant dan ook, en dat de ramp zich voltrekt. Het CDA is volstrekt duidelijk: vanochtend in De Telegraaf geen kilometerheffing, maar nu zegt de heer Koopmans:

beprijzen, dat gaan wij doen, het kan een soort tolpoort worden, het kan toch deze kilometerheffing met een variantje worden. Wij willen dat in ieder geval stopt wat kan worden gestopt. De proef in Amsterdam, miljoenen kostend, moet worden afgeblazen. Het is zonde van de tijd en de kosten. Alle projecten stoppen, want iedere euro en elk uur, besteed aan de kilometerheffing, is er een te veel.

De laatste zin van de ministers brief bevalt ons niet: "Activiteiten vinden doorgang die een nieuw kabinet de keuzevrijheid laten om het project definitief te stoppen, dan wel zonder onnodige vertraging te laten doorstarten." Wij willen echt dat het project volledig wordt gestopt. Kan de minister dat toezeggen?

Wat vindt de minister van het draagvlak, nu enquêtes van De Telegraaf onder de lezers, van Peil.nl onder de kiezers, BusinessCompleet onder mkb-ondernemers en Autoweek onder automobilisten allemaal hoge percentages weergeven tegen de kilometerheffing? Onder het mkb en automobilisten is liefst meer dan 70% tegen. Overtuigender bewijs dat er geen draagvlak is – dat was toch ook een voorwaarde van de minister – is niet denkbaar.

En dan de CDA-fractie, drie jaar lang fanatiek verdediger van de kilometerheffing. Het klopte allemaal. Toen ik na een besloten briefing zei dat alle ambtelijke antwoorden openbaar moesten worden omdat die een heel andere indruk gaven dan de officiële stukken en de mooie berichten van het ministerie zei de heer Koopmans: dat is onzin. Wat zegt hij vandaag? Wij zijn toen als CDA geschrokken van de informatie uit de besloten ambtelijke briefing. Hij moet eigenlijk de beschuldiging aan mijn adres dat het onzin was intrekken en gewoon zeggen: u had gelijk, het was choquerend dat de privacy en de kosten allemaal niet geregeld waren en dat de effecten op de files nul zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Is voor de VVD-fractie de komende jaren elke vorm van beprijzen onbespreekbaar?

De heer **Aptroot** (VVD): Kilometerheffingen zijn onbespreekbaar, want wij rijden al rekening. Het overgrote deel van de lasten wordt betaald via de accijnzen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan nog een vraag die de heer Aptroot gewoon met ja of nee kan beantwoorden. Is voor de VVD elke vorm van beprijzen met betrekking tot autorijden onbespreekbaar?

De heer **Aptroot** (VVD): Nieuwe heffingssystemen zijn wat mij betreft ... Maar ik wacht natuurlijk ook het verkiezingsprogramma af, want bij ons praat ook iedereen mee. Ik neem echter aan dat wij net zo consistent zijn als de laatste drie jaar. Ik ga ervan uit dat wij geen nieuwe heffingsvormen willen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik herkende even een antwoord.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben nog niet zover. Collega Aptroot heeft het over de afgelopen drie jaar, maar ik hoop dat het geheugen van de kiezers iets beter is, want de VVD was daarvoor namelijk voor een vorm van beprijzen. De VVD was daar altijd kritisch op, maar men was wel voor. Stel dat de kilometerbeprijzing niet

## Aptroot

doorgaat, hoe lost de heer Aptroot dan het probleem van de automobilitéit op?

De heer **Aptroot** (VVD): Dat probleem is heel eenvoudig op te lossen: Doorgaan met het verbeteren van het spoor en conform de VVD-tegenbegroting op heel veel posten bezuinigen, maar elk jaar 500 mln. extra in de infrastructuur stoppen, vooral in de wegen. Kijk naar de rondweg bij Eindhoven, kijk naar Den Bosch. Daar waar wij de wegen hebben verbreed, rijdt het verkeer weer. Dat is de oplossing, niet allerlei systemen die miljarden kosten en die veel ambtenaren veel werk bezorgen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik vind het buitengewoon hoofs van collega Aptroot dat hij begint met het spoor, maar hij jukt. Hij bedoelt gewoon de weg, want voor 500 mln. per jaar hoef je niet te denken aan een paar kilometer spoor. Er worden wel eindeloos veel inhaalstroken aangelegd. Kortom, de VVD asfalteert Nederland.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik had het over doorgaan met het verbeteren van het spoor. Dit kabinet heeft 4 mld. tot 5 mld. extra – en dat hebben wij gesteund – uitgetrokken voor het spoor, het spoorboekloosrijden en dergelijke. Daar was de ChristenUnie ook voor, maar ook wij vinden dat goed. Had men maar zoveel geld extra uitgetrokken voor de wegen! Ik constateer verder dat ook de ChristenUnie haast blind voor de kilometerheffing blijft. In het rapport van het CPB staat echter dat het woonwerkverkeer eigenlijk niet wordt beïnvloed door de kilometerheffing met een spitstarief, slechts voor 1% tot 2%. Het is dus een duur systeem en het is automobilist pesten. Dat maakt het allemaal duurder, maar het lost de files niet op. Word wakker!

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik begrijp iets nog niet van het betoog van de heer Aptroot. Hij is ertegen om het nieuwe kabinet te keuzevrijheid rond de kilometerheffing te laten. Anderzijds was hij voor het controversieel verklaren. De essentie van controversieelverklaring is toch juist dat je de beslissing nu niet neemt, maar die aan de volgende Kamer en het volgende kabinet laat?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp die vraag heel goed. Waarom wilden wij deze kwestie controversieel verklaren? Omdat wij donders goed weten dat er in de Kamer sprake is van een duidelijke meerderheid, aangevoerd door het CDA en de CDA-minister, om de kilometerheffing in te voeren. Nu die controversieel wordt verklaard, kan men dat besluit niet meer nemen en kan het wetsvoorstel niet voor 9 juni door de Kamer worden gejaagd. Dat zouden wij overigens een ramp voor dit land vinden. Wij vinden het ook zonde als de minister toch nog allerlei investeringen laat doorgaan, nu dit onderwerp controversieel is verklaard, om ervoor te zorgen dat een en ander kant-en-klaar ligt voor het volgende kabinet. Wij willen het de nieuwe Kamer en het volgende kabinet niet gemakkelijk maken om de kilometerheffing in te voeren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank u zeer vriendelijk,

ook voor het toestaan van een korte schorsing. Dit verlicht de druk, zal ik maar zeggen.

Ik heb de leden van het parlement met interesse aangehoord. Laat ik beginnen met een aantal opmerkingen over de huidige situatie. Ik ben in het voorjaar van 2007 gevraagd om Nederlands minister van Verkeer en Waterstaat te worden. Dit was voor mij de grootst mogelijke eer. Toen ik vanuit Brussel in Den Haag aankwam, heb ik een uitgewerkt coalitieakkoord aangetroffen, waarvan kilometerbeprijzing deel uitmaakte. Ik heb de Kamer vanaf dag een altijd gezegd dat ik het coalitieakkoord naar eer en geweten zou uitvoeren, maar dat ik daarbij wel zeer hecht aan de principes van draagvlak en eerlijkheid. In de drie jaar dat ik missionair minister heb mogen zijn, is dit altijd leidend geweest.

Wat maakt een systeem eerlijk? Anders dan bij de beprijzing van nu moeten in een eerlijk systeem weggebruikers die veel rijden, iets meer gaan betalen. Maar de meerderheid van mensen die wat minder rijden, moet wat minder gaan betalen. Ik zal niet verhehlen dat dit niet altijd gemakkelijk is geweest. Dit heeft ook tot veel discussie geleid tussen ministeries en bewindspersonen. Ik heb het van groot belang gevonden dat in het voorgestelde systeem de motorrijtuigenbelasting en de aanschafbelasting uiteindelijk tot 0 zouden worden afgebouwd; deze belastingen zouden gewoon helemaal verdwijnen. Ook dat was belangrijk.

In de uitwerking van het systeem was voor mij ook cruciaal dat vastgepind werd dat iedere euro die met dit systeem zou worden opgehaald, in het infrastructuurfonds zou komen. Als er meer zou worden opgehaald dan het infrastructuurfonds nu groot is, mocht dit niet betekenen dat er geld richting de staatskas ging. Dan zou de kilometerprijs lager worden of zouden wij meer kunnen investeren. Ik zeg dit met nadruk. Ik kom er zo op terug.

Voor mij was het natuurlijk ook van belang dat van het voorgestelde systeem de onderzoeken lieten zien dat er nadrukkelijk positieve effecten waren voor de bereikbaarheid. Er zou 58% minder filedruk zijn. Ook waren er goede resultaten op het vlak van milieu en veiligheid.

Mijnheer de voorzitter, hiermee heb ik naar eer en geweten de opdracht die het coalitieakkoord mij gaf uitgevoerd. Ik durf tegenover iedereen staande te houden dat dit een eerlijke uitwerking is van een beprijzingssysteem.

Wij zitten nu in een andere fase. Het kabinet is gevallen. De Kamer heeft in haar wijsheid besloten dit onderwerp controversieel te verklaren. Zij heeft niet besloten om dit onderwerp af te voeren of in de prullenbak te gooien. Dat had zij ook kunnen doen. Dan had zij het wetsvoorstel moeten behandelen. Formeel betekent het controversieel verklaren dat ik als demissionair minister op dit onderwerp, dat nog niet aangenomen beleid is, ben uitgeregeerd. Zo simpel is de situatie gewoon.

Ik ga dadelijk in op alle gestelde vragen. Laat ik nu formeel vanuit deze feitelijkheid één vurige wens uitspreken, na drie jaar ervaring als minister. Ik ga met grote interesse kijken naar de verkiezingsprogramma's van alle hier aanwezige partijen. Er is veel gesproken over draaien en veranderen. Ik heb daarover bijna Kamerbreed de nodige opmerkingen gehoord. Dat is prima. Ik hoor de Partij van de Arbeid zeggen dat het toch wat anders moet gaan. De VVD was al aan het begin van haar geloof gevallen. Ik zeg het in vriendelijk-

## Eurlings

heid, maar in zes verkiezingsprogramma's op rij was de VVD voor, tot aan het laatste verkiezingsprogramma. Nu is de VVD tegen. Het CDA heeft ook een aantal opmerkingen gemaakt en heeft gesuggereerd dat het misschien anders moet. Dat is prima. Deze discussie kun je en moet je met elkaar voeren.

