

## Eurlings

Wij hebben inderdaad afgelopen vrijdag in het kabinet besloten tot een wijziging van de Tracéwet. Dat was de eerste wijziging die wij sowieso kunnen doen, de "bestuurlijke lus". Als de Raad van State op een paar punten kritiek heeft, stelt deze lus mij in staat deze te herstellen zonder dat het besluit moet worden overgedaan. In voorkomende gevallen kan dit dus behoorlijke tijdswinst opleveren. Ik vind dit sowieso een verbetering.

Bezien wie echt belanghebbend is en wie minder, is een tweede, zeer belangrijk punt. De premier heeft in reactie op hetgeen onder andere door de heer Rutte is opgemerkt, gezegd dat hij deze gedachtevorming beschouwt als ondersteuning van het regeringsbeleid.

Zorgvuldigheid speelt in dit geval uiteraard een belangrijke rol. Niemand van ons is er immers bij gebaat om mensen rücksichtslos rechten te ontnemen. Bezien moet worden hoever men hierin mag gaan. Wie is wel belanghebbend en wie niet? Hoe wordt de goede balans in stand gehouden? Ik ga ervan uit dat u met deze motie aan de zorgvuldigheid niets afdoet, maar dat u wel duidelijk het signaal afgeeft welke richting het op moet. In die zin vind ik het een sympathieke motie. Ik merk wel op – de premier heeft dit ook al eerder aangegeven – dat het een van de eerste punten is die op de agenda staat van de commissie-Elverding. De definitieve conclusies van de regering zou ik dan ook willen verbinden aan de conclusies van de commissie-Elverding op dit punt.

De heer **De Krom** (VVD): Dit lijkt mij een correcte uitleg van de motie waarmee ik goed kan leven. Ik constateer wel dat in de tekst nog iets gewijzigd moet worden. Ik zal dan ook een gewijzigde versie indienen. Dit verandert echter niets aan het doel van de motie.

Minister **Eurlings**: U straalt zorgvuldigheid uit, dus ik ga ervan uit dat deze wijziging in lijn is met hetgeen u beoogt met uw oorspronkelijke motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemming over de motie zal dinsdag 4 december plaatsvinden.

---

### Aan de orde is het **speddebat** over de **kilometerheffing**.

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken dat de spreektijd twee minuten per fractie is en dat de sprekers ten hoogste tweemaal mogen interrumperen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De openbaarvervoerreiziger schiet de komende vier jaar niets op met minister Eurlings. Het spoor wordt niet uitgebreid. Echte investeringen in het openbaar vervoer worden doorgeschoven naar de volgende kabinetsperiode. Vanavond is de vraag of de automobilist wel iets te verwachten heeft. Pakt de minister de files aan? Doet hij iets aan de groeiende CO<sub>2</sub>-uitstoot door het autoverkeer? Het is de kilometerheffing die hier oplossingen moet bieden: meer betalen in de spits als je in een vuile auto rijdt en minder betalen buiten de spits als je auto schoon en zuinig is.

Al vóór de zomer bleek dat het kabinet helaas niet de hele kilometerheffing gaat invoeren. Maar minister, gaat u voor het einde van de regeerperiode een grote en onomkeerbare stap zetten in de richting van die kilometerheffing? Zet u een stap waar automobilisten in de praktijk baat bij hebben doordat de files afnemen en waar het milieu echt schoner van wordt? Het kan, het zetten van deze stap, maar wilt u het ook? Of schuift u het zetten van die stap door, net als bij het spoor, naar uw opvolger in de periode na 2011? Hier is twijfel over gerezen na een gelekt stuk waarover in De Telegraaf is gepubliceerd. Ik hoop dat u vanavond hierover iedere twijfel kan wegnemen.

