

## Teeven

wetsvoorstel met plezier en met instemming steunen, maar zij zal geen van de vier amendementen steunen. De amendementen van mevrouw Vos op stuk nrs. 11 en 12 – over nr. 13 zal ik niet spreken – vinden wij een te grote beknotting. Anders dan het CDA en de minister hebben wij toch nog wel twijfels over de rechtszekerheid. Wij maken die afweging ook, maar het amendement op dat punt vinden wij te ver gaan.

Minister **Hirsch Ballin**: Voorzitter. Mevrouw Van Vroonhoven stelt terecht het punt van de balans aan de orde. Die balans wordt in de kern gevonden, door uiteraard de vrijheid van eenieder om te blijven kiezen voor de papieren vorm van communicatie, volledig te respecteren. Daarom heb ik de aanneming van de amendementen ontraden die toch een beetje de andere kant uitgaan. Het wetsvoorstel bevat de nodige waarborgen voor de zorgvuldigheid en de helderheid van de elektronische communicatie, met de rechtsgevolgen. Dat is de lijn die in het wetsvoorstel is gevolgd.

Op een aantal onderdelen hebben wij inderdaad gekozen voor gedelegeerde wetgeving, door de grondslag van een Algemene Maatregel van Bestuur vast te leggen. Het is zeker waar dat je ook onderwerpen kunt regelen in de wet in formele zin zelf, in plaats van dat te delegeren aan de Algemene Maatregel van Bestuur. Wij hebben voor de Algemene Maatregel van Bestuur gekozen omdat eventuele nieuwe ontwikkelingen dan sneller kunnen worden verwerkt. Er geldt een voorhangproceduur voor, dus niemand hoeft bezorgd te zijn dat het leidt tot ongewenste verrassingen. Het heeft in ieder geval het voordeel dat de bepalingen voor elektronische mededelingen bij elkaar staan in de Algemene Maatregel van Bestuur. Dat is de reden waarom deze keuze in het wetsvoorstel is neergelegd.

De balans wordt dus gevonden in de waarborgen en in de vrijheid van eenieder en het belang is inderdaad gelegen in de vermindering van de lastendruk voor beide partijen. Dat punt breng ik ook onder de aandacht in reactie op hetgeen mevrouw Vos zo-even zei. Als men het niet wil, wordt het niet opgedrongen, maar als men eraan toe is om deze keuze te maken, geldt deze vereenvoudiging, deze versnelling van de communicatie bij deze rechtshandelingen voor beide partijen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemmingen over de amendementen en het wetsvoorstel zijn volgende week dinsdag.

De vergadering wordt van 16.52 uur tot 17.45 uur geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 30 oktober en 18 november 2008 over **Anders Betalen voor Mobiliteit**.

De **voorzitter**: Ik merk op dat wij nog niet het kerstregime hanteren, maar wel iets wat daar sterk op lijkt. Ik geef het woord aan de heer Van der Ham voor het indienen van een motie.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik neem aan dat wij het sinterklaasregime hanteren. Sinterklaas lijkt veel op de Kerstman. Hij heeft ook een muts en een baard en is ook oud.

De **voorzitter**: U kijkt mij aan, maar u doelt op een man.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb het over Sinterklaas. U bent in het rood gekleed, maar ik zie u echt niet aan voor Sinterklaas.

Voorzitter. Ik wil de volgende motie indienen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de invoering van de kilometerbeprijzing gepaard dient te gaan met milieuwinst, zowel wat betreft CO<sub>2</sub>-uitstoot als andere schadelijke stoffen;

overwegende dat het kabinet thans verschillende scenario's onderzoekt aan de hand van de vraag op welke wijze en in welke omvang er milieuwinst kan worden geboekt;

overwegende dat het wenselijk is dat bij de uiteindelijke invoering van de kilometerbeprijzing het beoogde milieuelement richtinggevend wordt;

verzoekt de regering, de milieudoelen van de kilometerbeprijzing in de wet en de memorie van toelichting op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 91 (31305).

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik zal ook kort zijn. Wij staan aan het begin van de invoering van een verwerpelijk megaproject en wij kunnen nog terug. Ik kijk de minister vragend aan en zeg nogmaals: wij kunnen nog terug, er is nog niet te veel geld verspeeld. Voor het geval de minister zijn plan toch wil doorzetten, dien ik de volgende motie in. Ik zeg hem toe dat als die het haalt ik zelf de vlag op het Binnenhof zal uithangen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het systeem van rekeningrijden:  
- de files niet drastisch verkort of oplost (het woord betaald in de file staan),

## Madlener

- privacygevoelig is;
- een zeer kostbaar systeem is;
- technisch zeer kwetsbaar is, nog nergens ter wereld vertoond;
- een oneerlijk systeem is dat autorijden veel duurder maakt voor vele mensen;
- veel te ingewikkeld is voor de complexe Nederlandse bestuurscultuur;
- de aandacht en energie afleidt van het werkelijke probleem, een volstrekt verouderde en tekortschietende capaciteit van ons wegennet;

verzoekt de regering:

- onmiddellijk te stoppen met de invoering van het rekeningrijden;
- de bespaarde miljarden aan te wenden voor snelle aanleg van infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 92 (31305).



De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mevrouw Diks stond als woordvoerder voor GroenLinks op de lijst. Zij verkeerde in de veronderstelling dat dit VAO op een ander tijdstip zou worden gehouden en ik het bijwonen ervan niet zou kunnen halen, maar dat is mij toch gelukt.

Ik wil drie moties indienen. De laatste positiebepaling van de minister van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de regionale ingroei van de kilometerheffing vinden wij onvoldoende. Wij willen hem per motie aanmoedigen om daarover nog eens goed na te denken.

