

Albayrak

komen, voortvarend tegemoetgekomen. Vandaag blijkt dat zij twee weken nadat zij met de uitvoering is begonnen, nog niet tegen verrassingen aanloopt. Dat doet mij deugd. Zij gaat goed door. De VVD en de PVV waren destijds verbaasd omdat de illegalen onzichtbaar waren. Zij zijn nu verbaasd omdat zij zichtbaar zijn. Ik ben blij met een staatssecretaris die de kwestie realistisch behandelt. Ik heb nog wel een vraag.

Zojuist werd door de heer Zijlstra het probleem van de leefgeldten genoemd. Kan de staatssecretaris garanderen dat een tekort aan leefgeldten niet zorgt voor een probleem bij de uitvoering van de regeling? Met andere woorden: blijft zij met de gemeenten in gesprek om ervoor te zorgen dat mensen zich melden? Een eventueel tekort aan leefgeldten mag er namelijk niet toe leiden dat mensen zich niet melden.

Staatssecretaris **Albayrak**: Het antwoord op de laatste vraag is uitdrukkelijk: ja. Ik ben op vele manieren over vele onderwerpen in gesprek met de gemeenten. Dat zult u in de brief die u vanmiddag krijgt uitgebreid kunnen lezen. Die gesprekken gaan over mogelijke problemen die gaandeweg kunnen ontstaan. In dit verband denk ik ook aan de vraag hoe het zit met de medewerking aan terugkeer. Ik heb de gemeenten namelijk nodig als mensen uit hun huis moeten worden gehaald om ze naar het vliegveld te brengen. Het kan voorkomen dat de politie bijstand moet verlenen. Ook over dergelijke aspecten voeren wij overleg. Mocht er een probleem zijn met de leefgeldten, dan krijg ik dat via hetzelfde kanaal te horen. Ik kan u namelijk verzekeren dat de verhoudingen goed zijn; de gesprekken met de gemeenten verlopen goed. Wij hebben overlegstructuren met gemeenten waarbij over dit soort onderwerpen wordt gesproken. U krijgt een uitgebreide brief en daarin staan niet alleen de antwoorden op deze vragen, maar ook de antwoorden op vragen die u wellicht zult hebben.

Mevrouw **Schippers** (VVD): Voorzitter. Ik verbaas mij echt over de antwoorden van de staatssecretaris. Zij heeft ingeschat hoeveel asielzoekers via deze regeling Nederlander zouden kunnen worden. Nu blijkt dat alleen al in Den Bosch dat aantal drie keer zo hoog te zijn. Wat zegt dat dan over het totale aantal? Hoeveel zal dat verschillen van het aantal waarvan de staatssecretaris uitgaat? Het verbaast mij echt dat zij dan niet schrikt.

Staatssecretaris **Albayrak**: Voorzitter. Ik dank mevrouw Schippers voor het feit dat zij mij nog een keer de gelegenheid biedt om antwoord op deze vraag te geven. Dat piekje in Den Bosch wordt veroorzaakt door de komst van een aantal asielzoekers. Die asielzoekers melden zich daar, terwijl zij dat ook in hun eigen gemeente in de regio Den Bosch hadden kunnen doen. Dit is uitgezocht. Nogmaals, het aantal van 300 in een grote stad als Den Bosch op een totaal aantal van 25.000 tot 30.000 is voor mij niet een aantal om van in paniek te raken; echt niet.

De heer **De Wit** (SP): De staatssecretaris zou ook het voorbeeld van Friesland kunnen noemen. Die provincie steekt er wat betreft asielzoekers die in en buiten de opvang verblijven met kop en schouders bovenuit.

De staatssecretaris zegt de Kamer een brief toe. Een duidelijk probleem is echter dat er mensen zijn die willen

studeren en die hun pasje misschien pas na september of in de loop van dit jaar krijgen. Is het mogelijk dat mensen zich al aanmelden voor studie en financiering? Zal zij in de brief ook aan dat probleem aandacht besteden?