Vanmorgen meldde Het Financieele Dagblad dat u als eerste grote stap een regionale heffing in de regio Amsterdam wilt invoeren. Dat zou goed nieuws zijn. Klopt dit bericht? Voor deze heffing is veel steun in de regio. Ook maatschappelijke organisaties zijn ervoor. Zij kan snel worden ingevoerd. U weet dat er een initiatiefwet van mijn hand ligt om deze heffing juridisch mogelijk te maken. Deze wet is al klaar voor plenaire behandeling. Wilt u deze heffing nog voor de zomer van 2011 invoeren?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben even benieuwd of wij de zelfde proef in Amsterdam voor ogen hebben. Is dat ook een proef met teruggave van het opgehaalde geld aan de automobilist?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Je kunt je twee opties voorstellen. De voorkeur van GroenLinks gaat uit naar een congestieheffing van € 0,14 of € 0,20 voor de automobilist. Die zou hem niet moeten worden teruggegeven, maar in het openbaar vervoer moeten worden geïnvesteerd. De andere optie is dat je de heffing invoert en de motorrijtuigenbelasting verlaagt voor degenen die de heffing op grond van hun nummerbord bijvoorbeeld vijf of tien keer hebben moeten betalen. Zo compenseer je de automobilist. Die optie beschouwt mijn fractie als second best.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Duyvendak pleit voor de proef. Voor welke proef pleit hij nu? Ik hoor waar hij voorstander van is, maar Amsterdam heeft een proef voorgesteld. Waar pleit de heer Duyvendak nu precies voor? Mij lijkt het voor iedereen noodzakelijk om dat te weten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik pleit niet voor een proef, maar voor een eerste echte, grote stap, een stap die ertoe leidt dat het uiteindelijk in heel Nederland wordt ingevoerd. Ik pleit dus niet voor een proef in de zin dat wij die later wellicht terugdraaien. Nee, ik pleit voor een eerste echte, grote stap in de hele, grote regio Amsterdam. De heer Koopmans kent mijn initiatiefwetsvoorstel. Daarin stel ik voor, het geld niet terug te geven, maar te investeren in het openbaar vervoer. Ik ben de vervelendste alleen niet. Als dit kabinet die stap zet en het voor de verkiezingen van 2011 invoert, dus niet in 2012, 2013 of 2014, maar voor de verkiezingen in 2011 en het geld misschien ook nog teruggeeft aan de automobilist, dan nog vind ik het zo'n grote stap voorwaarts, dat ik die namens mijn fractie van harte zal steunen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb eigenlijk een heel andere vraag aan de heer Duyvendak. Wij voeren nu

## Duyvendak

in feite een spoeddebat over een krantenartikel uit De Telegraaf. Heeft de heer Duyvendak dat artikel eigenlijk geverifieerd?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat doen wij in dit debat, met reden. Dit kabinet neigde ertoe, de kilometerheffing geheel en al te laten verdwijnen. Stond in het regeerakkoord nog dat die werd ingevoerd, in het plan dat na de 100 dagen van het kabinet is opgesteld – dat heet het beleidsprogramma, geloof ik – stond dat er een eerste betekenisvolle, onomkeerbare stap zou worden gezet. Vervolgens meldde De Telegraaf dat er feitelijk helemaal niets op de weg zou veranderen. Dat zou ik heel zorgelijk vinden. Daarmee laat je namelijk én de files én het milieu in de steek. Ik wil nu klip en klaar van de minister horen dat dit bericht flauwekul is en dat hij nog voor 2011 grote stappen gaat zetten, niet alleen in termen van wetgeving of andere bureaucratische projecten, maar in termen van stappen waar heel veel automobilisten en het milieu daadwerkelijk iets van merken. Het zou grote winst zijn als dat vandaag in ieder geval duidelijk werd.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De eerste stappen richting kilometerheffing werden tussen 1987 en 1989 door toenmalig VVD-minister Neelie Smit-Kroes gezet, gesteund door haar VVD-collega Nijpels van milieu: Beprijzen? Ja! Onder Maij-Weggen en Jorritsma werden alle initiatieven in de kast gezet. Toen kwam Pieper met: rekeningrijden! Daarna zei Netelenbos: Rekeningrijden? Nee, nu niet. Peijs kwam met het plan-Nouwen: Nouwen? Ja! Nouwen? Nee! Nouwen? Wat later! Nouwen? Volgende regeerperiode! Eurlings: Nouwen? Deze regeerperiode! Nu lijkt het toch weer uitgesteld te worden: Nouwen? Straks.