---

## Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vier grote steden en de VNG nadrukkelijk hebben laten weten, een regionale start met ABvM van groot belang te achten;

overwegende dat het voor de hand ligt, te beginnen met kilometerbeprijzing waar de nood het hoogst is, bijvoorbeeld rond de vier grote steden;

overwegende dat een dergelijke regionale ingroei ook eerder resultaten zichtbaar maakt;

spreekt uit dat het kabinet naast een ingroei-scenario via kenteken een gelijkwaardig scenario voor regionale ingroei uitwerkt en de keuze tussen deze scenario's aan de Kamer voorlegt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 93 (31305).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn tweede motie sluit aan op de discussie die ik met de minister van Verkeer en Waterstaat heb gevoerd over de mate van milieudifferentiatie die met de kilometerheffing bereikt zou kunnen worden. De GroenLinksfractie heeft daar uiteraard grote opvattingen over. Wij horen graag dat de minister van Verkeer en Waterstaat toe zegt dat hij met dit aspect rekening houdt in de scenario's die hij op dit moment laat doorrekenen. Dat lijkt in onvoldoende mate het geval te zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

## Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Verkeer en Waterstaat de Kamer heeft uitgenodigd, scenario's aan te dragen waarmee de milieueffecten van de kilometerbeprijzing inzichtelijk gemaakt kunnen worden;

constaterende dat de effecten van andere kabinetsmaatregelen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de sector verkeer te reduceren tegen dreigen te vallen;

vraagt de regering, een scenario voor de kilometerbeprijzing door te rekenen, waarbij deze, in combinatie met andere maatregelen, de kabinetsdoelstelling van 13 tot 17 megaton reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de sector verkeer binnen handbereik brengt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 94 (31305).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Tot slot dien ik een motie in die waarschijnlijk sterke gelijkenis vertoont met die van de heer Van der Ham. Voor de gezelligheid dien ik mijn motie toch in. Misschien kunnen wij de moties in tweede instantie samenvoegen. Mijn motie luidt als volgt.

---

## Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat naast eerlijkheid, draagvlak, betaalbaarheid en bereikbaarheid ook duurzaamheid een uitgangspunt van de Wet kilometerprijs moet zijn;

verzoekt de regering, in de Wet kilometerprijs reductiedoelstellingen voor het jaar 2020 ten opzichte van 1990 op te nemen in megatonnen CO<sub>2</sub> en kilotonnen NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>, zodanig dat de kabinetsdoelstellingen voor de sector verkeer gehaald kunnen worden,



De heer Koopmans (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 95 (31305).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie wil net zoals de minister de volgende stap zetten in het proces van kilometerbeprijzen, namelijk de start van het aanbestedingsproces voor het garantiespoor. Ik wil hier nogmaals benadrukken dat de minister toegezegd heeft dat de Kamer een uitspraak zal doen over het starten en sluiten van de dedicated back office. Wij hechten sterk – ik zeg het nog maar eens, wellicht ten overvloede – aan het level playing field tussen het hoofdspoor en het garantiespoor.

Graag ontvangen wij een planning van de te verwachten overlegmomenten met de Kamer, met daarbij vermeld welke beslissing op die momenten genomen moet worden.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. In het algemeen overleg heeft de CDA-fractie uitgesproken dat wij elk halfjaar op grond van de in het regeerakkoord opgenomen criteria zullen oordelen over rood, oranje of groen licht voor het kilometerheffingsplan. Wij geven vandaag twee keer groen licht: één keer met betrekking tot de voorstellen die tot nu toe door het kabinet aan de Kamer zijn voorgesteld en één keer door middel van de volgende motie.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat invoering van de kilometerprijs een

onmisbare bijdrage levert aan de totale CO<sub>2</sub>-reductie van verkeer en vervoer en daarmee aan de klimaatdoelstelling van het kabinet;

overwegende dat in het project Anders Betalen voor Mobiliteit de principes eerlijkheid en lastenneutraliteit vooropstaan;

overwegende dat niet van alle motorrijtuigen de CO<sub>2</sub>-uitstoot bekend of beschikbaar is;

verzoekt de regering om, binnen de geldende randvoorwaarden van eerlijkheid en lastenneutraliteit, voor die voertuigcategorieën waarvoor het nu al mogelijk is in het basistarief, de differentiatie mede op basis van de CO<sub>2</sub>-uitstoot vorm te geven;

verzoekt de regering verder om te onderzoeken op welke wijze op korte termijn ook voor de overige voertuigcategorieën differentiatie naar CO<sub>2</sub>-uitstoot mogelijk is;

verzoekt de regering, de Kamer bij de indiening van de thans in voorbereiding zijnde Wet kilometerprijs over dit onderzoek te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans, Roefs, Cramer, Van der Ham en Van der Staaij.

Zij krijgt nr. 96 (31305).

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**Voorzitter: Van Haersma Buma**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden vriendelijk voor hun bijdragen. Ik zal, indachtig het sinterklaasregime, proberen het kort te houden en direct over te gaan tot het advies van de regering over de ingediende moties.

Ik begin met de motie van de heer Van der Ham. Ik heb hem in het algemeen overleg in positieve bewoordingen toegesproken over zijn gedrevenheid om de milieuopbrengst van het systeem maximaal te laten zijn. Ik heb wel gezegd dat het coalitieakkoord stoelt op het jarenlange werk van het platform-Nouwen en vooral van de organisaties die het systeem hebben uitgedacht nadat de heer Stellingwerf ooit aan de basis ervan heeft gestaan. Dat betekent dat het binnen de principes moet zijn. De motie is qua milieuwinst heel positief. Zowel wat CO<sub>2</sub>-uitstoot als andere schadelijke stoffen betreft moet die winst worden gehaald en verschillende scenario's worden onderzocht op welke wijze en in welke omvang er milieuwinst kan worden geboekt. Daar ben ik het allemaal zeer mee eens. Ik heb alleen geprobeerd te zeggen wat ik de meest logische volgorde vind. Binnen de randvoorwaarden van eerlijkheid en het overslaan van al bestaande kosten naar een gevariabiliseerde vorm, waarbij de eerlijkheid en de principes overeind moeten blijven, moeten wij elkaar uitdagen om een differentiatie te bereiken die het maximaal haalbare eruit haalt en die maximaal zal kunnen bijdragen aan de doelstellingen die ook in Schoon en Zuinig staan. Het aparte hiervan is dat

## Eurlings

er over een paar jaar misschien weer differentiatie-mogelijkheden worden gevonden die nog beter zijn binnen die principes. Het opnemen van absolute doelen voor een maatregel is niet alleen wetstechnisch een wat vreemde eend in de bijt omdat dat bij Schoon en Zuinig thuishoort, maar het heeft ook iets heel statisch. U weet hoe moeilijk het soms is om een wet te veranderen. Waarom zouden wij niet, uitgaande van datgene wat u iedere keer terecht positioneert, met elkaar de discussie over de scenario's aangaan? Er is bij ons geen enkele dogmatiek, anders dan het niet willen loslaten van de principes, want daar sta ik voor. Binnen die principes kunnen wij proberen het maximale eruit te halen en die discussie begin volgend jaar te laten plaatsvinden. Dat lijkt mij beter dan nu doelstellingen in een wettekst op te nemen. Misschien kunnen wij die discussie afwachten en op basis daarvan concluderen of dat volgens u voldoende oplevert.