Ik zeg echter wel één ding: let u collectief op uw zaak. Ik denk dat de heer Koopmans een punt heeft: in ieder regeringsplan is er tot nu toe wel ergens een vorm van beprijzing geweest. Ik heb zelf heel wat tolringen afgestopt in mijn periode. Tal van steden wilden aan de gang met tolringen. Wat ik de Kamer wil meegeven is het volgende. Wat er straks ook komt en waar u straks ook voor gaat in uw verkiezingsprogramma's, houd alstublieft vast aan de principes van eerlijkheid. Als er ooit een beprijzing komt, zorg dan dat de bestaande belastingen navenant verdwijnen en dat die niet overeind blijven. Dat was zwaarbevochten; laat dat niet los. Als er iets komt, dan moet wel het andere weg. Zorg er ook voor dat u, als er een systeem komt, eraan vasthoudt dat de meerderheid van de weggebruikers erop vooruit gaat en de meerderheid van de mensen dus minder gaat betalen en niet meer. Laat dat alstublieft niet los. Zorg er ook voor dat gelden die binnenkomen niet in de staatskas verdwijnen, maar echt aan infrastructuur worden besteed. Ook dat heeft namelijk met eerlijkheid en draagvlak te maken. Zorg er echt voor – dit vind ik misschien nog wel het meest cruciaal – dat de overheid, als er systemen komen, met die systemen nul euro extra ophaalt. Dat vond ik het krachtigste van dit systeem: de overheid verdiende er niets aan. Het leverde de overheid geen cent extra op.

Dat wil ik de Kamer meegegeven, omdat ik weet hoe gemakkelijk het is om, zeker in tijden van heroverweging en bezuiniging, dadelijk met een royaal gebaar dit systeem in de prullenbak te gooien. Als je niet oppast, krijg je er echter iets anders voor terug, als een duveltje uit een doosje, wat de automobilist wel veel extra geld kost, waarbij wel wordt afgeroomd en waarbij wel geld in de staatskas verdwijnt, waardoor de automobilist een Melkkoe wordt met een hoofdletter M. Dat geef ik de Kamer mee. Ik ga de verkiezingsprogramma's met veel interesse afwachten. Ik zal tot de laatste dag en tot ver na mijn ministerschap – de Kamer weet dat ik een tijd niet door zal gaan als minister – met veel interesse dit dossier blijven volgen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is een hartstochtelijke oproep van de demissionaire minister met een missie. Ik heb daar een vraag over. Volgens mij vergeet de minister twee zaken, namelijk de houdbaarheid van de overheidsfinanciën en de duurzaamheid, in de afwegingen die je moet maken rond mobiliteit in Nederland. Daarop zou ik graag een reactie willen.

Wellicht kan de minister daarbij dan meteen een interessante CPB-notitie meenemen over het spitstarief meenemen. In deze notitie stelt het CPB dat niet alleen wegwitbreiding, maar ook spitsheffing altijd moet worden betrokken in een kosten-batenanalyse om bereikbaarheidsproblemen op te lossen. Dat is natuurlijk ook toekomstperspectief. We zijn hier dus een beetje over ons graf heen aan het regeren, maar we moeten dat dan wel volledig doen.

Minister **Eurlings**: Dat laatste was een saillant signaal van het CPB, net op de dag dat het kabinet wellicht zou

besluiten over de brief kilometerprijs en planstudies. Dit is nu echter door het besluit van de Kamer om het onderwerp controversieel te verklaren, even niet meer relevant. Hoe hiermee wordt verdergegaan, zal afhangen van verkiezingsprogramma's en van een nieuw coalitieakkoord. Op dit moment is deze vraagstelling dus niet relevant. Wellicht komt zij later terug; dat ligt onder andere aan de Kamer zelf.

Dan de eerste opmerking van mevrouw Van Gent. Ja, er is natuurlijk een houdbaarheidsopgave voor de overheid. Daar loop ik allerminst voor weg. Er is een duurzaamheidsopgave. Samen met oud-collega Cramer en nu met collega Huizinga sta ik ervoor dat ook verkeer en vervoer voor de duurzaamheid aan de lat staan. Ik bepleit hier alleen met kracht: als er ooit een beprijzingsstelsel komt, laat dat dan nooit verworden tot meer betalen. Het parool van dit kabinet is altijd geweest: niet meer betalen dan nu. Sterker nog, een meerderheid zou minder betalen. Als een beprijzingsstelsel verwordt tot een geldmachine voor de overheid, maak ik mij geen enkele illusie. Dan is dat systeem een doodgeboren kind, want er zal in dit land terecht nooit draagvlak voor zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat ik de vraag dan anders stellen. Met gevoel voor dramatiek – dat vind ik helemaal niet erg – geeft de minister aan dat de kilometerheffing controversieel is verklaard. Dat is helaas zo, maar bij tracébesluiten heeft de minister er geen enkele moeite mee om over zijn graf heen te regeren. Mijn punt is dat vormen van kilometerheffing of vormen van heffing wel degelijk ook te maken hebben met het wel of niet verbreden en uitbreiden van wegen. Ik wil graag antwoord van de minister op die koppeling. Je kunt het namelijk niet op sterk water zetten en op het andere moment de asfaltmachines laten rijden.

Minister **Eurlings**: De kilometerprijs is nog niet aangenomen beleid. De heer Van der Staaij heeft zeer wijze woorden gesproken met zijn inschatting van de ontstane situatie. Als de Kamer het voorstel definitief in de prullenbak had willen gooien, had zij het niet-controversieel moeten verklaren en het voorstel moeten afstemmen. Dat had ook gekund. Ik ben zelf oud-Kamerlid en ik hecht zeer aan de verhouding met het parlement. Iets controversieel verklaren betekent dat het de mottenballen ingaat. Ik heb in mijn brief aangegeven dat ik dat serieus neem, net als andere controversieelverklaringen van niet-aangenomen beleid. Tegelijkertijd heb ik aangegeven dat een aantal zaken gewoon doorgaat omdat die mobiliteitsprojecten afgesproken zijn. Ik kom vaak in de regio en ik weet hoe positief gedeputeerden en regio's zijn over wat er in Nijmegen, Eindhoven, Rotterdam, straks in Maastricht en overal in het land op dit vlak met groot enthousiasme en resultaat gebeurt.

Het al aangenomen beleid is een ander verhaal. De Kamer heeft budgetrecht en heeft mij het fiat gegeven om met een begroting en een projectenboek aan de slag te zijn. Dat is gewoon aangenomen beleid en dat is puur uitvoering. Ik ben even formeel en ik moet daar precies in zijn. Ik zou de verhouding tussen het demissionaire kabinet en de Kamer heel gek, nog nooit vertoond en de jure niet juist vinden als ik geen aangenomen beleid meer zou mogen uitvoeren. Ik zou dat bovendien inhoudelijk ook heel jammer vinden. Ik wil in volle vaart door met vier corridors viersporigheid, mevrouw Van Gent. Ik ben daar in volle vaart mee bezig. Ik probeer

## Eurlings

gedurende de maanden die mij resten daarin nog slagen te maken. Dat geldt ook voor de voorgenomen en door de Kamer geaccordeerde wegen. Ik wil daar gewoon mee verder gaan. Dat lijkt me evident. De Luchtvaartnota is genoemd. Die is helaas controversieel verklaard. Dat betekent natuurlijk dat ik daar conclusies uit moet trekken. Tegelijkertijd zeg ik in antwoord op de heer Cramer dat sommige processen verder zullen gaan, maar die zullen niet meer leiden tot een Luchtvaartnota. Dat moet ik met spijt accepteren.

De **voorzitter**: Het is een genoegen om een debat tussen deze minister en deze woordvoerders te mogen voorzitten, maar beiden zijn nogal breedspakig. Vanaf nu gaan interrupties daarom in twee gangen. Het woord is aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft het steeds over het financieel eerlijke systeem. Zou het dan ook niet eerlijk zijn om erbij te vertellen dat de motorrijtuigenbelasting weliswaar wordt verwerkt in een kilometertarief, maar dat er nog een provinciale ingezetenenbelasting van € 90 per persoon komt? Zou het niet eerlijk zijn om ook te vertellen dat de kosten van het kastje voor rekening van de automobilist zijn, dat het spitstarief bijna alle werkenden zal treffen, dat mensen jarenlang dubbel betalen via de motorrijtuigenbelasting die omhoog schiet, dat de privacy niet geregeld is – dat hebben de ambtenaren bevestigd – en dat de files niet verminderen omdat het woon-werkverkeer niet of maximaal met 1% à 2% afneemt, zoals het CPB heeft berekend? Zou het niet eerlijk zijn om dat erbij te vertellen?

Minister **Eurlings**: Weet u wat ik zo jammer vind aan dit soort interrupties? Het klinkt lekker voor de goege-meente, maar op basis van dit soort beelden kan het dadelijk de prullenbak ingaan. Dat kan. Mensen kunnen gemakkelijk bang worden. Je moet echter oppassen dat je geen duveltje uit een doosje terugkrijgt dat veel erger is. Het is wel degelijk zo dat de overheid geen cent extra ophaalt met dit systeem. Ik daag de heer Aptroot uit om mij één ander beprijzingssysteem in de wereld te noemen waarbij dit het geval is. Ieder beprijzingssysteem in de wereld leverde extra inkomsten op voor de overheid, ook de eerdere systemen in Nederland. Bij de tolpoortjes van mijn voorganger Netelenbos bleven alle belastingen bestaan en als je door de tolpoort reed, moest je 7 gulden neerleggen en als je een kastje had 5 gulden. Dat kwam er allemaal extra bovenop. Het mooie van het voorgestelde systeem is dat het de overheid geen euro extra oplevert.