De kilometerheffing is echt te vergelijken met een tv-soap. Je kunt gerust weken, maanden, ja zelfs jaren niet kijken en toch haak je heel gemakkelijk weer aan bij de verhaallijn. De Kamer heeft nog geen voorstel gezien, maar heeft wel van alles in de media kunnen lezen. Ik meen dat dit alles afkomstig was van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, want waar komen die ideeën anders vandaan? Uit de krant moeten wij vernemen dat de kilometerheffing op zijn vroegst in 2016 volledig operationeel wordt. Heeft de minister in de media een schot voor de boeg genomen? Heeft hij het daardoor laten uitkomen of klopt er helemaal niets van? Als klopt wat er in de krant staat, dan doet dit zeker geen recht aan de afspraak die de coalitie heeft gemaakt om een eerste betekenisvolle en onomkeerbare stap richting kilometerheffing te zetten. En wanneer er kritiek op deze gang van zaken wordt geleverd, reageert de minister, wederom in de krant, met de opmerking dat hij draagvlak wil creëren of de zaak gewoon wil uitstellen. Nogmaals, wij hopen dat dit laatste niet het geval is. Echt draagvlak creëren betekent eerlijk zijn over de klimaat- en fileproblemen die wij mede met een kilometerheffing kunnen oplossen. Het betekent ook veel organisaties betrekken bij de invoering – niet in de eerste plaats het bedrijfsleven dat kansen ziet om nieuwe technologie te leveren – want ook die zijn er op bepaalde punten enthousiast over.

Wij lezen ook in de krant dat de minister iets zou willen doen met het mijden van de spits en allerlei

andere initiatieven. Vooral het initiatief dat de heer Duyvendak al noemde, een eerste pilot op de rondweg om Amsterdam, vinden wij op zichzelf sympathiek. Dat zou toch het minste moeten zijn wat in deze kabinetsperiode gedaan wordt. Maar op het mijden van de spits zou de minister in dit debat enige toelichting moeten geven, want wij hebben begrepen dat het zou gaan om vrijwilligheid.

Ten slotte. Minister Peijs heeft indertijd gezegd dat zij samen met de Britse regering een tender aan het uitschrijven was voor een technologische vondst om de kilometerheffing te kunnen invoeren. Hoe staat het met deze tender?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter, de heer Van der Ham opent nu toch een wat bijzonder debat, want er zijn geen stukken en toch stelt hij allerlei vragen. Volgens mij hebben wij twee weken geleden een debat gevoerd over wat Sociale Zaken bij de GPD had gedaan; toen sprak de fractie van D66 er schande van dat daarover gedebatteerd werd. Nu neemt de heer Van der Ham deel aan een debat over iets wat nog niet bekendgemaakt is. Ik haal zijn eigen woorden aan: "Wij hebben toch eigenlijk helemaal geen stukken waarover wij kunnen discussiëren?" Waarom geldt dit nu niet? Er is toch nog helemaal niets bekend?

De heer **Van der Ham** (D66): Het debat waarop u doelt, ging wel over iets anders. Het ging om iets wat bepaalde mensen misdaan zouden hebben, er zou nog van alles onderzocht worden. Dat was toch een heel andere zaak, ik vind het raar dat u deze twee dingen met elkaar vergelijkt. Hierbij gaat het om dingen die in de krant terecht zijn gekomen. Wij weten allemaal dat er nooit iets zo maar in de krant terecht komt. Het kunnen schoten voor de boeg zijn, zoals ik al suggereerde. Mocht dit zo zijn, dan hoor ik daar graag nu een bevestiging van. Het is ook mogelijk dat de minister zegt dat er helemaal niets van waar is en dat de Kamer nog wel van hem zal horen. Maar ik zie te vaak gebeuren dat een ministerie, en zeker dat van Verkeer en Waterstaat, van tevoren bepaalde dingen plugt om de geesten te masseren voor latere besluitvorming. Daarom vind ik het ook volledig terecht dat de heer Duyvendak dit spoeddebat heeft aangevraagd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Toch gaat de vergelijking zeker op, want het gaat in beide gevallen om uitgelekte stukken. In het ene geval spreekt u er schande van als er gebruik van gemaakt wordt, in het andere geval gaat u er vrolijk een debat over aan. Dat is toch raar?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb ook reacties van de minister op de uitgelekte berichten vernomen, wat mij toch helemaal een verkeerde gang van zaken lijkt. Dat is het punt. Als er iets uitlekt en de minister zegt dat het nergens op slaat en dat de Kamer nog van hem zal horen, is de zaak afgedaan. Maar als hij erop ingaat, vind ik dat het niet van veel respect voor het parlement getuigt als wij iets uit de krant moeten vernemen, maar er niet in de Kamer over kunnen discussiëren.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Ik

## Van der Staaij

moest denken aan het liedje "We zijn er bijna, maar nog niet helemaal". Dit eindeloze reislied is inmiddels zeer goed van toepassing op het dossier van de kilometerheffing. Het is eigenlijk nog erger dan filerijden, want dan ga je in ieder geval steeds een stukje vooruit.