Staatssecretaris **Albayrak**: Ik heb mijn gedachten inderdaad laten gaan over die problematiek. Ik kan echter op geen enkele manier op de vergunningverlening vooruitlopen. Eerst moeten mensen te horen krijgen dat zij in aanmerking komen voor een verblijfsvergunning. Pas daarna kunnen zij gebruikmaken van al hun rechten, waaronder studiefinanciering, en moeten zij voldoen aan de opgelegde plichten. Ik zie het belang voor die mensen wel, maar ik kan in mijn processen geen rekening houden met dit soort groepen door voorrang te geven. Dat zou immers impliceren dat ik ervan uitga dat die mensen een verblijfsvergunning krijgen. Individueel zal dat besluit dus moeten worden genomen, voordat de gevolgen intreden.

Vragen van het lid Duyvendak aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën over **de uitspraak van de heer Nouwen (voorzitter van het door het kabinet ingestelde Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit) dat er technische redenen zijn om de kilometerheffing in te voeren in deze kabinetsperiode en dat het feit dat het kabinet het op de langere baan schuift, getuigt van gebrek aan politieke moed.**

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Wij merken nagenoeg iedere dag dat de files op onze snelwegen en bij de steden langer worden, dat de bereikbaarheid minder wordt en dat het verkeer in Nederland in een hoog tempo vastloopt. De klimaatverandering is steeds beter waarneembaar. De noodzaak is dus ook groter om maatregelen te nemen met als doel die klimaatcrisis te keren. Schoner en zuiniger autoverkeer is daarvoor broodnodig. Voor het aanpakken van de bereikbaarheidsproblemen en de klimaatcrisis kan de kilometerheffing een belangrijk middel zijn. Vanwege beide problemen is de urgentie groot om de kilometerheffing in te voeren. Het regeerakkoord leek op dat terrein de grote doorbraak: in deze kabinetsperiode zou de kilometerheffing worden ingevoerd. Het kabinet is echter al binnen 100dagen terug in het hok. In het beleidsplan staat dat het systeem van kilometerheffing niet in deze kabinetsperiode zal worden ingevoerd.

De heer Nouwen is de geestelijk vader van het plan voor het invoeren van de kilometerheffing. Ook heeft hij de maatschappelijke coalitie gesmeed die de invoering van de kilometerheffing steunt. De heer Nouwen heeft vorige week gezegd dat de opstelling van het kabinet van weinig moed getuigt. Hij heeft ook gezegd dat hij de vrees van het kabinet dat het allemaal mis gaat, onterecht vindt. "Er staat een uniek bedrijfsleven klaar om de kilometerheffing te 'bouwen'". Naar aanleiding van de uitspraken van de heer Nouwen en de positie van het kabinet stel ik drie vragen.

Waarom heeft minister Eurlings het goede plan zo gemakkelijk losgelaten, nu het bedrijfsleven staat te trappelen om aan het werk te gaan? Waarom kiest hij

Duyvendak

niet voor de volgende route: zo snel mogelijk een wettelijk kader scheppen dat de introductie van de kilometerheffing en op grond daarvan beprijzen mogelijk maakt, een brede aanbesteding doen in de markt, nagaan welk bedrijf reageert met offertes en aanbiedingen en beoordelen of het in deze kabinetsperiode haalbaar is? Waarom blaast hij invoering van de kilometerheffing af, zonder dat hij een grondige test in de markt heeft gedaan? Waarom heeft hij de handdoek nu al in de ring gecoid?

De staatssecretaris van Financiën stemde mij ongeveer vier weken geleden vrolijk met zijn opmerking dat hij hard zal knokken voor een verdere vergroening in het regeerakkoord. Beschouwt hij dit als verdere vergroening? Hoe kon hij meemaken dat de kilometerheffing geschrapt werd? Dat is toch één van de belangrijkste vergroeningsmaatregelen?

De volgende vraag richt ik tot de drie fracties die het regeerakkoord hebben opgesteld. Bestaat de tekst van het regeerakkoord over dit onderwerp nog, of is die inmiddels gewijzigd? Het regeerakkoord is toch een afspraak tussen drie fracties om iets in deze periode te doen? Staat die afspraak nog?