Ik kan ook op al die andere punten ingaan. Ik heb vaak met kracht geprobeerd die van een inhoudelijk antwoord te voorzien. Dat lijkt me nu niet zinnig. Ik wil de heer Aptroot iets meegeven. Die discussie over beprijzing komt gewoon weer terug. Ik heb daar geen belang meer bij. Ik heb aangegeven dat mijn nabije toekomst elders ligt dan ik vak K. Ik praat dus niet voor mijn eigen parochie of mijn eigen eer. Als de VVD haar verkiezingsprogramma gaat schrijven – en ook zij zal een gigantische draai moeten maken, want de VVD was altijd voor een kilometerprijs – probeer dan vast te houden aan deze principes. Dat er vragen zijn over het systeem snap ik. Dat het systeem duur is, snap ik ook. Dat wij ons in een tijd van heroverweging allemaal de vraag zullen moeten stellen waar onze spaarzame euro's als eerste naartoe

moeten, snap ik. Ik snap het echter niet, indien er straks een alternatief komt, als die principes van eerlijkheid in de prullenbak terecht komen. Dat zou ik doodzonde vinden. Dat is mijn boodschap aan allen hier vandaag.

De **voorzitter**: Mijnheer Aptroot, de laatste keer.

De heer **Aptroot** (VVD): Er wordt steeds gezegd dat de automobilist niets extra betaalt, maar het tarief voor de kilometerheffing of het spitsrijden kan elk jaar worden verhoogd of verlaagd, als men dat wil. Dus elk kabinet en elke Kamer kan het verhogen. Er is geen enkele zekerheid. Waar worden dan die 6 mld. tot 8 mld. investeringskosten en die jaarlijkse kosten van bijna 1 mld. van betaald? Ik vind dat de minister het makkelijk neemt, alle kritiek wegwuift en op de argumenten niet ingaat.

Minister **Eurlings**: Ik zal de feiten nog een keer noemen. Ten eerste zal met het systeem de filedruk 58% minder zijn dan zonder systeem. Dat moet natuurlijk in de praktijk bewezen worden, maar dat is de eerlijke inschatting. Ten tweede zal bijna 60% van de mensen minder betalen dan nu. Een kleine minderheid zal meer gaan betalen. Ik daag de heer Aptroot uit om een alternatief te bedenken. Dat is interessant. Wat is zijn alternatief, waarmee heeft hij zo'n performance? Ten derde is er de zekerheid. Daarmee heeft de heer Aptroot een punt. Inderdaad – dat wantrouwen heeft de burger, en de automobilist in het algemeen, tegen de overheid – kan gezegd worden: minister, u hebt mooi praten, maar als het systeem er eenmaal is dan is het van "ting, ding, ding, centje erbij". Dat gebeurt nu echter ook.

De heer Aptroot noemde de opcenten van de provincies. Hij weet dat heel veel provinciebesturen, ook VVD-provinciebesturen, het laatste jaar sluipenderwijs de opcenten voor de automobilist giga verhoogd hebben. Het was soms 15% in een jaar tijd. Het gebeurt sluipenderwijs, wij zien het nauwelijks. Wij merken het nauwelijks, maar de euro's vliegen ons uit de beurs. Het voordeel van het systeem van kilometerheffing is dat het gehele land in rep en roer zou zijn als iemand zou voorstellen om 0,1 cent per kilometer te verhogen, omdat het dan helemaal helder is. Het is ineens helemaal transparant. Daarmee is het gevaar misschien niet helemaal verdwenen, maar de huidige belastingen kunnen ook steeds verhoogd worden. Dat weet men.

Dan het laatste punt van de provinciale opcenten. Er zou inderdaad een nieuwe provinciale belasting zijn gekomen. Die zou maximaal gelijk zijn aan wat nu al aan opcenten bij de automobilist uit de ruif wordt getrokken. Die belasting zou alleen niet meer alleen voor de automobilist gelden. Dat vond ik een winstpunt. Als het gaat over de automobilist als melkkoe, vind ik het echt onterecht dat de provincie een groot gedeelte van haar inkomsten puur over de rug van de automobilist behaalt en vervolgens het geld dat wordt binnengehaald met de opcenten, breed aan allerlei zaken kan besteden. Dan vraag ik mij af of de blije fietser of de tevreden treinreiziger niets aan het provinciale cultuurbeleid heeft. Ik dacht het wel. Ik vond het dus een voordeel dat niet meer alleen de automobilist moest bloeden voor deze provinciale inkomsten.

Wij gaan de discussie over de kilometerbeprijzing niet overdoen, maar ik geef dit aan om allen op te roepen. Ik snap de neiging om in verkiezingstijd heel stevig te



## Eurlings

roepen, maar laat men vooral ook een beetje nadenken over de vraag wat wij na de verkiezingstijd wel gaan doen. Ik zeg met drie jaar ervaring op dit dossier: laten wij alstublieft die zwaarbevochten principes niet loslaten. Het was namelijk echt zwaarbevochten. Ik wil dat niet euvel duiden, het viel niet mee. Anders komen wij als automobilisten uiteindelijk van een koude kermis thuis.

De **voorzitter**: Minister, ik ga u ook iets vragen. Dit leidt natuurlijk toch snel tot een debat over de kilometerheffing. Het ging ook in die richting. Dit is een spoeddebat over de geplande kosten. Daarover zijn ook vragen gesteld. Ik vraag u om die vragen te beantwoorden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, heel goed. Ik zal nu vaart maken en snel door mijn tekst gaan.

Ik heb dus gezegd dat de Kamer het volste recht heeft om nog niet aangenomen beleid controversieel te verklaren, om dat niet meer te bespreken en daarmee te wachten. Dat is prima, dat is het recht van de Kamer. Ik heb zelf als Kamerlid, toen Paars II viel, daaraan driftig meegedaan. Het aangenomen beleid is gewoon in uitvoering. Daarom zeg ik dat ik aan de viersporigheid en de planstudies met mijn team hard doorwerk en dat ik hard doorwerk aan het tracébesluit en het ontwerp-tracébesluit. De crisis is niet demissionair. Los van het formele aspect vind ik het ook inhoudelijk goed dat wij doorwerken aan de infrastructuur.

Hoe zit het dan met het prijsbeleid? In een interruptie-debatje met mevrouw Roefs merkte ik zojuist op dat de vraag hoe het juridisch moet worden meegenomen, mocht er ooit een spitstarief komen, op dit moment niet meer relevant is. Er is nu geen beleid, het is controversieel. Omdat er prijsbeleid staat in bijvoorbeeld het NSL, Schoon en Zuinig en tal van beleidsstukken, heeft de Commissie voor de MER over de A6 en A9 wel gezegd dat in de onderzoeken gekeken moet worden naar wat het prijseffect kan zijn. Dat doen wij bij alle onderzoeken, onder andere bij de A74. Het is een stukje gevoeligheidsanalyse op basis van vuistregels van wat de effecten zouden kunnen zijn.

De heer Koopmans roept mij op tot iets anders. Ik versta het zo: als je vervolgens besluit over een weg, ga dan niet in plaats van vier, maar drie stroken aanleggen omdat je op dat moment denkt dat er heel misschien straks toch een beprijzingssysteem komt. Je zou dan minder aanleggen dat eigenlijk op dat moment nodig is. Ik kan de heer Koopmans van ganser harte toezeggen dat ik dat niet zal doen. Ik zeg dit ook omdat al die ontwerp-tracébesluiten en tracébesluiten in wording over wegprojecten gaan die sowieso hard nodig zijn. Natuurlijk heb ik wel te maken met het feit dat Gerrit Zalm indertijd aan Verkeer en Waterstaat ongeveer 7 mld. minder heeft gegeven, in een tijd dat er is besloten dat er een kilometerbeprijzing zou komen. Dat is een stevige korting die destijds is ingeboekt. Daarmee heb ik nu wel te leven, want anders kon ik veel meer bouwen. Dat vind ik ook nog een uitdaging voor een nieuw kabinet. Als men niet kiest voor dit systeem, dan zou de beslissing van Gerrit Zalm moeten worden teruggedraaid. Dan moeten er heel wat extra miljarden naar Verkeer en Waterstaat vloeien om de filedruk voldoende te kunnen bestrijden.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat betekent dus dat de minister in deze Kamer op het voor mij belangrijkste

punt in dit debat zegt dat hij bij de besluiten die hij in de komende periode nog moet nemen op het gebied van ontwerp-tracébesluiten en tracébesluiten ingevolge het MIRT Projectenboek en de begroting, uiteindelijk niet wordt beïnvloed door het mogelijk nog aanwezig zijn van een beprijzing. Hij onderzoekt het wel, maar neemt het in de uiteindelijke afweging niet mee omdat de beprijzing controversieel is geworden.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dat ik de beprijzing zal meenemen in de onderzoeken. Mevrouw Roefs zei: anders ga je ver terug in de tijd en wordt het kwetsbaar. Ik neem het dus in de onderzoeken dus gewoon mee, maar dan op basis van gevoeligheidsanalyses, vuistregels et cetera. Ik zal bij ieder besluit beschrijven hoe ik dat bij dat project heb gedaan. Het is nog wel een verschil of je een project hebt waarmee je heel veel jaren eerder bent begonnen, of dat je er nu mee bezig bent. Op de projecten die nog komen, ga ik nu dus niet ineens beknibbelen vanuit de gedachte dat er misschien ooit dit of dat komt. Ik ga dus geen stroken minder aanleggen. Dat is ook niet van mij gevraagd of in het projectenboek besloten. De Kamer heeft de projecten belangrijk gevonden. Daarbij zeg ik ook nog een keer, en ik vraag daarvan akte te nemen, dat de nu voorziene projecten sowieso noodzakelijk zijn. Zij zijn hard nodig. In die zin zeg ik toe dat er geen strook minder komt. In mijn besluit over de wijze waarop ik de weg ga aanleggen, ga ik dus niet beknibbelen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dank, dit is voor mij heel belangrijk. Ik wil daaraan de volgende vraag toevoegen. Betekent dat ook dat de zorg van mevrouw Roefs dat projecten daardoor vertraagd zouden worden, niet terecht is?