De **voorzitter**: De heer Van der Ham op de suggestie van de minister dan wel de interruptie van hemzelf.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Wat een breed palet aan mogelijkheden biedt u mij. Ik ga graag in op de woorden van de minister. Misschien kan ik hem een beetje geruststellen. Ik heb niet voor niks de motie van de heer Koopmans ondersteund. Die zegt namelijk: onderzoek alles goed en kijk wat het meest rendabel is qua invoering met de meeste milieuwinst daarbinnen. Vervolgens kunnen wij binnen het traject van de wetgeving een doel in de wet zetten. Overigens, om het probleem op te lossen van het statische karakter, waarop de minister terecht wijst, zou je de concrete uitwerking bijvoorbeeld in de vorm van de memorie van toelichting kunnen gieten: niet in de wet, maar in de toelichting daarop. Er zijn allerlei varianten waarin je meer flexibiliteit inbouwt, waardoor je dat statische voorkomt, maar waarbij je wel het richtinggevende neerlegt. Ik hoop dat ik de minister met deze woorden, deze duiding een beetje gerust heb gesteld. Het gaat niet over de hoeveelheid. Dat staat niet in de motie.

Minister **Eurlings**: De heer Van der Ham wil geen absolute normen opnemen die wij moeten halen, maar wel de doelen en de richting waarin wij moeten denken. Ik wil best nadenken over wat wij in die richting kunnen doen. Het systeem is natuurlijk ook voor bereikbaarheid bedoeld. Je zult dus ook bereikbaarheidsdoelen moeten opnemen. Ik denk ook aan de verkeersveiligheid. Ook die component moet in doelen terechtkomen. Hoe zijn die vervolgens te materialiseren in het verdere proces? Als de heer Van der Ham gewoon wil markeren waarvoor dit bedoeld is, als hij later wil kunnen bekijken of het systeem in den brede heeft opgebracht wat wij ervan verwacht hadden, dan wil ik best bezien of dat op een manier te realiseren is. Ik wil niet in de klem vallen dat wij de input en de output gaan omdraaien. Dan zeg ik: laten wij elkaar scherp bevragen op de scenario's die dadelijk voorliggen. Als de heer Van der Ham wil aangeven dat het milieu ook een belangrijk doel is, dan wil ik best bekijken hoe ik dat op een goede manier in de memorie van toelichting kan laten landen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat zou al heel mooi zijn. Wij hebben de behandeling van de wet natuurlijk nog te gaan. Ik vraag de minister met de motie om een doel in

de wet op te nemen. Wij hoeven niet elk specifiek doel in de wet uit te benen; dat kan bijvoorbeeld in de memorie van toelichting. Dan hebben wij elkaar al behoorlijk gevonden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik neem moties en de teksten daarvan altijd zeer serieus en ik vrees dat ik dit feestje enigszins moet verpesten. In de tweede overweging van de motie staat dat het wenselijk is dat bij de uiteindelijke invoering van kilometerbeprijzing het beoogde milieurendement richtinggevend wordt. Vindt de minister dat met mij een nieuwe voorwaarde in de afspraken die wij met elkaar gemaakt hebben? Het is wel van belang, maar het is echt iets anders dan "richtinggevend".

Minister **Eurlings**: Op dit vlak neemt u mij de woorden uit de mond. Deze overweging neemt de balans tussen de verschillende doelen weg. Het gaat om een samenspel van doelen en niet alleen om milieu. Het zal ook niet de bedoeling van de heer Van der Ham zijn. Als je maximaal milieurendement wilt halen en je zou dat niet in balans met de rest doen, dan kies je voor € 100 per kilometer...

De heer **Van der Ham** (D66): Ik kan dit direct uit de wereld helpen. Als wij een optimale milieuwinst willen, in combinatie met alle andere zaken die wij rond de kilometerbeprijzing belangrijk vinden, dan moet die beoogde milieuwinst op dat onderwerp wel richtinggevend zijn.

Minister **Eurlings**: Misschien is het een optie om de motie aan te houden en ons te laten komen met een voorstel. Op dat moment kan de heer Van der Ham beoordelen of dat is wat hij bedoelde. Het punt is dat er ook bereikbaarheidsdoelen zijn. De CPB-doorrekening van november vorig jaar is heel helder. Milieu is ook een belangrijk doel. Wat gebeurt er als wij zowel het bereikbaarheidsdoel als het milieudoel niet halen? Wij moeten de balans altijd blijven bezien. Ik zie dat de heer Vendrik helemaal enthousiast wordt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb een probleem met de duiding die de heer Van der Ham van de tekst geeft. Hij zegt dat het in de wet, maar ook in de memorie van toelichting kan. In de motie staat echter: in de wet én in de memorie van toelichting. Als de heer Van der Ham het anders wil, moet hij de motie aanpassen. Anders is er onduidelijkheid over de vraag waar wij ja of nee tegen moeten zeggen.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is goed dat wij dit even uitbenen. Het hoofddoel kun je natuurlijk in de wet opnemen. Je kunt in de wet opnemen dat de wet beoogt om een aantal dingen te doen op het gebied van milieu, CO<sub>2</sub> en andere vieze stoffen. Hoe je dat vervolgens uitwerkt en waar je het op moet laten terugslaan, lijkt mij niet zinnig om in de wettekst zelf op te nemen. Dan maak je het heel star. Dat zou in de memorie van toelichting kunnen worden opgenomen. Voor een deel kan het in de wet. Qua uitwerking kan het in de memorie van toelichting. Zo doen wij dat natuurlijk heel vaak.

Minister **Eurlings**: Met die toelichting moet ik aanmerking van de motie ontraden. Als ik de motie mag opvatten als een soort kwalitatieve opneming van de



## Eurlings

doelen in de memorie van toelichting, kan ik er milder over denken. Op het moment dat het ook in de wetstekst moet staan en kwantitatief moet zijn, kom je op het probleem dat je, als het achteraf tegenvalt, dat moet gebruiken om de tarieven bij te sturen. Tegelijkertijd heb je een bereikbaarheidsdoelstelling.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zeg het juist omgekeerd. Het gaat juist niet om uitwerking in de wetstekst.