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigde de heer Duyvendak voor zijn vragen. Ik ben blij dat hij ze stelt, want zijn vragen behoeven enige repliek.

Het coalitieakkoord staat. Daarin staat dat er een kilometerprijs zal worden ingevoerd, maar er staat ook een voorwaarde in dat de inningskosten niet meer dan 5% mogen bedragen. Ook dat is een belangrijk onderdeel van het coalitieakkoord. Immers, wij willen voorkomen dat een project te duur wordt en daarmee de automobilist en de belastingbetaler in het algemeen geld gaat kosten. Wij willen ook voorkomen dat een snelle invoering van een kilometerprijs in Nederland zou stranden op allerlei onvolkomenheden of het uitlopen van de tijd. Daarom ben ik zeer ingenomen met de tekst die is terechtgekomen in het beleidsprogramma dat vorige week hier is bediscussieerd:

"Het kabinet neemt het eindbeeld dat door de leden van het Platform-Nouwen is ontwikkeld over. Een landelijke kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken wordt in Nederland ingevoerd. Gezien de ernst van de fileproblematiek en de in het Coalitieakkoord opgenomen randvoorwaarden wordt deze kabinetsperiode een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van een - binnen het eindbeeld passende - kilometerbeprijzing."

Dit betekent dus absoluut niet het schrappen van de invoering van variabele beprijzing; het betekent juist het mogelijk maken dat het deze kabinetsperiode al gebeurt. De premier heeft in het debat over de beleidsverklaring nadrukkelijk aangegeven dat deze eerste stap de komende maanden zal worden uitgewerkt en dat hij u in een concreet voorstel voor de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat zal bereiken. Het heeft dan ook geen zin om er nu op vooruit te lopen. Laat ik u wel zeggen dat een belangrijk onderdeel van zo'n kilometerprijs een stuk afbouw van vaste lasten is en een stuk ombouw in variabele. Het eerlijkheidsgehalte is daarmee gediend. Als je minder rijdt met je auto, betaal je minder;

rijd je heel veel kilometers, dan betaal je meer. Ik zeg wel eens gekserend: toen ik Europarlementariër was, reed ik zo'n 60.000 tot 70.000 kilometer per jaar. Mijn oma rijdt niet of nauwelijks meer. Dan vind ik het logisch en verdedigbaar dat ik een groter bedrag aan wegenbelasting betaal dan mijn oma. Iedere Nederlander zal daar de redelijkheid van inzien. De staatssecretaris kan dadelijk nog iets zeggen over deze variabelisering. Hierbij heb je sowieso met een ingroei te maken.

Het coalitieakkoord bevat een grote ambitie. Wij willen al in deze periode iets bereiken. Wij willen de kilometerprijs eventueel gefaseerd invoeren, maar wel onder de randvoorwaarde van maximaal 5% kosten. Daarvoor zullen wij creatief moeten zoeken naar manieren, niet om een plan te maken voor een volgende periode, maar waarmee wij nu al iets kunnen. Uit de officiële kostenmonitor blijkt dat de opgaven van het bedrijfsleven tot nu toe niet binnen die bandbreedte van 5% vallen. Dat betekent dat het te veel zou kosten. Als bedrijven nu ineens bij mijn ministerie komen en zwart op wit laten zetten dat zij het echt binnen 5% kunnen en dat het risico van kostenoverschrijding bij die bedrijven ligt, dan zal ik daar met interesse naar kijken. Tot nu toe is dat echter niet het geval. Het is nog te duur en te onzeker. Daarom hebben wij u, uitgaande van onze ambitie, aangeboden om een eerste stap te zetten op weg naar die kilometerprijs. Ik heb zeer goed contact met de heer Nouwen en met zijn platform. Wij hebben elkaar vaak gezien; ik zie hem deze week weer. Hij heeft een paar weken terug in het Financieel Dagblad nadrukkelijk aangegeven dat hij zich heel wat kan voorstellen bij zo'n tweetrapsbenadering. Als zijn recente uitingen kunnen worden gezien als een oproep tot ambitie, tot het eerlijkheidsgehalte van het systeem met de ombouw van vaste lasten in variabele lasten, dan zie ik dat alleen maar als een steun in de rug.