Minister **Eurlings**: Nee, dat zal ik niet toelaten. Ik neem in de onderzoeken het prijsbeleid mee, maar dan in de vorm van gevoeligheidsanalyses en vuistregels. Eerder, toen ik demissionair werd en een voor mij moeilijk, persoonlijk belangrijk besluit over mijn nabije toekomst moest nemen, heb ik gezegd dat ik tot mijn laatste snik, zo lang ik hier minister mag zijn, volop doorga met dit land uit de files werken. Dat betekent spoor aanleggen; ik ga door met de viersporigheid. Maar met nadruk zeg ik dat het ook het opknappen van ons wegennet betekent. Wij hebben dat keihard nodig om uit de huidige crisis te komen. Het antwoord is dus dat er geen vertraging komt. Sterker nog, ik zal het tot mijn laatste dag proberen te versnellen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik snap er helemaal niets meer van. In de eerste plaats zou ik heel graag willen weten welke OTB's er nog in de komende maanden genomen zouden moeten worden. Ik begrijp niet dat wij er, als wij rekenen met de kilometerheffing, bij de uiteindelijke uitvoering toch een extra rijstrook naast leggen. Ik begrijp er echt helemaal niets van.

Minister **Eurlings**: Het beeld is andersom; het gaat niet om een strook extra. Het gaat om de vraag die de heer Koopmans hier aan de orde heeft gesteld, namelijk of wij, nu wij niet weten wat er gaat gebeuren, iets gekes zouden gaan doen en minder stroken gaan aanleggen. Daarvan heb ik gezegd: dat is voor mij niet aan de orde. Wij voeren de besluiten gewoon uit. Ik doe niets meer en



Mevrouw Roefs (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

niets minder dan gewoon het projectenboek uitvoeren. Dat geldt bijvoorbeeld voor de viersporigheid. Ik ga in volle vaart door, omdat dit van belang is voor het openbaar vervoer van de toekomst. Het geldt ook voor de wegprojecten. Wij hebben gevoeligheidsanalyses gedaan rond beprijzing. Bij alle projecten maken wij dergelijke analyses. Het blijkt dat de projecten gewoon noodzakelijk zijn. Daar word ik alleen maar door gesterkt. Als er een tracébesluit komt, ligt dat gewoon op straat. Iedereen kan zich ervan vergewissen of dat fatsoenlijk is gedaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is mij nog niet duidelijk. Volgens mij is de heer Koopmans blij met een of andere toezegging. Hij zegt: wij slopen de kilometerheffing uit een ontwerp-tracébesluit en dus kunnen we meer stroken aanleggen. Vanochtend op de radio hoorde ik hem over Utrecht en had hij het over vier in plaats van drie stroken of acht in plaats van zeven. Wat komt er nog aan ontwerp-tracébesluiten aan? Kunnen wij het niet concreter maken? Op deze manier begrijp ik er echt helemaal niks van.

Minister **Eurlings**: Ik moet formeel gewoon heel precies zijn. Formeel gaat het bij de viersporigheid van wegprojecten om uitvoering van staand beleid. Als demissionair minister ben ik gehouden om dat beleid uit te voeren. Ik kan mij niet voorstellen dat mevrouw Roefs die spoor- en wegprojecten nu ineens in de prullenbak zou willen gooien. Rond de A74 hoor ik haar onderstrepen dat het van belang is, waarvoor dank.

Wat komt er de komende tijd nog? Wij krijgen nog een hele rits spoedaanpakprojecten. Er komt een aantal reguliere MIRT-projecten. Het ontwerp-tracébesluit A4 Midden-Delfland heb ik getekend. Binnenkort komt dat naar buiten voor de inspraak. Ik vind dat een majeur moment. Wij hebben er 50 jaar met elkaar over gepraat. De kogel gaat nu door de kerk. Het ontwerp-tracébesluit is getekend. Er komt nu zes weken inspraak voor burgers en acht weken voor decentrale overheden. Die inspraak vindt gewoon plaats. Het is de uitwerking van datgene waar wij jarenlang mee bezig zijn geweest. Net zozeer zal ik met planstudies komen voor de viersporigheid. Ook die zal ik gewoon ter inspraak voorleggen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben op zoek in dit debat, met name dat tussen de minister en collega Koopmans. Zijn wij niet bezig met holle retoriek? Waar hebben wij het over? Het kilometer beprijzen valt van de haak, maar de minister zegt dat hij de vuistregels wel meeneemt. Welke vuistregels worden meegenomen? De wet was belangrijk om dat scherp te krijgen. Als het niet volledig in de berekeningen wordt meegenomen, dan is er dus extra geld nodig. En dát lijkt mij niet terecht.

Minister **Eurlings**: Dit is wat moeilijk. Als er een clear cut decision, een eindbesluit was geweest over de kilometer-beprijzing, dan hadden wij de scherpe kaders. Dan hadden wij de beleidsbrief Prijsbeleid in planstudies hier moeten onderlijnen. Het CPB heeft daarover zijn mening gegeven. Nu is dit echter niet aan de orde. Het is de vraag wat voor prijsbeleid er gaat komen. Dat is aan de verkiezingen. Omdat in het NSL en in Schoon en Zuinig – om maar eens een paar dwarsstraten te noemen – sprake is van een prijsbeleid, heeft de Commissie voor de MER ons gevraagd om bij de A6 en de A9 met gevoeligheidsanalyses te proberen om te bekijken welk effect beprijzing zou kunnen hebben. Dat doen wij gewoon. Tegen de heer Koopmans heb ik gezegd dat ik geen enkele reden heb om bij projecten die nog in de pijplijn zitten in de paar maanden die ons nog resten minder aan te leggen dan gepland omdat er straks een soort beprijzing komt. Dat zou niet goed en niet consequent zijn. Het is aan de verkiezingsprogramma's, aan de verkiezingen en vervolgens aan de nieuwe coalitie om te beslissen hoe wij verder gaan. Dat vind ik de netste en zorgvuldigste manier om om te gaan met een mogelijke toekomstige beprijzing.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik houd het op een conclusie. Als projecten langer onderweg zijn, zal de ChristenUnie zich daar niet tegen verzetten, zoals we ook nooit hebben gedaan. We zijn daarin consistent. Maar als het gaat om nieuwe projecten, waarbij beprijzing wel degelijk onderdeel was van de omvang van aanleg, met als gevolg dat er meer asfalt wordt aangelegd, zal dat voor de ChristenUnie controversieel zijn.

Minister **Eurlings**: Die discussie zult u zeker met elkaar voeren. Ik heb het nu niet over nieuw beleid, ik heb het hier puur over het uitrollen van datgene wat wij allang besloten hebben. Daarom maakte ik formeel de knip tussen nieuw, nog voorgenomen beleid – helaas de Luchtvaartnota, en helaas de kilometerprijs – en het al aangenomen beleid, zoals de viersporigheid en een aantal wegprojecten.

De heer **Van der Staaij** (SGP): U zegt in feite: door het controversieel verklaren van de kilometerheffing worden niet minder wegen aangelegd, maar ook niet meer.

Minister **Eurlings**: Exact.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dan hebben we het hier in feite over een non-probleem.

Minister **Eurlings**: Dit is een wat moeilijke situatie, waarmee je juridisch geen risico moet lopen. Ik wil, gelet op de doorstart van welke coalitie straks dan ook, voorkomen dat ik straks het land achterlaat zoals ik het aantrof: juridische problemen all over, projecten die

## Eurlings

stagneren enzovoorts. Door de ongewisse situatie die rond het prijsbeleid is ontstaan, maak ik nu gevoeligheidsanalyses van vormen van prijsbeleid. Ik ga in ieder besluit nadrukkelijk aangeven hoe ik dat heb gedaan. Zie ik aanleiding om bij die paar projecten die nog in de pijplijn zitten minder te gaan bouwen, omdat er mogelijk in de toekomst prijsbeleid komt? De gevoeligheidsanalyses geven aan dat die noodzaak er niet is, zodat ik geen strookjes minder hoeft te doen dan was gepland.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Geen strookjes meer, dus ook geen strookjes minder. Dat beeld vind ik belangrijk. Maar er mag ook geen vertraging ontstaan door het gesteggel over het onderdeel kilometerheffing.

Minister **Eurlings**: Precies, dat wil ik absoluut niet. Ik wil de komende maanden zelfs nog versnellen en hoop de Kamer daarover nog veel moois te mogen berichten. Daarmee gaan we volop door, ook met de viersporigheid, zeg ik tegen mevrouw Van Gent. Ik wil haar ter wille zijn: love is all around, de lente zit in de lucht! Juist om vertraging te voorkomen, neem ik in de gevoeligheidsanalyses vormen van beprijzing mee. Later kan ik dan aantonen dat wij, ondanks het feit dat er nog geen vastgesteld prijsbeleid is, daarmee toch rekening hebben gehouden. Maar leidt dat bij de resterende projecten tot minder bouwen dan ik mij had voorgenomen? De gevoeligheidsanalyses wijzen uit van niet.

De **voorzitter**: Er is een hele rij interrupties geweest van iedereen, uitgezonderd van de heer De Mos. Dan kunnen we natuurlijk weer een rij interrupties beginnen, maar ik zou zo graag willen dat de minister eerst een aantal vragen beantwoordt, en dat we dan kijken welke vragen nog over zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister komt in zijn beantwoording op een nieuw punt. Het lijkt me toch wel dat je daarover een vraag mag stellen.

De **voorzitter**: Nadat de minister nog een aantal antwoorden heeft gegeven, want er staan vandaag nog meer debatten gepland. Hij heeft het woord.

Minister **Eurlings**: Omdat de brief over kilometerprijs en planstudies controversieel is verklaard, zal deze niet meer worden verzonden aan de Kamer. Omdat het hele prijsbeleid controversieel is, is deze brief niet meer relevant. De brief kan weer relevant worden, mocht een volgende regering besluiten met iets van prijsbeleid verder te gaan.

Hoe zat het met het project? Het lag op koers. Het wetsvoorstel kilometerprijs is op 13 november vorig jaar ingediend, in consultatie met de markt. Het hoofdspoor om tot ratificering te komen verliep volgens schema. De op concurrentie gerichte dialoog in het kader van de aanbesteding is volgens planning verlopen. Er zijn inmiddels praktische ervaringen met prijzen opgedaan via succesvolle mobiliteitsprojecten. Die mobiliteitsprojecten betreffen aangenomen beleid en daar zijn juridische verplichtingen voor aangegaan. Ik vind die mobiliteitsprojecten ook van belang. Ik was in Nijmegen bij de Waalbrug en men was daar erg enthousiast over de opgedane ervaringen. In Maastricht popelt men om rond de prachtige dubbeldeks A2-tunnel met mobiliteitsprojecten te gaan starten. In Eindhoven is men enthousi-

ast, evenals in Haaglanden en straks ook in Amsterdam. Het zijn juist de ondernemers van Amsterdam die dolenthousiast zijn over deze proef. Zij trekken het project voor een groot gedeelte. Ik ben benieuwd hoe dit geapprecieerd gaat worden. Een volgend kabinet en volgende partijen kunnen daar weer hun ervaring mee opdoen. Het is een vrijwillige proef, waarin mensen een bedrag krijgen uitbetaald en dat vervolgens weer moeten terugbetalen als zij in de spits rijden.