Vrijwel iedereen is het al langer over eens dat prijsbeleid een essentieel instrument in de strijd tegen files is. Mijn fractie is al vele jaren een groot voorstander van een landelijke kilometerheffing, gedifferentieerd naar plaats en tijd en zo mogelijk naar milieukeurmerken. Ik zeg er wel uitdrukkelijk bij dat dit een van de essentiële instrumenten is, want op een aantal plaatsen moet er eenvoudigweg asfalt bij. Het is en-en; prijsbeleid helpt, maar ook bouwen blijft noodzakelijk.

Er lijkt een zeker draagvlak te bestaan voor invoering van een kilometerheffing, mede dankzij het platform-Nouwen. Wij weten echter hoe broos zo'n draagvlak kan zijn, zodat het zaak is om het momentum aan te grijpen. Er moeten op korte termijn onomkeerbare stappen worden gezet, zoals het ook in het coalitieakkoord geformuleerd is. Wij hopen dat de berichten over uitstel niet op waarheid berusten.

Wij zijn er bijna, maar nog niet helemaal. Dat geldt ook voor dit debat, het komt wat ons betreft gewoon te vroeg. Wij moeten hier niet over debatteren op basis van wat er in De Telegraaf over is uitgelekt, en ook niet op basis van wat er in Het Financieele Dagblad stond. En zelfs als er morgen iets over in het Reformatorisch Dagblad staat, willen wij er nog niet over debatteren! Wij wachten liever tot het moment dat de minister een degelijke kabinetsvisie op beprijzing presenteert. Ik hoop van harte dat dat een betekenisvolle visie zal zijn. Wij moeten gaan voor een landelijke kilometerheffing waarbij tegelijkertijd in enkele forse stappen de aanschafbelasting wordt afgebouwd. Mijn fractie heeft liever een adequate landelijke invoering, desnoods op langere termijn, dan allerlei tussenvarianten op de kortere termijn, met alle nadelen van dien. Wij wachten in spanning die doortimmerde kabinetsvisie op beprijzing af.

De **voorzitter**: Ik vind het zo langzamerhand een heel poëtisch debat worden.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De leden van de PVV-fractie kunnen altijd uit hun bed worden gehaald voor een debat over rekeningrijden. Het rekeningrijden is voor ons simpelweg onacceptabel. Het is sociaal beleid. Of het nu rekeningrijden, anders betalen, tolpoortjes of automobilistenboetes wordt genoemd, het beleid zal alleen verliezers kennen. Wat ons betreft wordt het uitgesteld tot 2094. In die zin vonden wij het uitstel dus goed nieuws. De minister heeft helaas gezegd dat het geen uitstel is. Hij zal zeer binnenkort met echte plannen komen.

Ik wil deze gelegenheid aangrijpen om nog eens te vertellen hoe slecht dit beleid wel niet is en waarom al die Nederlanders tegen dit rekeningrijden zijn. Mensen die in de spits reizen, worden op kosten gejaagd. Het wordt zo duur gemaakt, dat er mensen zullen afvallen. Het gaat dan om mensen die niet voor hun lol in die spits staan, maar die gewoon naar hun werk willen. Dat is dus ronduit sociaal. Ik vraag de minister om de

mensen aan te wijzen die als eerste uit hun auto moeten. Ik wil weten wie hij op het oog heeft.

Rekeningrijden is technisch veel te ingewikkeld. Wij hebben er absoluut geen vertrouwen in dat dit kabinet, met alle blunders bij de chipcard en bij tal van andere zaken, het voor elkaar zal krijgen. De minister denkt dat stiekem zelf ook; daarom wil hij het ook uitstellen. De kosten zijn absurd hoog en de doelmatigheid is volstrekt onbewezen. De maatschappelijke gevolgen zijn voor de kleine beurs onaanvaardbaar.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik ben verbijsterd door wat ik een aantal collega's hier hoor suggereren, namelijk dat wat in de krant staat, niet waar zou zijn.