Ik rond af. Als je na kabinetten waarin alleen maar is gesproken over een kilometerprijs, maar uiteindelijk aan het eind van de rit niets is bereikt, de ambitie hebt om het anders te doen en nu wel iets te bereiken, moet je extra alert zijn dat je met een eerste stap komt die je qua kosten en tijd binnen deze vier jaar kunt waarmaken. Dat is onze torenhoge ambitie.

De voorzitter: Ik meende dat er ook vragen aan de staatssecretaris waren gesteld. Alle tijd die voor het kabinet beschikbaar is, heeft u in uw eigen termijn gebruikt, minister. Dat stelt ons wel voor een probleem. U vindt het blijkbaar geen probleem. Ik vind het wel een probleem om toch de balans te houden tussen de vragensteller en de regering. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris De Jager: Voorzitter. Ik zal het kort houden. De vergroening van het stelsel is inderdaad nog steeds de ambitie van het kabinet. De Kamer zal echter het Belastingplan 2008 even moeten afwachten, want het gaat over de vergroening van de belastingen. Vandaag zijn er vragen gesteld over de kilometerheffing. Op dat punt wil ik allereerst mijn steun uitspreken voor hetgeen de minister van Verkeer en Waterstaat heeft gezegd. Anders Betalen voor Mobiliteit, dus een kilometerheffing, is in de eerste plaats zijn dossier. Mijn betrokkenheid ligt uitsluitend bij de verlaging van bestaande belastingen op

De Jager

het autobezit om de kilometerheffingsintroductie mogelijk te maken. De minister zei al dat het kabinet op dat punt ambitie toont.

Als de kilometerbeprijzing echter in een keer wordt ingevoerd, kunnen er schokeffecten op de automarkt en in de autoprijzen optreden. Om deze schokeffecten zo veel mogelijk te beperken, zullen wij in het Belastingplan 2008 al een eerste stap zetten tot het afbouwen van bepaalde vaste belastingen. Op deze manier geeft het kabinet aan dat het voortvarend werkt aan de implementatie van het advies van de commissie-Nouwen. Het kabinet werkt dus toe naar het mogelijk maken van meer variabilisatie van de autolasten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb ook enkele vragen gesteld aan de drie coalitiepartijen.

De **voorzitter**: Hebt u een volgorde in gedachten?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee.

De **voorzitter**: Dan beginnen wij met de heer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De minister heeft het volstrekt correct verwoord. Het akkoord staat als een huis.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat klopt. De minister heeft precies gezegd zoals het ervoor staat. De Partij van de Arbeid vindt wel dat die eerste stap een heel grote stap moet zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Duyvendak hoeft, naar ik meen, geen gebruik te maken van zijn tweede termijn, want het antwoord is helder. Er zit geen licht tussen waar het gaat om het coalitieakkoord.

De **voorzitter**: Dat mag de heer Duyvendak zelf bepalen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sta werkelijk paf bij de reukelijkheid waarmee de coalitiepartijen klinkklare zinnen uit het regeerakkoord menen te kunnen uitleggen. Er staat: in deze fase worden ingevoerd. Punt! Nu wordt er gezegd dat als het kabinet dat niet doet, dit naadloos past bij het regeerakkoord. Zullen de coalitiepartijen zo vrij zijn in de interpretaties van het hele regeerakkoord?