Wat ik zo mooi vind aan de proef – het is een beetje disrespectvol na de controverseelverklaring, maar ik wil het toch even zeggen – is dat daar waar er vroeger beelden waren van vette spitstarieven, die van bovenaf worden opgelegd, er nu sprake is van een heel andere benadering. Men gaat werken met acht, zes, vier cent per kilometer. Er is zelfs een optie van twee cent per kilometer in de spits. Dat is dus heel weinig. Men gaat kijken met welk tarief in de praktijk het effect wordt bereikt dat als men iets meer betaalt in de spits, men ook goed kan doorrijden. Welk tarief, zo laag mogelijk, werkt goed genoeg? Dat vind ik een heel mooie benadering. Kijk gewoon eens in de praktijk wat werkt en hoe het wordt geapprecieerd. Ik denk dat die praktijktest, waarbij automobilisten zelf evalueren wat zij ervan vinden, heel wat meerwaarde heeft dan tal van debatten, waarin wij elkaar vooral met mooie vuurpijlen bestoken. Ik vond het dus een mooie opzet. De overheid draagt 28 mln. bij aan deze proef. Ook dat is aangenomen beleid en ook dat is inmiddels juridisch verplicht.

Hoe gaan wij nu verder, gelet op de controverseelverklaring door de Kamer, met projecten als NSL en Schoon en Zuinig? Wij gaan gewoon verder zoals wij al bezig waren. Rond oktober 2010 komen wij met de monitoringsrapportage NSL. Ik heb daar een zeer goed gesprek over gehad met mijn inmiddels helaas ex-collega Jacqueline Cramer. Het was een van de laatste momenten dat zij minister was. Wij hebben hier in haar kamer over gesproken en wij hebben goede afspraken gemaakt. Daaruit bleek overigens ook – ik mag wel een beetje trots zijn op "onszelf", op mijn ambtenaren – dat verkeer en vervoer het helemaal zo gek niet doet en dat wij behoorlijk aan het verduurzamen zijn. Dat vond ik wel een mooi signaal vanuit het huis van VROM. Wij zullen dus in oktober 2010 moeten bezien wat de gevolgen van de controverseelverklaring zijn.

Wat blijven wij nog doen? Ik kom even terug op de formele wisseling tussen demissionair kabinet en Kamer. De Kamer heeft gezegd: wij verklaren het controverseel. Daarmee heeft men echter niet gezegd: wij schieten het af. De Kamer had dat wel kunnen doen, maar zij heeft gezegd: wij verklaren het controverseel en leggen het in de mottenballen, verstoppen het in de vrieskist. Wij gaan nu geen nieuwe verplichtingen meer aan. Verder gaan er heel veel mensen uit, ruim honderd fte's. Dat is stevig. Ik zal die mensen binnenkort zelf toespreken. Dit hoort erbij, want zo functioneren dat soort zaken. Ik ga zelf het gesprek met die mensen aan. De meerderheid van het aantal fte's wordt echter afgebouwd.

Wat blijven wij wel doen? Wij blijven de mobiliteitsprojecten uitvoeren. Daar zijn mensen voor nodig. Wij blijven ook voortgangsrapportages opstellen. Om en nabij 1 april zal ik de Kamer, zoals dat hoort, een voortgangsrapportage geven over de tweede helft van vorig jaar. Het blijft namelijk, zolang de Kamer daar niet anders over beslist, een groot project. Die voortgangsrapportage is in staat van afronding. Wij blijven ook

## Eurlings

actief participeren in internationaal beleid. Ik mocht een gesprek hebben met de nieuwe eurocommissaris voor ICT, dus voor de digitale agenda, mevrouw Kroes. Zij gaf aan zeer geïnteresseerd te zijn in de vraag hoe wij met dit soort dingen omgaan en hoe dat zich verhoudt met de Europese standaard in wording. Het lijkt me in het belang van ons land en van volgende kabinetten dat we daarin volop blijven participeren, zodat wij mee kunnen sturen. Er is ook een aantal fte's nodig voor het actief blijven beantwoorden van burgerbrieven, het contact met maatschappelijke organisaties en dat soort activiteiten. Het is vervolgens aan een volgende regering om te bepalen of en zo ja, hoe wij met prijsbeleid verdergaan; zo zijn formeel gezien de verhoudingen.

Ik heb gezegd dat ik wel degelijk uitvoering behoor te geven aan aangenomen begrotingen. De Kamer heeft de begroting en het MIRT Projectenboek aangenomen. Ik heb zojuist nadrukkelijk betoogd dat het verbreden van spoortrajecten naar vier sporen en het blijven uitrollen van de wegprojecten gewoon mijn taak is. Met enige trots heb ik het nieuwtje in dit debat al gemeld: ik heb zojuist het ontwerptractébesluit "A4 Midden-Delfland" getekend. Dat vind ik na 50 jaar discussie een prachtig moment. Ik heb het hier bij me en ben er best wel trots op dat dit ons gelukt is.

Misschien heb ik vragen vergeten te beantwoorden; dan mag dat vast alsnog in tweede termijn, maar volgens mij ben ik aan het einde gekomen van mijn beantwoording. Ik zeg nogmaals dat het vast een erg interessante periode wordt. Er worden verkiezingsprogramma's geschreven, er komen verkiezingen en er komt een nieuwe regering. Vanuit mijn driejarige ervaring zeg ik één ding nogmaals tegen de Kamer: mochten er in de toekomst beprijzingen komen, laat de principes alstublieft niet los en voorkom alstublieft dat een toekomstig systeem de automobilist extra geld gaat kosten. Dat zou ik echt heel erg jammer vinden.

De **voorzitter**: Als er behoefte aan is, is voor de tweede termijn één minuut spreektijd per fractie beschikbaar.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de gegeven antwoorden en wil hem bovenal feliciteren met het feit dat er na 50 jaar eindelijk een besluit ligt over de A4 Midden-Delfland. Wij delen de opvatting van de minister over de principes. Ik heb dat in mijn betoog ook aangegeven. Mijn grote zorg was dat de besluiten die de minister nog zou moeten nemen op grond van de begroting en het MIRT Projectenboek, beïnvloed zouden worden door de kilometerheffing. De minister heeft die zorg weggenomen. Ik hoop wel en ik wens ons allen toe dat dit alles houdbaar blijft na juridische toetsen achteraf. Zulke toetsen zullen namelijk altijd plaatsvinden, want er zullen altijd mensen zijn die moeite hebben met een voorgenomen besluit. Dat blijft altijd een algemeen zorgpunt bij de besluitvorming over wegen in dit land.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA constateert helaas dat de kilometerheffing op een laag pitje wordt gezet. Wat ons betreft is dat tijdelijk. Ons standpunt over kilometerheffing is altijd eerlijk en helder geweest, want

zoals CDA-minister Eurlings ook steeds heeft gezegd, is het de enige oplossing die de luchtkwaliteit verbetert, zorgt voor minder ruimtebeslag, files oplost, een enorme welvaartswinst oplevert en eerlijker laat betalen voor mobiliteit: er wordt betaald voor gebruik van de auto, niet voor bezit. De automobilist heeft recht op een eerlijk en consistent verhaal. Vrijwel alle woordvoerders en partijen in de Kamer vertellen dat vandaag ook, op een persoon na: de heer Koopmans van het CDA. Ik las op teletekst dat het CDA in het verkiezingsprogramma met nieuwe plannen voor deze plannen komt. Ik vraag mij af waarom dat niet zou kunnen via amendementen op het huidige wetsvoorstel, dat wij nog moeten gaan behandelen. Voor ons is snelheid heel belangrijk.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording, maar volgens mij heeft hij zich op één punt vergist. Hij beweerde dat de tegenstanders van de kilometerheffing nooit met een deugdelijk alternatief zijn gekomen. Ik raad hem aan om de eerste zeven pagina's van het verslag van de begrotingsbehandeling nog eens te lezen. Op die pagina's gaat het namelijk over de alternatieven hiervoor van de SP. Wat ons betreft is eerlijkheid heel belangrijk in plaats van het beschrijven van de bureaucratie. Wij hebben steeds gezegd: geen geld investeren in technologie maar in simpele rekeningen, in dit geval een verschuiving van de motorrijtuigenbelasting naar accijns op brandstof.

Ik had één hoofdpunt in mijn eerste termijn: als de minister zegt dat controversiële onderwerpen op een laag pitje worden gezet, krijgt dat mijn steun, maar dan moet ook de proef in Amsterdam op een laag pitje. Hij zegt nu dat de overheid 28 mln. bijdraagt en dat dit inmiddels juridisch verplicht is. Ik constateer overigens dat mevrouw Roefs de plank daarover volledig mis sloeg. Zij zei namelijk dat driekwart van het geld van het bedrijfsleven komt. Ik heb twee vragen over die bijdrage. Mijn eerste vraag: hoeveel van die 28 mln. komt van het Rijk. Mijn tweede vraag: wanneer is de minister die verplichting aangegaan. Ik zou daarvan graag een afschrift krijgen.

Zekerheidshalve dien ik de volgende motie in, om te voorkomen dat er extra geld wordt uitgegeven aan verplichtingen die niet waterdicht aangegaan zijn.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kilometerheffing controversieel is verklaard, maar dat de demissionaire regering toch nog nieuwe financiële verplichtingen dreigt aan te gaan voor de proef met de spitsheffing in de regio Amsterdam;

verzoekt de regering om geen nadere financiële verplichtingen aan te gaan rond de proef met de spitsheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid



## Jansen

Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 171 (31305).