Uit de pers mochten wij vernemen dat het kabinet de invoering van de kilometerheffing gaat uitstellen tot 2016. Dat lijkt de VVD een heel verstandig besluit. Het draagvlak is danig ondermijnd door die emmer van belastingverhogingen die automobilisten van dit kabinet over zich heen krijgen. Verkeer en Waterstaat kan een project met deze omvang op dit moment helemaal niet aan. De prioriteit van het departement moet wat ons betreft liggen bij het oplossen van de kern van het mobiliteitsprobleem: het gebrek aan capaciteit op de weg en op het spoor. De VVD zou liever zien dat de minister daar zijn prioriteit legt. Er zijn een hoop projecten die vlot moeten worden getrokken.

De heer **Van der Ham** (D66): De Partij voor de Dieren neemt niet deel aan dit debat, maar ik hoor wel een haan drie keer kraaien. De VVD is namelijk een van de instigatoren van de kilometerheffing. De voorganger van de heer De Krom op dit dossier, de heer Hofstra, heeft er verscheidene moties over ingediend. De heer De Krom mag vanuit zijn perspectief bezien zeggen dat een aantal belastingmaatregelen van dit kabinet niet goed zijn, maar hij zou met mij teleurgesteld moeten zijn dat de kilometerheffing waar juist zijn partij zich de afgelopen jaren zo achter heeft geschaard, er niet komt. Dat hij nu vanuit de oppositie opportunistisch zegt dat het goed is dat het er pas in 2016 van komt, stelt mij erg teleur.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben zeer teleurgesteld in het kabinet. Immers, het kabinet is het draagvlak voor de kilometerheffing namelijk zwaar aan het ondermijnen. De heer Koopmans heeft dat ook zelf in het Algemeen Dagblad gemeld. Als je afspreekt dat het kostenneutraal zal zijn en als je vervolgens je kabinetsperiode begint met een emmer aan belastingverhogingen, dan kan ik vertellen dat dat niet de afspraak was. Zo hebben wij het niet bedoeld. Het is de reden waarom de VVD zegt: zo gaan wij het dus niet doen. En dat is inderdaad uiterst teleurstellend. Overigens lag er nog een aantal andere afspraken. Om te beginnen is dat de aanleg van infrastructuur, tegelijk met invoering van de kilometerheffing. De aanleg van infrastructuur zit volledig in het slop. Als u vorige week bij de debatten daarover bent geweest, zult u gehoord hebben dat wij het daarover eigenlijk allemaal eens zijn. Als je dan toch kilometerheffing invoert, loop je het risico van meer betalen voor langer in de file staan, en dat doen wij dus niet. Ik geloof inderdaad niet dat Verkeer en Waterstaat op dit moment zo'n groot en complex project aan kan. Ik hoef het lijstje met vertragingen van de uitstelmachine waarvan de

## De Krom

minister de baas is, niet allemaal langs te gaan, maar wij weten allemaal waar wij het over hebben.

De heer **Van der Ham** (D66): Met alle kritiek op het kabinet zegt u wel dat de VVD nog geen afscheid heeft genomen van het principe van de kilometerheffing.

De heer **De Krom** (VVD): Dat klopt. Wij zijn voor het principe van de kilometerheffing. Overigens zijn wij tegen het argument dat de kilometerheffing wordt gebruikt om geen extra asfalt aan te leggen. Wij hebben het altijd gezien als een eerlijker manier van betalen voor mobiliteit, maar nooit als excuus om niet te investeren in wegen en het spoor.

Van al die alternatieve plannetjes die ik hoor, word ik niet vrolijk. Wij beginnen met het vrachtverkeer, spitsheffing al of niet op knelpunten, invoering alleen op rijkswegen of alleen in de Randstad, tolheffing, kordonheffing op de ringwegen rond Amsterdam, ze leiden alle tot praktische uitvoeringsproblemen, nog verder verlies aan draagvlak, meer betalen en toenemend sluipverkeer. Daar zijn wij tegen.