De **voorzitter**: Zo is het voldoende. De minister heeft zijn oordeel over de motie gegeven.

Minister **Eurlings**: Misschien kan er nog naar het dictum gekeken worden. Ik zou het liefste hebben dat wij bij beide scenario's een overtuigend pakket kunnen bieden. Daar moeten wij ons scherp op bevragen en daarna bekijken hoe wij dat vervolgens kunnen laten neerslaan. Wij liggen helemaal niet zo ver van elkaar af. Dat voel ik gewoon zo. De tekst is nu richtinggevend, maar de bereikbaarheid is evenzeer richtinggevend en dat mis ik in de tekst. Wellicht kan de motie gewijzigd worden, maar zoals zij er nu ligt, zal ik de aanneming ervan om deze redenen moeten ontraden. Ik zeg dat wel met waardering voor de milieudoelen waar de heer Van der Ham bij het systeem voor staat.

Dan kom ik bij de motie van de heren Madlener en De Krom. De heer De Krom heeft meerdere moties ondertekend. Gaat men samen de vlag ophangen en welke vlag gaat het zijn? Ik ben het met deze motie natuurlijk oneens omdat het systeem wel degelijk bijdraagt aan de bereikbaarheid. Het heet ook geen "rekeningrijden" meer, maar "kilometerheffing". Ik heb nog een aantal andere argumenten die steekhoudender zijn dan het laatstgenoemde argument. De positie van de indianers is zeer bekend en zeer consistent, maar zoals bekend gaat het coalitieakkoord uit van de invoering van het systeem. Ik hecht eraan om nogmaals te zeggen dat wij een gat hebben van 6 mld. of 7 mld. in de aanleg van wegen als wij het niet invoeren. Dat gat heb ik tot nu toe niemand zien dekken.

Dan kom ik bij de motie-Vendrik/Van der Ham over het ingroeienscenario. Ik heb al eerder gezegd dat ik hun graag tegemoet zou willen komen. Met een regionaal systeem kun je al een beeld schetsen van wat het systeem over het hele land zou kunnen opleveren. Dat zou het enthousiasme van mensen kunnen vergroten omdat zij zien dat er beter doorgereden kan worden. Mensen kunnen hun keuzes anders maken, zeker als het mobiliteitsmanagement in het openbaar vervoer in zo'n regio al op het gewenste niveau is gebracht. Het probleem met regionale invoer is echter dat mensen kunnen anticiperen. Als ik in Amsterdam woon en heel veel door de spits rijd, zet ik de auto op de naam van mijn tante uit Valkenburg. Dan kan ik gewoon door de spits zonder spitstarief te betalen. Als ik in Amsterdam woon en bijna niet rijd, houd ik de auto natuurlijk gewoon op mijn naam en heb ik voordeel omdat ik de vaste lasten niet meer hoeft te betalen. Mensen rekenen toch allemaal een beetje door de beurs. Zo krijg je dat mensen heel gemakkelijk kunnen anticiperen. In de toekomst wordt het bovendien nog gemakkelijker om een auto over te laten schrijven.

Hoe wij het ook verder onderzoeken, deze negatieve kant van het regionale scenario blijft overeind. Wij hebben dit altijd naar voren gebracht in het nationaal

mobiliteitsberaad en in discussies met de koepels VNG en IPO. Er is nooit op welke manier dan ook enig beeld gekomen over hoe je dit zou kunnen voorkomen. Het grote voordeel van aselechte ingroei is dat er een aantal keer per jaar een hele rits nummerborden bij komt. Als ik de auto op naam van mijn tante zet, weet ik niet of over twee maanden de brief bij mijn tante op de mat zal vallen waarin staat dat zij in het nieuwe systeem komt. Daarmee loont zo'n beweging dus veel minder. Ik leg de Kamer nu al de keuze voor op basis van deze constatering. Dat hoeft ik niet later te doen. Ik had het best graag regionaal willen doen, maar ik kom niet over dit kardinale kritiekpunt heen. De keuze die ik de Kamer voorleg, is aselechte ingroei.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik woon zelf ik Amsterdam en ik heb geen tante in Valkenburg.

Minister **Eurlings**: Maar misschien ook geen auto?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vrees dat er heel veel Amsterdammers zijn zonder tante in Valkenburg.

Minister **Eurlings**: Dat is een sombere constatering.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Daar kun je over twisten, maar laten wij dat niet doen. De motie vraagt niet om nu al die definitieve keuze te maken. Wij verzoeken de minister om verder te studeren om het probleem dat hij signaleert, mee te helpen oplossen. Dit is bij dezen ook een zware uitnodiging aan de vier grote gemeenten en de VNG. Ik zeg dit niet voor niets, want de minister en ik zijn het eens over de grote winst die een regionaal model met zich mee zou kunnen brengen.

De **voorzitter**: Komt u tot uw vraag?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik verzoek de minister om er nog eens naar te kijken. Ik wil hierover niet scherpslijpen, maar ik vind het te snel om nu al te kiezen. Ik zou het goed vinden als wij dat debat definitief beslechten bij de behandeling van het wetsvoorstel en als de minister de tijd neemt om dit probleem samen met de grote steden, die hier zeer op aangedrongen hebben, te bespreken.

Minister **Eurlings**: Het staat de Kamer altijd vrij om andere keuzen te maken. In dat geval moeten wij wel op verschillende momenten in het proces bezien hoeveel vertraging dat in het tijdpad gaat opleveren, want je moet weten waar je aan toe bent en daar verder op anticiperen. Er hangt nogal veel vanaf, trouwens ook qua inbouwlasten et cetera. Het is een gigantische opgave om in één regio ineens alle auto's om te moeten bouwen. Ik zie er wel het voordeel van in als dit zou kunnen, maar ik praat hier al anderhalf jaar over, juist ook met de grote steden. Ik vraag ze: is er een systeem of een manier te bedenken waarmee je dit kunt ondervangen? Dit nog los van de complexiteit dat je dan in één regio een heel ander belastingregime moet hebben, hoewel dat misschien nog wel is te ondervangen. Die oplossing is er echt niet gekomen.