Ik zal kort op minister Eurlings reageren en nog één vraag aan hem stellen. Deze minister toont veel ambitie voor het aanleggen van snelwegen. Ik zou die ambitie graag willen zien voor het invoeren van de kilometerheffing. Ik heb de minister wel sterker horen antwoorden. Hij zegt dat hij van de markt de indruk krijgt dat het wel eens meer dan 5% gaat kosten. De toets daarop is toch een aanbesteding? Vervolgens zullen wij moeten afwachten waarmee het bedrijfsleven komt. Dat is een harde toets die hij moet plegen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Met excuus zal ik proberen het heel kort te houden, maar het is geen klein onderwerp. In het coalitieakkoord staat dat de kilometerprijs zal worden ingevoerd, eventueel gefaseerd, onder de voorwaarde van de 5%. Dat is precies de trits van opmerkingen die erin staat. Daarom zullen wij op deze manier geloofwaardig invulling geven aan het coalitie-

akkoord. De heer Duyvendak loopt lang genoeg in dit huis mee om te weten dat wij kabinetsperiodes van grote plannen achter ons hebben zonder daden aan het eind van de rit. Daarmee wil ik komaf maken en vandaar dit ingroei-model.

Het mooie van het beleidsprogramma is nu juist dat het eindbeeld van het platform van de heer Nouwen het uitgangspunt is. Het betreft dus een ingroei-model met een aantal stappen. De staatssecretaris van Financiën heeft daarover ook gesproken. Het betekent dat wij ook het wetgevingstraject richting het eindbeeld in werking gaan stellen. Daar is geen twijfel over mogelijk. Dat komt allemaal. De premier heeft een week geleden vanaf deze plek uitgesproken dat de Kamer nog voor de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat een uitgewerkt voorstel zal ontvangen. Het is op dit moment dan ook nog te vroeg om al in te gaan op de details. Het enige waarop ik mij nu kan baseren, zijn de huidige monitoringgegevens van de kosten. Die leveren niet het beeld op dat het binnen de 5% gerealiseerd kan worden. Wat dat betreft gaan wij dus uit van een tweetrapsraket, waarbij wij zeker weten dat er ook in deze kabinetsperiode al iets te realiseren is. Het is en-en en niet of-of.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Invoering van de kilometerprijs is een buitengewoon ingrijpend miljardenproject waarmee 7 miljoen autobezitters te maken hebben. Ik zou in dit verband een parallel willen trekken met de Betuweroute en de hsl. Ziet de minister net als ik dat iedereen die opmerkingen en kritiek heeft over de invoering maar stilletjes aan de kant moet gaan zitten? De heer Duyvendak speelt eigenlijk de rol van mevrouw Kroes in het begin van het traject van de Betuweroute en de heer Nouwen heeft zo'n beetje de rol van de heer Westerduin.

Siemens heeft laten weten dat het kan voor 400 mln. Plus een eenmalige bijdrage van 2,2 mld.! Ik weet niet of die uit de lucht komen of uit de schatkist, maar passen die bedragen naar het oordeel van de minister binnen de 5%?

Minister **Eurlings**: Op wie geachte afgevaardigden gelijken, laat ik graag aan het oordeel van anderen over. Ik heb met mevrouw Kroes in het Brussels- en Straatsburgse tweeënhalf jaar innig mogen samenwerken. Fysiek vind ik haar in elk geval nogal aardig verschillen van de heer Duyvendak.

Ik vind het prima dat mensen ambitieus zijn. Dat zijn wij ook, maar je moet ambitie gepaard laten gaan met realiteitszin. Dat is de les van de grote projecten. Deze projecten zijn vanuit een goede ambitie geboren, maar uit onderzoek na onderzoek naar veel projecten kun je volgens mij leren dat je risico's beter aan het begin kunt zien, dan dat je daar halverwege achterkomt en dan op de blaren moet zitten.

Bij de kilometerprijs gaan wij uit van de feiten. Iedere kostenmonitor tot nu toe past niet binnen die 5%, zeker omdat het waar is wat de staatssecretaris van Financiën zegt: de afbouw van vaste lasten moet stapsgewijs gebeuren. Je kunt niet ineens de bpm laten vervallen. Dan krijg je heel grote schokeffecten. Dat vindt natuurlijk zijn weerslag op het relatieve percentage van de kosten van zo'n systeem. Die worden dan al snel erg veel.