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik bedank de minister voor zijn beantwoording. De minister had nog wel een nieuwtje. Hij heeft aangekondigd dat hij terugkomt als minister. Hij koos namelijk de formulering: u weet dat ik een tijd niet doorga als minister. Maar dat terzijde.

Wat de kilometerheffing betreft steunen wij de lijn die het kabinet hierin verder uitzet. Er wordt op een zorgvuldige manier invulling gegeven aan het demissionaire karakter van de besluitvorming hierover. Ik vond het verder verhelderend wat daarover is toegelicht.

Tot slot heb ik nog één punt. Het viel mij op dat bij het vooruitkijken en de adviezen die de minister meegaf voor de volgende periode de randvoorwaarden werden beklemtoond, die ik helemaal deel. Die adviezen kregen echter wel een beetje het karakter van "hoe te handelen" bij een dreigende natuurramp. Hoe zit het nu met de randvoorwaarden waarop die betrekking hebben, namelijk een vorm van beprijzing die in het CDA-verkiezingsprogramma stond en waaraan de minister uitvoering heeft gegeven? Heeft de minister nog een advies over beprijzing als zodanig?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het was weer een interessant spoeddebat! De kilometerheffing wordt door het CDA met een slap verhaal op sterk water gezet, is mijn samenvatting. De tsunami van krokodillentranen van de heer Koopmans en anderen heeft bij de GroenLinksfractie niet veel indruk gemaakt. Laat ik de minister en de partijen die de kilometerheffing op sterk water willen zetten nog een vraag stellen. Hoe wordt de 7 mld. tot 9 mld. opgebracht die straks nodig zijn voor de aanleg van nieuwe wegen? Dat wordt nu gemakkelijk beloofd, maar het wel of niet aanleggen en een eventuele heffing hebben wel degelijk met elkaar te maken. Het worden moeilijke tijden. Er moet veel bezuinigd worden, zodat echte keuzes noodzakelijk zijn. Of gaan de partijen die pleiten voor asfalteren straks bezuinigen op zorg, onderwijs, ov en sociale zekerheid? Ook de automobilisten maken daarvan gebruik. Gaan wij door met asfalteren of investeren wij in een duurzaam en sociaal Nederland? Daarvoor zijn echte keuzes noodzakelijk. GroenLinks is bereid om die keuzes te maken en om met opgeheven hoofd en een eerlijk verhaal de verkiezingen in te gaan. Ik wil hierop graag een reactie van de minister, ook als het gaat om de betaalbaarheid en de claims. Ik wil voorkomen dat wij straks, als de minister weg is, met onbetaalde rekeningen worden geconfronteerd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoord. Het trieste van dit debat is dat de Kamer beleid heeft geformuleerd voor de oplossing van de files, maar dat zij nu het erop aan komt, het project van de haak laat vallen. Nu wordt er

geen invulling gegeven aan de oplossing van het probleem.

De verwijten van draaien vlogen ook vanmorgen weer over de tafel. Dit is, zoals zo vaak, niet het meest verheffende deel van het debat. De VVD komt met wanhopig holle retoriek. De PVV toont nog geen glimp van nuchter verstand voor de oplossing van de files. Het CDA wil wel wat, maar wat? Het komt in ieder geval ook niet met de oplossing voor die 7 mld.

De kilometerheffing is vandaag dan misschien wel even wat verder uit het oog geraakt, maar niet uit het hart van in ieder geval mijn fractie.

Ook mij was opgevallen dat de minister sprak over een tijdelijk vertrek als minister. Ik wens hem toe dat hij, als hij terugkomt, in ieder geval de volledige steun van zijn gezin heeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik begin met een kort antwoord op een vraag van mevrouw Van Gent. De snelst realiseerbare bezuiniging is de kilometerheffing niet door laten gaan. Dit scheelt eenmalig 6 mld. tot 8 mld. en daarna jaarlijks bijna 1 mld.

Verder richt ik mij tot de heer Koopmans. Ik dacht even dat hij 180 graden was gedraaid, maar ik constateer nu dat hij zwalkend als een soort dronken dropje over straat gaat. Hij vliegt ieder moment een andere kant uit, maar uiteindelijk zal een vorm van kilometerheffing er gewoon komen, zo heb ik hem goed begrepen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Aptroot moet zich wel aan de feiten houden. De invoering van de kilometerheffing zal zo'n 3,5 mld. kosten, maar de nieuwe wegen wel 7 mld. tot 9 mld. Hij heeft nu wel een grote mond, maar waar wil hij al die miljarden vandaan halen? Dezelfde automobilisten die willen doorrijden – dat kan trouwens ook met een kilometerheffing en echte keuzes – hebben immers ook belang bij goede zorg, goed onderwijs, sociale zekerheid en een duurzame ontwikkeling van Nederland. Wil de heer Aptroot daar eens op ingaan? Hij kan nu wel geld over de balk gooien, maar alles moet wel betaald worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben blij met deze interruptie, want ik had nog maar weinig spreektijd en ik kan nu toelichten hoe de VVD het wil.

De **voorzitter**: Ja, maar kort graag!

De heer **Aptroot** (VVD): Ik verwijs mevrouw Van Gent naar onze tegenbegroting. Die is het zuinigst van alle tegenbegrotingen. Wij geven 20 mld. minder uit, maar wel ieder jaar 0,5 mld., dus 500 mln. extra voor infrastructuur en dan met name voor de wegen. Wij weten hoe wij het moeten doen.

Ik dien nog een motie in.

De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende dat de kilometerheffing controversieel is verklaard, maar de demissionaire regering toch nog nieuwe financiële verplichtingen dreigt aan te gaan voor de proef ...

Voorzitter. Neem mij niet kwalijk, maar ik lees de verkeerde motie voor. Sta mij toe dat ik even naar mijn plaats loop om mijn motie op te halen.

## Aptroot

De **voorzitter**: Alleen als er een verschil is met deze motie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dit is mij nog niet eerder overkomen. Ik had de motie van de heer Jansen gepakt die net was uitgereikt. Ik realiseerde mij opeens: dit kan ik toch zo niet op papier hebben gezet.

Mijn motie luidt als volgt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, geen enkele uitgave ten behoeve van de kilometerheffing te doen die nog niet verplicht is en zo veel mogelijk lopende verplichtingen te beëindigen;

verzoekt de regering om ook alle ambtelijke inzet voor de kilometerheffing per direct te stoppen;

verzoekt de regering voorts, de Kamer hierover voor 15 mei 2010 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 172 (31305).

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben benieuwd wat het verschil is tussen deze motie en het beleid van de minister.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister heeft gezegd dat hij een aantal zaken nog wil laten doorgaan en dat hij ze zo ver wil brengen voor een nieuwe regering, dat die kan besluiten of zij er mee wil doorgaan of niet. Dit blijkt uit de laatste alinea van de brief van de minister. Hij schrijft dat hij toch nog even verdergaat met een aantal projecten opdat de nieuwe regering zo zou kunnen doorgaan met de kilometerheffing.

De heer **Koopmans** (CDA): Als ik die motie even snel tot mij neem, is het enige verschil naar mijn mening het onderdeel spitsmijden. De heer Jansen heeft daarover een motie ingediend. Ik zie echter geen ander verschil tussen de motie en hetgeen de minister naar voren heeft gebracht.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister schrijft in de laatste alinea van zijn brief dat een aantal projecten nog zal worden vervolgd en afgerond opdat een nieuwe regering vrij is om, als zij dat wil, door te gaan met de kilometerheffing. Ik adviseer de heer Koopmans om de motie nog eens rustig door te lezen. Hij kan zijn standpunt nog een paar keer veranderen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Gisteren was de heer Aptroot heel tevreden met de brief van de minister, juist met de conclusie dat de minister alle opties openhoudt voor een nieuw kabinet. Is die tevredenheid nu ineens voorbij?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb de brief gisteren snel gelezen. Vandaag heb ik gezegd dat de minister, behalve in de laatste alinea, royaal accepteert dat de Kamer de kilometerheffing controversieel heeft verklaard. De CDA-woordvoerder wilde echter dit debat en nu blijkt dat het CDA via de trukendoos doet alsof het tegen is, maar zich toch voorbereidt om in de volgende periode een vorm van kilometerheffing, spitstarieven, tolpoortjes of iets dergelijks in te voeren. Ik ben heel kritisch, want ik denk dat het CDA niet om is, maar dat dit een trucje voor de verkiezingen is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik concludeer dat de heer Aptroot niet alle opties openhoudt. Eigenlijk wijst hij dus de hele strekking van de brief van de minister af.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, mevrouw Roefs kan constateren dat de VVD vindt dat elke euro en elk uur besteed aan de kilometerheffing een te veel is, omdat wij er definitief vanaf willen, in welke vorm dan ook.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Is de motie dan niet innerlijk tegenstrijdig? De heer Aptroot wil het beleid namelijk controversieel verklaren en tegelijkertijd afschieten.

De heer **Aptroot** (VVD): Men moet soms strategisch zijn. Als dit niet controversieel was verklaard, zou een meerderheid in de Kamer de kilometerheffing waarschijnlijk aannemen. Dan waren wij te laat geweest, want dan lag het voorstel binnenkort al bij de Eerste Kamer. Wij willen dus alles uit de kast halen om ervoor te zorgen dat de kilometerheffing niet doorgaat.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik snap wat de VVD-fractie wil, maar ik constateer dat de vorm waarin het vervolgens gegoten wordt, innerlijk tegenstrijdig is. Men moet kiezen tussen het controversieel verklaren, wat keuzevrijheid betekent, en het inhoudelijk behandelen. Daarna kan men het dan aannemen of afschieten. Men kan niet allebei doen en zodoende van twee walletjes eten.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is niet juist. Controversieel verklaren betekent dat het project in ieder geval niet doorgaat. De laatste alinea in de brief van de minister geeft aan dat er nog steeds tijd en euro's worden besteed aan het voorbereiden van de kilometerheffing en dat wil de VVD juist niet.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigden zeer voor hun bijdrage in tweede termijn. De heer Koopmans zei dat de zorg over de uitvoering van het MIRT Projectenboek is weggenomen. Ik vind dat inderdaad een meerwaarde van dit debat. Er was immers ineens een aantal gekke geluiden te horen in ons land, namelijk dat een demissionair minister niet meer besluiten zou mogen uitvoeren. Vandaag zal aan het eind van dit debat volstreekte helderheid erover bestaan dat de uitvoering van het beleid gewoon doorgaat. Hieronder valt zowel het nemen van wegbesluiten – ik heb zojuist de A4 Midden-Delfland aangekondigd – als het nemen van besluiten over de viersporigheid en metroachtige openbaarvervoersverbindingen.