Hoe bereiken wij dan wel de goede kanten van de regionale ingroei? Ik heb vorige week met de heer Herrema, wethouder van Amsterdam, afgesproken dat nu al, nog voor de eerste auto een kastje heeft, er in

## Eurlings

Amsterdam de facto met een spitstarief gaat worden geëxperimenteerd om te bezien wat de effecten in de praktijk zijn en dat deze proef verder wordt opgeschaald. Wij hebben afgesproken dat er vanaf de eerste auto in de Noordvleugel een ingroei in het spitstarief zal zijn. In dat geval krijg je dus al een soort regionale ingroei met het spitstarief, waarvan wij kunnen zien hoe het uitwerkt, zodat wij ervan kunnen leren en het vervolgens op die manier in de rest van het land kunnen uitrollen. Alleen dit kardinale punt krijg je niet weggepoetst. Het mag dan misschien of helaas of gelukkig zo zijn dat veel mensen uit Amsterdam geen tante in Valkenburg hebben, maar zij hebben er misschien wel eentje in Volendam en anders wel eentje in Rotterdam of in Den Haag. In dat geval heb je nog hetzelfde probleem.

De **voorzitter**: Gelet op het feit dat dit nog steeds een VAO is, verzoek ik zowel de minister als de Kamer om compact te zijn in de spreektekst.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben benieuwd naar de gevolgen voor de waarde van je auto als op kenteken een kastje wordt ingebouwd. Als je dan je auto wilt verkopen, wil niemand die meer hebben.

Minister **Eurlings**: Ik ben dat niet met u eens, want dat hangt er maar net vanaf: als ik weinig kilometers rijd, maar ik houd van die mooie Engelse Jaguar die mij nu veel vaste lasten oplevert, dan wordt die tweedehands Jaguar natuurlijk extreem veel aantrekkelijker, omdat ik nauwelijks kilometers maak en hij dus veel goedkoper wordt. Hetzelfde geldt overigens, zeg ik tegen de heer Roemer, ook voor de Fiat 500 tweedehands: als ik weinig rijd, dan wordt die aantrekkelijker in het nieuwe systeem. Alleen voor de veelrijders wordt die auto onaantrekkelijker, want zij moeten meer betalen. Het zal erom hangen wie er boven het gemiddelde zit en wie eronder. Voor de ene helft van de samenleving wordt die tweedehands auto aantrekkelijker en voor de andere helft onaantrekkelijker. Mij dunkt dat die effecten elkaar ongeveer opheffen.

De **voorzitter**: Volgens mij hebt u nu drie van de zes moties besproken.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, ik ga vaart maken. Ik begrijp uw oproep.

De heer Vendrik verzoekt de regering in zijn motie op stuk nr. 94 om een scenario door te rekenen dat de kabinetsdoelstelling van 13 tot 17 megaton reductie-uitstoot binnen handbereik brengt. Ik heb eerder gezegd dat er veel maatregelen zijn die tot de doelstelling moeten leiden, waaronder bronbeleid en biobrandstoffen, en dat ik samen met de ambtgenoot van VROM tot een overtuigend blijvend pakket zal komen. Wij moeten in onze scenariodiscussie ervoor zorgen dat kilometerbeprijzing daaraan, binnen de principes, maximaal kan bijdragen. Ik zou het echter niet goed vinden om andersom te gaan redeneren en het totaal dat moet worden gehaald grotendeels neer te laten dalen op één project, omdat je daarmee weer dreigt om de principes los te laten die jarenlang zijn opgebouwd. Laten wij elkaar scherp bevragen op die scenario's. Ik heb de Kamer uitgedaagd om te komen met scenario's die binnen die principes vallen en die niet zijn meegenomen, zodat ik ze alsnog kan meenemen. Ik ben dus volstrekt

open op dat vlak, maar wel binnen de principes. De redenering van de heer Vendrik is precies andersom. Laten wij elkaar kritisch bevragen op wat het maximaal kan bijdragen, maar niet nu de totaaldoelstelling doorrekenen naar dit systeem.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vrees dat wij niet verder komen. De motie beoogt feitelijk een informatieverzoek. Ik houd de minister opnieuw voor dat ik het heel vreemd blijf vinden dat een informatieverzoek van de Kamer, van een oppositiefractie die niet gebonden is aan de afspraken uit het regeerakkoord, gelegd wordt langs diezelfde afspraken. Ik snap dat dit de arbeidsvoorwaarden van de minister zijn bij de kilometerheffing. Dat respecteer ik. Een informatieverzoek van de Kamer kan echter nooit langs die meetlat worden gelegd. Ik maak daar bezwaar tegen. Ik verzoek de minister om voor dit onderzoek ruimte te creëren, overigens niet omdat ik hem wil overhalen om een ander coalitieakkoord te schrijven. Dat zit er niet in, zo vrees ik. Het is echter voor mijn fractie wezenlijk om de kilometerheffing van de minister te testen op haar materiële consequenties. Voor ons is milieuwinst erg belangrijk.

Minister **Eurlings**: Ik ben niet bereid iets door te rekenen dat het systeem op zijn grondvesten zal doen schudden. Daarvoor ben ik niet aangenomen. Ik reken alles door, maar niet als het de afgesproken principes met voeten treedt. Dat druist in tegen het coalitieakkoord en tegen het systeem van beprijzing zoals het is opgebouwd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het wordt ingewikkeld omdat de minister weigert te reageren op mijn vraag. Hij kan van mij echter niet vragen dat ik mijn informatieverzoek beperk tot de afspraken in het coalitieakkoord. Dat zegt de minister echter elke keer.