De heer **Madlener** (PVV): Mijn eerste opmerking richt ik

De Jager

tot de heer Duyvendak. Deze minister heeft nog geen kilometer snelweg aangelegd, was het maar waar!

Dan het rekeningrijden. Minister Eurlings maakt een vergelijking met zijn oma die boodschappen gaat doen, maar daar gaat het rekeningrijden niet over. Dat gaat niet over de oma die boodschappen gaat doen en het gaat ook niet om een minister die zich om drie uur 's middags laat rijden door zijn chauffeur. Het gaat hier om de gewone man/vrouw die naar het werk wil. Zij gaan de lasten betalen. De minister weet dat het een slecht systeem is. Wil hij daar nu afstand van nemen?

Minister **Eurlings**: Nee, dat wil ik niet. De vergelijking met mijn oma en met mij gaat wel degelijk op. Als ik 60.000 tot 70.000 km per jaar rijd, vind ik het goed uit te leggen dat ik meer aan wegenbelasting moet betalen dan mijn oma, die bijna niet meer rijdt. Het is precies zoals ik het zeg. Er is een beperkte categorie van echte veelgebruikers van de weg, die hun kosten vaak ook nog zakelijk kunnen afwentelen. Ik vind het helemaal terecht dat die mensen meer gaan betalen en dat het grote gedeelte van de Nederlanders dat minder dan gemiddeld rijdt, er voordeliger van af komt. Mij lijkt dat logisch. Dat eerlijkheidsgehalte benadruk ik zo omdat Nederlanders echt te winnen zijn voor een eerlijk systeem, waarbij voor veelgebruik meer wordt betaald dan voor minder gebruik.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is al lang zo. Dat heet accijns en dat kost niets.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik meen dat heel veel Nederlanders erop zitten te wachten dat de wegenbelasting en de bpm worden afgeschaft. Daaronder zijn ook heel veel stemmers op de PVV. Ik zou het heel mooi vinden als wij daar snel een begin mee zouden maken en de kilometerheffing zouden invullen.

Minister Eurlings spreekt over een gefaseerde invoering. Dat klinkt heel redelijk, maar hij weet toch ook dat, zelfs al begin je met één stap, dit altijd een schok teweeg zal brengen? Het zal altijd een lastige keuze zijn, want die zal altijd gepaard gaan met enige onzekerheid. Is de minister bereid de aankomende twee jaar te laten zien dat die stap daadwerkelijk materieel wordt gezet? Dan kan hij aantonen dat hij echt werk gaat maken van de invoering en dat hij die niet probeert uit te stellen tot de volgende verkiezingen.

Minister **Eurlings**: Dat is een terechte vraag. Mij lijkt dat de beantwoording van de staatssecretaris van Financiën zojuist voldoende vertrouwen moet geven. De eerste jaren zullen al nadrukkelijk stappen worden gezet in het afbouwen van de vaste lasten. Dat is ook nodig om de sprong naar variabele lasten mogelijk te maken. Op de percentages en de hoeveelheden komen wij op een ander moment terug. Ik ben het met de heer Van der Ham eens: als je het wilt doen en je wilt dat het veld erop vertrouwt dat dit een echte onherroepelijke operatie is, een eerlijkhedenoperatie, dan is het van belang dat men dat al de komende jaren gaat zien. Daar heeft de heer Van der Ham volstrekt gelijk in.

De heer **Van der Ham** (D66): Binnen twee jaar.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat de staatssecretaris hier zojuist duidelijke woorden heeft gesproken.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De minister zei dat haastige spoed zelden goed is. Is dat eigenlijk niet het eerste signaal dat wij weer eens een groot project van stal halen waarvan wij achteraf moeten zeggen: waren wij er maar nooit aan begonnen, het kan veel simpeler? Wij hebben wel meer van dat soort projecten gehad.