## Eurlings

De heer Koopmans heeft ook de juridische houdbaarheid aangestipt. Die is ook van belang en daarom zullen wij bij onze besluiten weldegelijk een stuk gevoeligheidsanalyse blijven doen op basis van vuistregels. Op die manier krijgt men toch enig gevoel over de effecten van zoiets als beprijzing, voor het geval een nieuwe regering later toch daartoe zou overgaan.

Mevrouw Roefs haalt de grote importantie van de eerlijkheid van het systeem nogmaals aan. Ik ben blij dat zij dit doet, want wat er ook komt, het mag nooit een "gelduitklopmachine" worden. Vooruitkijkend naar de tijd wanneer ik geen minister meer ben, bepleit ik dit nu met kracht.

De heer Jansen van de SP zei dat er wel degelijk alternatieven zijn. Ik weet dat de SP flink en serieus heeft gewerkt aan het bedenken van alternatieven. Ik heb echter altijd betoogd dat sommige alternatieven weliswaar eenvoudig klinken, maar in de praktijk heel grote nadelen hebben. Was het maar zo dat wij gemakkelijk via accijnzen een verdere variabilisatie konden doorvoeren! Ik, als Limburger, zou wel blij daarmee zijn, want als wij dat doen komt er misschien wel € 0,70 tot € 0,80 extra op de prijs van een liter benzine. Wenn wir das machen, dann weiß ich, wo ich tanken werde. De Kamer begrijpt wel wat ik bedoel.

De heer **Jansen** (SP): De SP-fractie is net als deze voormalige Europarlementariër een groot voorstander van samenwerking met onze Duitse vrienden, evenals met onze Belgische vrienden. Het zou inderdaad hartstikke mooi zijn, als wij dit gezamenlijk konden doen. Ik constateer nu toch dat de minister van Verkeer en Waterstaat ook moet toegeven dat er ook door ons wel degelijk alternatieven zijn aangeleverd. Je kan daarover van mening verschillen, maar nu is niet het juiste moment om te bepalen wat daarvan de waarde is. Ik zou het al winst vinden, wanneer deze alternatieven net zo serieus behandeld werden als de kastjes die de minister uit zijn hoge hoed getoverd heeft.

Minister **Eurlings**: Wij hebben die alternatieven serieus behandeld. Ik herhaal wel, dat als je het beeld hebt dat er € 0,70 of, bij een andere brandstof, misschien wel € 1 per liter bovenop de prijs komt, de prachtige provincie Limburg heel populair wordt. Alle Limburgers betalen dan namelijk geen wegenbelasting meer en tanken over de grens. Dat is voor het hele land niet zo'n aanlokkelijk vergezicht. Daarom gaat het helaas niet.

Eerder heeft ook uw partij, zo kan ik mij herinneren, een alternatief bedacht waarbij de kilometerstanden zouden worden opgenomen. Ook dat klinkt in principe sympathiek, maar de fraudegevoeligheid is daarbij natuurlijk gigantisch. Zo kan er met de meters gefraudeerd worden. Ook als ik nu 's avonds vanuit Valkenburg even over de grens naar Aubel rijd om daar een pizza te eten, tikt de kilometerteller in mijn auto wel verder. Vervolgens betaal ik in Nederland belasting over mijn "Belgische kilometers".

Ik geef dit niet aan om het debat overnieuw te doen, maar om te beklemtonen dat wij uw alternatieven wel serieus hebben bekeken. Daarbij zijn evenwel dit soort grote nadelen gebleken.

De heer **Jansen** (SP): Je lokt natuurlijk altijd weer een reactie uit, maar ik zal het kort houden. Nogmaals, ik vind dit ook niet de juiste plek om dit punt uit te

discussiëren. Wat ons betreft, zou het wel goed zijn, als er extern net zo serieus gekeken werd naar onze voorstellen als naar de uwe. De minister heeft het nu over € 1 bovenop de geldende brandstofprijs, maar dat is volslagen onzin, als hij goed naar ons voorstel heeft gekeken. Op grond van de uitwerking van de alternatieven zou wel een goede discussie gevoerd kunnen worden; dat lukt op deze manier niet.

Minister **Eurlings**: Hierover maak ik een inhoudelijke en een meer formele opmerking. Inhoudelijk is het zo dat je een behoorlijk deel van de huidige belastingen zou kunnen laten bestaan; dan bouw je minder om naar de accijnzen. Het nadeel daarvan is echter weer dat de filereductie dan veel minder wordt dan je met het huidige door het demissionaire kabinet voorgestelde beleid zou bereiken. Dit is dus altijd het nadeel als je een beetje accijns erop doet en een beetje belasting ervan afhaalt.

Het meer formele punt is heel feitelijk dat ik op basis van de controverseelverklaring inzake de beprijzing uitgeregeerd ben. Het is nu dus aan de verkiezingsprogramma's. Welnu, het staat u geheel vrij om daarbij uw alternatieven in te brengen. Beschouwt u mijn dupliek in dit debat maar als een soort warming up voor de verkiezingsdebatten die zeker zullen volgen. Voor de keerzijde van uw alternatieven heb ik nog geen goede oplossing gevonden. Dit zal u ook zeker voor de voeten worden geworpen. Misschien vindt u wel een oplossing en dan is het interessant.

Voorzitter. Ik kom te spreken over Amsterdam. Ik herhaal dat daarbij sprake is van aangenomen beleid. Wij hebben als Tweede Kamer en als kabinet behoorlijk wat geld gevoteerd voor de mobiliteitsprojecten. Een van die projecten is hier vaak uit-en-te-na besproken; dat is een soort spitsbeprijzing in Amsterdam. Ik heb gezegd dat Amsterdam de regio is die hierin voorop wil lopen. Wij hebben hierover ook in veel Kamerdebatten met elkaar van gedachten gewisseld. Gebleken is dat een grote meerderheid in de Kamer graag die rol aan Amsterdam wilde toekennen.

Wat is nu de stand van zaken? Eind verleden jaar is 28 mln. juridisch verplicht. Dat is ook het geld dat voor deze proef nodig is. De verdeling is als volgt. Het bedrag van 28 mln. betreft de kosten van het Rijk. Wij betalen dus 28 mln. De regio en het bedrijfsleven doen ook een duit in het zakje. Het bedrag van 28 mln. is driekwart van het totale verhaal. Een derde van die 28 mln., dus ongeveer 9,3 mln., komt uit de regio en het bedrijfsleven. Dit is de stand der dingen op dit moment. Het is uitvoering van bestaand beleid en de verplichtingen zijn reeds juridisch bindend aangegaan.

De heer Van der Staaij is scherp als altijd. Tegen hem zeg ik: zoekt u niet te veel achter mijn woorden. Wie kan de toekomst voorspellen? Ik heb die ambitie in elk geval niet en zeker niet die wijsheid. Ik kan u alleen zeggen – en dat meen ik uit de grond van mijn hart – wat een eer ik het vind om minister te mogen zijn en hoeveel zin ik heb om er tot de laatste dag vol mee verder te gaan, ook weer tot groot genoegen hier vandaag, en ook in het onderling en persoonlijk verkeer.

Ik zei dat het als de randvoorwaarden niet zouden kloppen in de toekomst van beprijzing, gelijk op een natuurramp. Zo ver zou ik misschien niet willen gaan, maar wat ik u vaak in veel debatten heb aangegeven, is

## Eurlings

dat ik in het begin van mijn ministersperiode een bijeenkomst had met 50 collega's wereldwijd in Sofia, Bulgarije. Daar is een lange discussie over beprijzing gevoerd. De eindconclusie was: of beprijzing er komt of niet, zit uiteindelijk niet zozeer in de techniek als wel, met name, in het draagvlak. Draagvlak vervliegt als het uiteindelijk meer betalen betekent, want dan zeggen mensen: die overheid heeft mooie praatjes, maar als puntje bij paaltje komt, wordt mij als automobilist extra geld uit de tas geklopt. Vandaar dat ik hier dit pleidooi heb willen houden: wat u ook in uw verkiezingsprogramma's gaat schrijven, gooit u alstublieft niet het mooie principe weg dat ik heb proberen te bevechten. Dat was echt af en toe een gevecht de laatste jaren, namelijk dat de overheid met beprijzing geen euro extra ophaalt. Ik hoop vurig dat dat ook de lijn van de toekomst zal zijn.

De heer **Jansen** (SP): Ik kom nog even terug op die 28 mln. aan aangegane verplichtingen. Kan de minister toezeggen dat hij een afschrift van de brief waarin die verplichtingen zijn aangegaan aan de Kamer stuurt? Hij snapt dat dan de grond onder mijn motie wegvalt.

Minister **Eurlings**: Ja, ik zeg dat graag toe. Ik zal u graag aangeven waar het beleidsvoornemen is geweest om die mobiliteitsprojecten te gaan doen, wat het totaalbedrag is dat gevoteerd is en op welk moment met de regio die verplichting is aangegaan. Daarmee zeg ik dat ik uw motie op zich begrijp. U bent niet voor die proef; dat komt u toe, dat is een helder standpunt, maar u zegt in uw motietekst dat de demissionaire regering toch nog nieuwe financiële verplichtingen dreigt aan te gaan voor de proef. Dat is mijns inziens niet het geval. Dat zal ik ook met die brief aantonen. Wij zijn verplichtingen aangegaan op basis van Kamerbesluiten. Die zijn gewoon juridisch bindend. Wij gaan geen nieuwe verplichtingen aan. Dus daarmee dien ik uw motie te ontraden, omdat die vanuit mijn optiek inhoudelijk niet correct is. Ik wil dat graag aantonen met een brief, die bij deze zo snel als dat kan naar u toe zal komen.