Minister **Eurlings**: Ik ben het oneens met de heer Vendrik. Ik vind dat hij de verkeerde volgorde kiest. Ik heb hem uitgedaagd om welk scenario dan ook op tafel te leggen, zolang het past binnen de afgesproken principes. Dan gaat het natuurlijk niet om € 100 per meter rijden. Als hij met zo'n scenario komt, reken ik het graag door. Ik ga echter, met alle tijdsdruk die op mijn team ligt, niet allerlei scenario's doorrekenen die de principes met voeten treden. Dat is verloren tijd. Of wil de heer Vendrik niet in 2011 of 2012, maar in 2020 beginnen? Dan heb ik een wereld aan tijd en kan ik onderzoeken tot ik zo oud ben als Methusalem. Ik ben het echter politiek oneens met de volgorde van de motie. Wij komen niet tot elkaar. De Kamer zal dus een uitspraak moeten doen. Ik vind het overigens jammer dat de heer Vendrik niet waardeert dat ik heb gezegd dat ik alle scenario's wil doorrekenen die binnen de afgesproken principes passen. Ik ga echter niet aan de knoppen draaien en het zo duur maken dat niemand in Nederland meer auto kan rijden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het argument van tijd vind ik belangrijk. Ik kan mij echter voorstellen dat het niet zo heel moeilijk is om een en ander door te rekenen omdat er al rekenmodellen zijn. Je stopt erin wat je als uitkomst wilt hebben en ziet vervolgens toch wat de kilometerprijs is? Het is toch ook niet raar dat de Kamer weet wat het kost als wij met de kilometerbeprijzing alle milieudoelen halen? Dan weten wij direct dat wij dat waarschijnlijk bij

## Eurlings

lange na niet halen. Dan is ook direct duidelijk dat wij nog andere zaken moeten organiseren. Ik kan mij dus vinden in dit verzoek. Ik ben zelfs benieuwd naar hoe hoog de prijs zou zijn.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Roefs vraagt mij om dingen te doen die in strijd zijn met het ook door haar partij ondertekende coalitieakkoord. Dan moeten wij maar een ander coalitieakkoord afspreken, zeg ik dan maar even heel cru. De lijn is dat de vaste lasten worden omgeslagen in de variabele lasten en niet dat wij de hoogte van de prijs tot aan ieder plafond laten fluctueren. Wij moeten elkaar goed begrijpen. De basisprijs wordt omgeslagen van de vaste lasten bpm en motorrijtuigenbelasting in een basisprijs. Het gaat er bij het milieu niet om de prijs hypothetisch zo hoog te maken dat wij onze doelstellingen bereiken. Ik kan mevrouw Roefs verzekeren dat dat de nodige reuring in de samenleving zal opleveren en weinig draagvlak voor dit systeem. Het gaat erom het basistarief zodanig te differentiëren dat wij een maximaal milieueffect bereiken, binnen de principes van Nouwen en het coalitieakkoord. Die discussie gaan wij nog voeren, in alle openheid. Misschien komt de prijs wel uit op € 10 per kilometer. Dan staat het land wel stil. Ik vind dat niet realistisch. Het druist ook in tegen het coalitieakkoord.

De **voorzitter**: Ik wijs de minister en de leden erop dat dit een VAO is. Dit punt is al uitgebreid behandeld in een algemeen overleg. Wij spreken nu over een motie die is ingediend op een punt dat al in dat AO is besproken. Ik geef het woord aan de heer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Ik aarzelde even om te interrumperen. Ik vind echter dat de heer Vendrik een punt heeft. De regering is grondwettelijk gehouden om de Kamer de inlichtingen te geven waar zij om vraagt. De minister verenigt dit tot zaken die binnen de afspraken van het regeerakkoord passen. Als dat niet zo is, doet hij het niet. Ik had in het AO namelijk dezelfde vraag gesteld. Ik vroeg of de minister, als hij die 3,5 mld. investeert in de belangrijkste knelpunten, bereid was om dit uit te rekenen. Ik kreeg hetzelfde antwoord: neen. Ik vind dit een principiële punt. Ik vind eerlijk gezegd dat de minister niet kan weggelaten met dit antwoord.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik fundamenteel oneens met de heer De Krom. Als hij dat vraagt, kan ik zeggen dat ik van mening ben dat wij het niet moeten doen. Als hij de meerderheid van de Kamer achter zich krijgt, zal ik in principe geneigd zijn om die uitspraak van de meerderheid over te nemen. Ik zeg daar dan wel direct bij wat de gevolgen voor de vertraging zullen zijn. Zo simpel is dat. Omdat de heer De Krom iets zegt, hoef ik als minister toch niet direct te zeggen dat ik het een goede tijdsinvestering vind van het team om ik weet niet wat te gaan doen? Als hij de meerderheid van de Kamer erachter krijgt, is dat prima. Dan zal ik kijken hoe wij het kunnen doen. Ik zal dan ook direct de vertraging ervan communiceren, want voor wat hoort wat. Wij leven in een wereld waar dingen niet vanzelf gaan. Mijn keuze is het dus niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Er wordt een principiële punt van gemaakt. Ik denk dat de minister staatsrechtelijk volstrekt gelijk heeft als hij zegt dat hij dit niet voor zijn kop neemt. Ik zeg echter tegen de heer Vendrik dat wij in

onze eigen procedurevergadering kunnen afspreken dat wij advies vragen. Wij hebben nu toegang tot alle planbureaus. Ik heb daar niets op tegen, maar met deze motie bindt de heer Vendrik de minister, laat ik zeggen, ook een beetje op weg naar... Ik vind dat de minister volstrekt terecht handelt. Wij kunnen er met elkaar best een andere oplossing voor zoeken. Dat is, denk ik, ook handig.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap wat de heer Koopmans bedoelt. Het probleem is hier alleen dat het best denkbare model dat wij nodig hebben om de kilometerheffing zo goed mogelijk door te rekenen, in handen is van deze minister van Verkeer en Waterstaat. Als ik naar het Centraal Planbureau ga om de GroenLinks-tegenbegroting te laten doorrekenen, krijg ik nooit te horen dat dit niet in het coalitieakkoord staat. Als ik naar het Planbureau voor de Leefomgeving ga om – ik noem maar wat – een openruimteheffing door te rekenen in het kader van de ruimtelijke ordening, krijg ik nooit te horen dat dit niet in het regeerakkoord staat. Dat zou hier dus ook niet moeten gelden. Ik vind dat de minister dat argument niet mag gebruiken.

De minister suggereert dat ik hem vraag om een kilometerheffing door te rekenen die echt van god los is, van € 100 per kilometer. Dat staat niet in de motie. De motie roept op om het kabinetsbeleid uit te voeren: 13 tot 17 megaton CO<sub>2</sub>. Ik ben dan zelfs nog zo vriendelijk geweest om daar de ruimte te laten voor ander beleid om die CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren, waaronder biobrandstoffen en bronbeleid, waarvan wij allemaal weten...