De minister zegt heel veel binnen en buiten de Kamer. Als het bijvoorbeeld om nieuwe wegen gaat zegt de minister in de kranten: wij gaan het er desnoods doordrukken. Alsof hij blijkbaar de enige in dit land is die voortaan gaat bepalen waar men wat kan doen. Hij heeft deze opmerking vast in de krant gelezen, want hij heeft ze zelf gemaakt. Is hij bereid om over dit "doordrukverhaal" – waar hij blijkbaar naar toe wil als het om asfalt gaat – schriftelijk opheldering te geven en aan te geven wat hij daarmee nu precies bedoelt? Blijkbaar roept hij buiten de Kamer heel andere dingen dan in de Kamer!

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ondanks het feit dat dit wat minder met kilometerbeprijzing heeft te maken, kan ik zeggen dat ik de heer Roemer al voor ben geweest, want u bent al schriftelijk geïnformeerd, niet zozeer met een klein briefje, maar met dit mooie document "Randstad urgent". Daarin staat precies beschreven wat de regering samen met de partijen in de Randstad – de provincie- en gemeentebesturen, het maatschappelijk middenveld – van plan is om te gaan doen, namelijk echt doorpakken op een aantal grote weg-, ov- en natuurprojecten door het vaststellen van een prioritaire lijst en door elkaar te houden aan de besluitvorming, dus niet verder de verstopping in. Het lijkt mij dat wij binnenkort, voor of na de zomer, uit en te na kunnen spreken over dit hele boekwerk Randstad urgent. Ik heb het u doen toekomen en als het goed is, had het afgelopen vrijdag bij uw poststukken moeten zitten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Met oma Eurlings snakt de fractie van GroenLinks naar een snelle invoering van de kilometerheffing, maar het stemt dan wel erg teleur dat kleinzoon Eurlings zich toch een klein beetje lijkt te baseren op een eerste reclamefolder van een paar van die bedrijven die mogelijk aan die kilometerheffing mee gaan bouwen. De toets of de kosten van dat systeem hoog zijn, kan pas worden gemaakt op het moment van aanbesteding. Dat weet deze minister ook. Ik herhaal daarom de vraag van collega Duyvendak om pas te beslissen over invoering nu of iets later als er is aanbesteed en niet op basis van een paar folders.

Een tweede vraag. Of die 5% wordt overschreden, minister Eurlings, is mede afhankelijk van de hoogte van de heffing en het aantal auto's. Bovendien hebt u de overschrijding van die grens in eigen hand, namelijk door de heffing wellicht te laag vast te stellen. Ik kom dan weer terug bij de staatssecretaris, want dan zou u hem kunnen helpen om de fiscale vergroening van dit kabinet, die toch al veel te laag is, omhoog te jagen. Tot nu toe is de kilometerheffing budgettair neutraal. Ik zou dan ook zeggen: sluit aan bij de staatssecretaris die de fiscale vergroening wil vergroten. Laat die kilometerheffing dan maar wat oplopen en dan komt die 5% als het ware vanzelf binnen handbereik, kan die snel worden ingevoerd en maakt u deze staatssecretaris ook gelukkig.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Wij baseren ons natuurlijk

De Jager

niet op een paar foldertjes, maar op een kostenmonitor die tweejaarlijks met alle marktpartijen wordt uitgevoerd. Dat is een officieel proces en eigenlijk ook al een soort van aanbesteding. Als wij nu de opdracht zouden geven, wat zou er dan kunnen? Het gaat om belastinggeld en ik zou u dan ook willen verzoeken om daar niet zo lichtvaardig mee om te gaan. Mijn voorgangster, mevrouw Netelenbos, kreeg in 2000 van eenzelfde soort bedrijf te horen dat het in no time voor dezelfde kosten kon worden aangelegd. Intussen zijn wij zeven jaar verder. De commissie-Nouwen, het platform, heeft vanuit haar expertise die ik zeer op waarde schat, gezegd dat 2012 voor haar een eerste moment voor het totale systeem zou kunnen zijn; het eerste moment! De kostenmonitor tot nu toe laat ons zien dat men niet binnen die kosten opereert. In het beleidsprogramma staat nadrukkelijk: "Het eindbeeld van het platform staat overeind, maar wij willen niet het risico lopen dat wij deze periode niet iets op de mat zetten." Daarom gaan wij die tussenfase in en ik vind dat juist een ambitieuze aanpak. Wij willen voorkomen dat net als in sommige andere periodes er wel veel wordt gezegd, kranten worden volgeschreven, maar dat er aan het eind van die periode, als wij richting verkiezingen gaan, er nog niets is bereikt.