Mevrouw Van Gent had het over de 7 mld. die al is weggenomen. Inderdaad, het is zoals ik zojuist al zei. Minister Gerrit Zalm heeft 7 mld. minder aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat doen toekomen omdat er kilometerbeprijzing zou komen. Anders had ik dus 7 mld. meer te besteden gehad. Die heb ik nu niet. Dat is ook wat ik zei. Als mensen daarin een andere lijn trekken, moeten zij zich er wel rekenschap van geven dat ik nog niet die 7 mld. heb, dat mijn opvolger niet die 7 mld. terug heeft. Dat zijn de feiten uit de vrij recente geschiedenis uit de tijd van minister Gerrit Zalm en minister Karla Peijs.

Mevrouw Van Gent zei het wel heel vriendelijk, maar ik bespeurde toch nog even een beetje koudwatervrees richting die mooie macadam. Ik zeg altijd: mooi asfalt is niet vies. Prachtig asfalt is ook een geplaveide weg voor elektrische auto's, die nauwelijks CO<sub>2</sub> produceren en die 90% rendement hebben, waar prins Maurits met zijn E-team nu zo hard aan sjort. Kijkt u naar de A4 Midden-Delfland, dan ziet u wat een groene snelweg daar ontstaat, met een ecoduct waar zelfs een sloot overheen loopt. Zo groen en zo blauw heeft u een weg nog nooit gezien. Dat is fantastisch. Dat ecoduct gaat van links naar rechts dwars over de A4 Midden-Delfland heen. Het wordt een groene snelweg pur sang. Wat dat betreft hoop ik dat de liefde van mevrouw Van Gent voor de

prachtige snelwegen de komende tijd nog iets verder mag opbloeien, maar wij zijn al een stukje onderweg. Dat is ook weer winst van dit soort debatten.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent gaat nu haar liefde verklaren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister heeft al wekenlang vlanders in zijn buik. Dat heeft vast ook te maken met zijn nabije toekomst. Ik hoop dat dat ook de komende jaren aanhoudt, want dat gun ik hem natuurlijk van harte. Ik had ook een vraag gesteld over eventuele claims die ons nog te wachten zouden staan. Daar wil ik toch graag nog antwoord op krijgen, niet om de sfeer te verpesten, maar voor de helderheid.

Minister **Eurlings**: Terecht. Dat is een serieuze vraag. Wat doen wij nu met de certificering? Hoe zit het met de financiële afbouw en met opstartkosten? U hebt groot gelijk dat u die vraag stelt. Wat is nu de situatie? De certificering is opgeschort op dit moment. Ik zeg nogmaals formeel – want ik moet daar nu in demissionaire status toch formeel in zijn – dat uw Kamer niet heeft gezegd: wij kappen ermee. Dat had de Kamer ook kunnen beslissen. Dat kan zij nog altijd beslissen, maar dat doet zij niet. De Kamer heeft aangegeven de kwestie niet meer te behandelen en in de mottenballen te gooien. De certificering is opgeschort. Als de aanbesteding definitief zou worden gestopt, wat natuurlijk kan, dan bedraagt de rekenvergoeding aan de deelnemers om en nabij de 1,8 mln. Dat zou op basis van de fasering van het project op dit moment ongeveer de rekenvergoeding zijn. Hoe staat het met de opstartkosten? Die zijn moeilijker in te schatten, want het hangt ervan af of er wordt doorgestart en zo ja, op welk moment. Stel dat we de boel met een jaar vertraging weer opstarten. Dan levert dat verdragingskosten op. Die bedragen om en nabij de 25 mln., maar dat is een heel vage inschatting. Een en ander brengt overigens ook financieel voordeel op, want de investeringen die je anders eerder had gedaan, kun je later in de tijd doen. Die om en nabij de 1,8 mln. is in ieder geval zeker. Dat zijn rekenkosten die wij moeten vergoeden aan de deelnemers als de kwestie definitief niet zou doorgaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat die 25 mln. dus ook als een deken boven ons hangt, want veel minder zal het niet worden. Het kan ook nog meer worden.

Minister **Eurlings**: Het kan heel veel minder worden, bijvoorbeeld als de Kamer besluit om er helemaal niet meer mee door te gaan. Dan spelen de opstartkosten niet meer. Als de Kamer besluit om er eerder dan pas over een jaar mee door te gaan, zijn de opstartkosten een stuk lager. Het hangt dus af van de besluitvorming van het volgende kabinet. Als er over een jaar wordt doorgestart, dan heb je te maken met een verhoging van de opstartkosten van 25 mln. Stel echter dat er direct na de verkiezingen wordt doorgestart, dan liggen die kosten een stuk lager. Als je ermee kapt, heb je helemaal geen opstartkosten meer. Alles is dus relatief wat dat betreft, maar ik wilde de Kamer een gevoeligheidsanalyse meegeven. Die 1,8 mln. grosso modo is vrij zeker. Als wij definitief stoppen, dan is dat de afgesproken rekenvergoeding. Het gaat niet aan het bedrijfsleven heel veel



## Eurlings

kosten hiervoor te laten maken en vervolgens met een kluitje in het riet te sturen.

Ik kom bij de heer Aptroot. Hij was in eerste instantie tevreden over de brief. Dat was mooi, maar nu zegt hij, na de brief nog een keer te hebben gelezen, dat er geen sprake is van een definitief nekschot. Een en ander kan nog tot leven worden gebracht. Ik moet nu even heel formeel worden, want ik ben demissionair minister. De Kamer heeft formeel besloten om de kwestie niet te stoppen, maar te bevriezen. Ik heb daar formeel correct op proberen te reageren. Ik ga geen enkele nieuwe verplichting meer aan. Het merendeel van de fte's gaat eruit. Ik spreek het team dezer dagen toe, maar het gaat om meer dan 100 fte's. Heel wat meer dan 100 mensen gaan de straat op. Er blijft wel een aantal ambtenaren nodig voor de aanpalende projecten, de mobiliteitsprojecten waar de gedeputeerden in de regio's zo blij mee zijn. Die projecten zijn overigens al financieel gegund. Wij zouden ons daaruit dus niet eens kunnen terugtrekken. Als ik de mensen die in Maastricht, Nijmegen, Amsterdam en Haaglanden bezig zijn, nu zou laten vallen als een baksteen, zou dit bestuurlijk onbetrouwbaar zijn. Het zou ook zonde zijn voor de bereikbaarheid in de regio. Ik vraag mij af of ik dit juridisch überhaupt zou kunnen doen. Wat doen wij nog meer? Wij blijven de voortgangsrapportages schrijven. Deze zijn bijna klaar. We moeten ook de burgerbrieven beantwoorden. Wij stoppen nu. We hebben aan de noodrem getrokken. Vervolgens liggen er allemaal dossiers op tafel. We schrijven deze in die zin af dat ze leesbaar zijn en dat wij goed gedocumenteerd hebben waar wij vandaag staan. Dan liggen de dossiers klaar en kan een volgende regering, in welke samenstelling ook, in elk geval lezen wat er tot vandaag gedaan was. We moeten de dossiers nu wel afschrijven, zodat het werk dat gedaan is, op de plank ligt. Zo gaan wij om met de controverseelverklaring. Ik heb de Kamer goed gehoord. Zij zal niet verdergaan met dit onderwerp. De heer Koopmans heeft gezegd dat hij op deze manier niet wil doorgaan. Ik heb ook mevrouw Roefs gehoord. Ook zij heeft wel wat voorstellen voor verandering. Maar goed, dit is aan de toekomstige regering. Wij gaan geen beleid meer maken. Ik heb dit net heel stevig uitgedrukt. Wat dat betreft vond ik de waarderende woorden van gisteren ook best op zijn plaats.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister zegt dat je lopende verplichtingen niet zomaar kunt beëindigen. In de motie staat echter het verzoek om "zo veel mogelijk" lopende verplichtingen te beëindigen. Ik weet dat externe adviesorganisaties bezig zijn met dit dossier. Stel dat zij voor nog 3 mln. aan advieswerk moeten doen. Als de minister aan hen voorstelt om dit werk niet meer te doen en het af te kopen voor 0,5 mln., dan zijn zij misschien spekkoper en hebben wij 2,5 mln. bespaard. Zo is de motie bedoeld. Ik roep niet op om lopende verplichtingen zomaar te doorbreken. Dat red je sowieso niet.

Minister **Eurlings**: Ik ben toch zo klaar als een klontje? Ik zeg dat wij geen enkele nieuwe verplichting meer aangaan. Ik kan niet helderder zijn. Ik geef geen euro uit waartoe ik mij niet verplicht heb. Ik denk niet dat er een manier is waarop ik een helderder antwoord kan geven op de controverseelverklaring door de Kamer. Vanaf het moment dat de Kamer dit onderwerp controverseel heeft verklaard, is er geen euro extra meer uitgegaan.

Alleen de verplichtingen lopen door. Het probleem van de motie van de heer Aptroot is dat hij oproept om alle ambtelijke inzet per direct te stoppen. Dat geldt dus ook voor de inzet voor de mobiliteitsprojecten. Dit geldt ook voor de inzet voor de voortgangsrapportage die ik aan de Kamer zal sturen en die ik aan het afronden ben.

Ik kan ineens alle stukken op mijn bureau laten vallen en ze in de shredder gooien. Maar wij maken er een klapper van met een inhoudsopgave, zodat het leesbaar is. Dan moet iedereen maar bekijken of zij er nog wat mee gaan doen en wat zij ermee gaan doen. Over dat soort beelden gaat het. Ik vond de reactie van de heer Aptroot gisteren wat sterker dan die van vandaag, maar goed, misschien krijgen wij tussen nu en de stemming weer een remonte van de geachte afgevaardigde Aptroot en ziet hij dan weer het positieve van de brief in. Dan kan hij deze motie als overbodig kwalificeren. Als de motie op deze wijze wordt ingediend, moet ik haar in elk geval ontraden. Ik vind het niet kunnen om alle regio's te laten vallen die van de mobiliteitsprojecten uitgaan. Ik denk zelfs dat ik dit juridisch ook niet zou mogen doen.

De beraadslaging wordt gesloten.



De **voorzitter**: Ik dank de minister, de aanwezige ambtenaren en de belangstellenden op de publieke tribune.

De vergadering wordt van 12.47 uur tot 14.15 uur geschorst.

**Voorzitter: Ten Hoopen**

De **voorzitter**: Op de tafel van de Griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.