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, uw interruptie is nu een inbreng aan het worden. Ik geef de minister het woord...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vraag de minister dus om een scenario door te rekenen dat misschien strijdig is met "Nouwen", maar dat er wel voor zorgt dat het regeerakkoord wordt uitgevoerd.

De **voorzitter**: Het is nu voldoende, mijnheer Vendrik. De minister antwoordt.

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat als de Kamer nog scenario's heeft voor het milieu die binnen de principes van Nouwen passen, ik die met graagte doorreken. Ik kan alleen maar constateren dat de heer Vendrik met dat genereuze aanbod niet tevreden is en dat hij dus niet binnen de principes van Nouwen wil blijven. Hij heeft dan het recht om te proberen, de Kamer aan zijn kant te krijgen. Als hij de Kamer aan zijn kant krijgt, zal ik inderdaad bezien hoe ik met de motie omga en of ik haar alsnog uitvoer. Maar omdat de heer Vendrik het hier toevallig zegt, hoef ik nog niet direct te buigen. Ik weet namelijk wel dat het heel veel vertraging kan opleveren en dat het de zaak onnodig compliceert. Maar goed, de heer Vendrik kan de motie gewoon in stemming brengen. Ik kan nu al zeggen dat het er alle schijn van heeft dat de heer Vendrik de principes van Nouwen dus niet als vaststaand hanteert. Dan hebben wij daarover een verschil van mening. Het is niet alleen vanwege het coalitieakkoord dat ik deze mening ben toegedaan. Ik sta echt voor deze principes, omdat het de enige manier is om het draagvlak voor het systeem in den brede te houden. Als de motie in stemming wordt gebracht, zal ik

## Eurlings

erop reageren, ook door aan te geven welke vertragingen zij met zich zou meebrengen. Wij zijn heel open over de gevolgen van dit soort extra dingen. Zo simpel werkt de democratie. De heer Vendrik kan proberen om de Kamer achter zich te krijgen; ik zal er dan op reageren.

De **voorzitter**: De heer Madlener heeft nog geen vragen gesteld over dit onderdeel. Daarom geef ik hem het woord voor een korte laatste vraag.

De heer **Madlener** (PVV): De minister maakt het nu wel heel verleidelijk om die motie te steunen. Tot hoeveel vertraging leidt deze motie, volgens hem?

Minister **Eurlings**: Als u deze motie steunt, mijnheer Madlener, kunt u in Rotterdam uitleggen dat u het niet eens bent met de principes van eerlijkheid en niet meer betalen en dat u dus wel wilt dat automobilisten meer gaan betalen in het nieuwe systeem. Dat lijkt mij in de stad van de wereldhaven niet echt het meest populaire bericht, zeker niet gezien de mensen die normaal gesproken zo geporteerd zijn van uw discours.

In de volgende motie van de heer Vendrik wordt ook gevraagd om reductiedoelstellingen in megatonnen et cetera. Mijn reactie daarop is eigenlijk in lijn met de discussie die wij zojuist hadden. Laten wij binnen de principes de scenario's doorrekenen en proberen het beste scenario te vinden. Ik hoop ook echt dat mensen als de heer Vendrik serieus met voorstellen komen. Zij moeten echter wel binnen het principe blijven dat het systeem geen geld-uit-de-zakklopperij bij de automobilist wordt. Ook het aanvaarden van deze motie ontraad ik derhalve.

Er is nog een motie van de heer Koopmans die mede is ondertekend door de leden Roefs, Cramer, Van der Ham en Van der Staaij. In principe is dat wel een sympathieke motie. Zij vragen de regering om voor die voertuigcategorieën waarvoor het mogelijk de differentiatie vorm te geven, maar ook om te onderzoeken op welke wijze op korte termijn ook voor overige voertuigcategorieën differentiatie naar CO<sub>2</sub>-uitstoot mogelijk is. Ik begrijp de bedoeling. Het is een ambitieuze motie. Ik zou zo niet weten wat het verzoek om dat voor alle categorieën door te rekenen met zich meebrengt. Ik snap de doelstelling erachter en die lijkt mij sympathiek. Ik kan de gevolgen niet helemaal overzien. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer over. Mocht zij aangenomen worden, waar het gezien de ondertekening naar uitziet, zal ik bezien hoe ik eraan tegemoet kan komen. Het zal wel het nodige extra betekenen, ook wat betreft het milieu, als de differentiatie ook moet worden doorgevoerd voor de overige voertuigcategorieën. Ik zal daar mijn best voor doen. Ik laat het oordeel over deze motie graag aan de Kamer over.

Ik ben mevrouw Roefs nog een antwoord schuldig.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb nog een vraag over de voorlaatste motie, de laatste motie van de heer Vendrik. De minister verwijst opnieuw naar de discussie met betrekking tot Nouwen. Dit kabinet heeft toch de doelstellingen van Schoon en Zuinig ook aan het verkeer opgelegd? Ik ben er redelijk confuus van, vandaar dat ik pas laat uit mijn stoel ben gekomen. Ik snap niet waarom de minister zegt dat Nouwen nu voor hem zaligmakend is, om het zo maar even te zeggen, en dat hij de

kabinetsdoelstellingen daar niet in kan meenemen. Zo heb ik het begrepen.

Minister **Eurlings**: Het is goed dat die vraag wordt gesteld, want zo heb ik het niet bedoeld. Wij hebben ook bereikbaarheidsdoelstellingen. De Nota Mobiliteit is veelvuldig vastgesteld en herbevestigd hier in de Kamer. Toch gaan wij die bereikbaarheidsdoelstellingen niet in de wet inzake de kilometerprijs vastpinnen als hetgeen waarop wij dit systeem wettelijk afrekenen. Mijnheer Cramer, u zult er als eerste bij zijn om te zeggen dat wij veel meer doen voor de bereikbaarheid, dat wij 4,5 mld. besteden aan het openbare vervoer om de druk van de weg weg te nemen, dat wij benuttingsmaatregelen willen nemen en dat wij mobiliteitsmanagement willen invoeren. Er is een behoorlijke set van maatregelen waarmee wij die bereikbaarheid willen realiseren. Daarom pinnen wij het bereikbaarheidsdoel van de kilometerprijs niet vast in deze wet om daarmee dit systeem alleen daarvoor verantwoordelijk te maken.