Waarom jaag ik de kosten niet op? Dat is nu juist niet de bedoeling. In het beleidsprogramma staat meer dan het stukje dat ik net citeerde, namelijk ook: "Naar rato zullen de bestaande autobelastingen worden afgeschaft. Hiermee worden de lasten eerlijker verdeeld over de weggebruikers doordat al vanaf de eerste betekenisvolle stap wordt betaald naar gebruik in plaats van bezit. Voor weggebruikers die relatief weinig, schoon en zuinig autorijden, zullen hierdoor de lasten dalen." Dit is een onderdeel van de eerlijkheid. Dit systeem is geen melkkoe, het is geen automobilistje pesten, dit systeem is eerlijk. Het is een systeem waarin je wordt beloond als je je milieuvriendelijk gedraagt, buiten de spits en minder rijdt en waarin je meer betaalt als je veel kilometers maakt met een vervuilende auto. Dit lijkt mij het eerlijkhedengehalte dat wij met elkaar overeind moeten houden.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Atsma, Bilder, Van Bochove en Van Dijken;

Jonker en Omtzigt, de gehele week.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Marijnissen weer in ons midden is. Dat doet ons genoegen.

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.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, de stemming over de motie-Teeven (30449, nr. 4) uit te stellen. De commissie heeft de minister van Justitie verzocht om schriftelijk te reageren.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Dames en heren. Voordat ik het woord geef in de regeling van werkzaamheden, wil ik enkele opmerkingen maken over de aard van de regeling van werkzaamheden.

In de regeling van werkzaamheden moet de Kamer haar werkzaamheden kunnen regelen, niet meer en niet minder. Ik doe dan ook een beroep op de leden om kort en bondig hun verzoek te doen en deze verzoeken niet in te kleden met politieke statements. Ik doe tevens een beroep op de leden om kort en bondig op de verzoeken te reageren – de heer Pechtold geeft daar altijd een goed voorbeeld van – en geen inhoudelijke discussie te starten over het onderwerp. Ik zal u hieraan herinneren als ik dat nodig vind.

Het woord is aan de heer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik verzoek u om het verslag van het algemeen overleg over wegen op de agenda van de plenaire vergadering te plaatsen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit VAO toe te voegen aan de agenda van volgende week.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Kant.

Mevrouw **Kant** (SP): Voorzitter. Na de behandeling van de Embryowet vorige week, hebben deskundigen – in dit geval wetenschappers – naar aanleiding van dit debat nieuwe informatie aan de Kamer gestuurd. De nieuwe inzichten die hieruit voortvloeien, hebben ertoe geleid dat ik samen met de fracties van de VVD en D66 een nieuw amendement heb opgesteld en ingediend. Wij hebben nog niet kunnen debatteren over dit nieuwe amendement. Daarom vraag ik u mede namens de fracties van de VVD en D66 om heropening van de behandeling van de Embryowet.

De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter. Wij hebben verleden week een lang en goed debat gevoerd over de Embryowet. Wij hebben er vaart achter gezet, omdat er een termijn wordt genoemd. Ik wil het verzoek om heropening niet tegenhouden, maar ik vraag u wel om te bevorderen dat er nog deze week over de amendementen kan worden gestemd. Dat zou betekenen dat de heropening van het debat deze week moet plaatsvinden, voorafgaande aan de stemmingen.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik sluit mij hierbij aan.

Mevrouw **Gill'ard** (PvdA): Voorzitter. De fractie van de Partij van de Arbeid sluit zich hierbij aan.