Datzelfde geldt voor het milieu. Tal van maatregelen uit Schoon en Zuinig staan op mijn dossier. Ik ben er continu met mevrouw Cramer over in gesprek. De kilometerprijs is van belang. Daarom vind ik die scenariodiscussie zo van belang. Als er betere differentiaties mogelijk zijn binnen de principes, zou ik gek zijn om niet daarvoor te kiezen. Ik sta er open voor. Ik vind het te ver gaan om die doelstellingen in den brede alleen op te hangen aan dit systeem. Dat doen wij bij bereikbaarheid ook niet en terecht. Er zijn meer instrumenten waarmee wij de doelen moeten bereiken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Dat verheldert wel wat, maar nog niet alles. Ik heb de heer Vendrik niet horen zeggen dat het alleen maar om de doelstelling van de megaton gaat. Zoals hij het zegt, moet het voorstel passen binnen die scenario's met in dit scenario een accent op de besparing op de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat kan toch nog steeds binnen die doelstellingen passen?

Minister **Eurlings**: Ik kan mij best voorstellen dat wij gaan evalueren. Dat moet echter worden uitgewerkt en wij moeten er nader met elkaar over praten als wij die scenariodiscussie hebben gehad in het voorjaar. Er is geen enkele dogmatiek. Er is gewoon openheid, passend binnen de principes, bij het zoeken naar het beste scenario. Laten wij met elkaar afspreken dat wij na verloop van tijd evalueren om te bekijken of wij eruit halen wat wij eruit dachten te halen of dat er nog betere indelingen zijn. Daarvoor sta ik open. Het is geen kwestie van één instrument verantwoordelijk maken voor het totaaldoel. Dat gaat zowel op voor bereikbaarheid als voor milieu. Het opnemen van een getal biedt ook maar een schijnzekerheid. Ook bij het milieu hangt het van zo veel factoren in het vervoer zelf af. Het hangt af van de vraag hoe snel het gaat met de innovaties. Hoe snel zetten deze door? Hoe snel kunnen wij alternatieve bronnen van energie gebruiken? Het heeft iets erg statisch in zich. Er wordt een zekerheid geveinsd die niet alleen met het systeem bereikt kan worden.

Sorry dat ik hiervoor zo veel woorden gebruik, voorzitter. Ik bespeur uw ongeduld en dat begrijp ik. Dit is echter een heel belangrijk punt. Ik zou zo graag hebben dat wij aan het begin van het voorjaar, wanneer wij over de scenario's komen te spreken, bekijken hoe



## Eurlings

wij het milieudoel zo goed mogelijk kunnen dienen. Dat kan voor mijn part op basis van een goede technische briefing gebeuren, die duidelijk maakt wat er allemaal ligt en wat alle actoren in het veld ervan denken. Vervolgens kunnen wij bekijken wat dit allemaal maximaal oplevert. Dat lijkt mij een betere volgorde.

Mevrouw Roefs plaatste een opmerking over het garantiespoor en het hoofdspoor. Ik herbevestig in dit debat, dat woordelijk wordt genotuleerd, dat de Kamer inderdaad mede aan de bal is bij de vraag wanneer wij het garantiespoor opschalen of, hopelijk, niet opschalen, en daarvoor definitief kiezen. Dat wordt expliciet aan de Kamer voorgelegd. Daarbij is zij zelf aan de bal, zeg ik om iedere twijfel weg te nemen dat wij het hoofdspoor niet het hoofdspoor zouden willen laten zijn. Daarnaast verzocht mevrouw Roefs, in mijn woorden, om een soort van tijdbalk, waarop te zien is welke beslissingen om en nabij op welk moment komen. Ik zeg die van ganser harte toe. Daarbij merk ik wel op dat het een glijdende planning is. Je ziet de laatste tijd weer dat alles een beetje doorschuift. Het beeld zoals dat nu bestaat, met de onzekerheidsmarge op dat vlak, wil ik de Kamer graag doen toekomen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de korte beantwoording.

Sluiting 18.36 uur



### **Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:**

drie brieven van de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal met de mededeling dat zij in haar vergadering van dinsdag 25 november 2008 de haar door de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden voorstellen van (Rijks)wet gedrukt onder de nummers 31084, 31343 (R1846) en 30145 heeft aangenomen.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen.



### **De volgende brieven**

Verslag van de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen (Razeb) van 10-11 november 2008 - 21501-02-860  
minister van Buitenlandse Zaken, Verhagen M.J.M. - 21 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Geannoteerde agenda Landbouw- en Visserijraad 28 november 2008 - 21501-32-308  
minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Verburg G. - 21 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Geannoteerde agenda VTE-Raad (energie) van 8 december 2008 - 21501-33-197  
minister van Economische Zaken, Hoeven van der M.J.A.

- 24 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Voorstellen tot het sluiten van een uitvoeringsverdrag inzake gedeeltelijke herziening van het Radioreglement - 23908-(R1519)-86  
minister van Buitenlandse Zaken, Verhagen M.J.M. - 20 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Verslag van bevindingen DNB aangaande de Suo in 2005 - 25268-71  
minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Klink A. - 21 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Verwijsindex Antillianen - 26283-47  
minister voor Wonen, Wijken en Integratie, Laan van der E.E. - 25 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Reactie op het boek "Wat is er mis met vis?" - 26737-9  
minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Verburg G. - 21 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Voorhang wijziging tarieven Regeling diervoeders - 26991-232  
minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, Verburg G. - 21 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Verslag workshop "genetisch gemodificeerde gewassen en duurzame landbouw" - 27428-128  
minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Cramer J.M. - 24 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Verslag informele bijeenkomst van NAVO-ministers van Defensie op 9 en 10 oktober in Boedapest - 28676-71  
minister van Defensie, Middelkoop van E. - 24 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Reactie op de monitor extramurale AWBZ zorg 2007 - 2008 - 30597-40  
staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Bussemaker M. - 21 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Advies Commissie natuurherstel Westerschelde - 30862-23  
minister van Buitenlandse Zaken, Verhagen M.J.M. - 21 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Gevolgen kredietcrisis voor de reële economie - 31371-54  
minister-president, Balkenende J.P. - 24 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd

Tweede voortgangsrapportage Passend onderwijs - 31497-9  
staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Dijkzma S.A.M. - 24 november 2008  
Rondgezonden en gepubliceerd