De heer **Madlener** (PVV): U zei dat u voor het principe van de kilometerheffing bent, omdat u het een eerlijker principe vindt. Daar schrik ik van. Ik dacht namelijk dat u onze partner bent in het verzet tegen het rekeningrijden, maar nu blijkt u dat toch niet te zijn. De VVD was eerst voor, nu weer tegen en nu toch weer voor, mits aan de juiste voorwaarden wordt voldaan. Wat is er nu zo eerlijk aan dat iemand die om negen uur op kantoor moet zijn, uit de auto wordt gejaagd?

De heer **De Krom** (VVD): Mensen moeten altijd een alternatief hebben. Ik noem als voorbeeld een spagaatgezin in Almere: de een werkt in Utrecht, de ander in Amsterdam. Zij hebben geen alternatief, en daar ga ik dus niet tegen zeggen dat zij meer moeten gaan betalen voor langer in de file staan. Dat hebben wij ook altijd gezegd. Overigens: deze minister zei indertijd als verkeerswoordvoerder voor het CDA precies hetzelfde.

De heer **Madlener** (PVV): Ik dacht dat de VVD de partij van de vrije keuze was, maar dat valt tegen. Die mensen staan toch niet voor de lol in de file?

De heer **De Krom** (VVD): Absoluut. Daarom heb ik gezegd wat ik heb gezegd. Maar u vroeg wat er eerlijk is aan het principe van de kilometerheffing. Wat is er eerlijk aan dat voor iemand die de auto nauwelijks gebruikt de vaste lasten even hoog zijn als voor iemand die de auto veel gebruikt? Ander voorbeeld: ik ga pas betalen voor mijn elektriciteitsrekening als ik een lichtknopje omdraai, en ik ga pas betalen voor mijn gasrekening als ik het knopje van mijn gasfornuis omdraai. Even goed zou je kunnen zeggen: het is eerlijker dat je betaalt voor het gebruik van de weg, en niet voor het bezit van de auto. Maar wij hebben wel heel uitdrukkelijk een aantal harde voorwaarden gesteld. Het kabinet schendt die voorwaarden, wat voor ons reden is geweest om te zeggen: wij doen op deze manier niet meer mee.

De vorige minister waarschuwde voor een te strak tijdschema. Als je dan de verwachtingen heel hoog opschroeft, zoals dit kabinet doet, en vervolgens op de terugtocht moet, val je met de snuit in de modder, wat

onvermijdelijk leidt tot teleurstelling. Dat valt deze minister dan ook ten deel.

De geloofwaardigheid van het kabinet staat ernstig onder druk. Die belastingverhogingen moeten wat ons betreft van tafel, het slot moet van de bouw van infrastructuur af en de minister doet er beter aan, niet met rare plannetjes te komen waardoor mensen meer gaan betalen voor langer in de file staan, want anders komen er nog vele debatten!

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wederom dreigt de kilometerheffing uitgesteld te worden. Doordat de regering inzet op geavanceerde, ingewikkelde en dure kilometerheffing, beweegt dit project zich nog langzamer voort dan een forens op de Ring Amsterdam.

Het coalitieakkoord spreekt over het zetten van een eerste onomkeerbare stap in de richting van "Anders Betalen voor Mobiliteit": rekeningrijden dus. Als wij de pers mogen geloven – ik begin er vanavond aan te twifelen of wij dat wel moeten doen – verwordt deze stap tot een bescheiden huppeltje. Waarom is dit? Het lijkt nu alsof de grote plannen van de commissie-Nouwen voorlopig weer de koelkast ingaan. Begrijp me goed: dit betreurt ik in de verste verte niet. Zowel het maatschappelijk draagvlak als, zoals het er naar uitziet, het politiek draagvlak begint hier en daar toch wat af te brokkelen.

Waarom dan deze terughoudendheid? Of je weet niet wat je wilt, of je weet het wel, maar je wilt het nog niet zeggen. Na al die studies en al die plannen vanaf 1987 kan ik mij die eerste mogelijkheid nauwelijks voorstellen. Is het dan de tweede mogelijkheid en wil je eigenlijk niet zeggen wat je daadwerkelijk wilt? Dat is natuurlijk onwenselijk en dan druk ik mij nog wel erg vriendelijk uit. Als de minister overtuigd is van de noodzaak van een kilometerheffing, dan moet hij snel met concrete plannen komen en niet de slechte boodschap vooruitschuiven. Maar laat ik eerlijk zijn, de kilometerheffing van het plan-Nouwen is niet de mijne. Een elitespits zal nooit kunnen rekenen op de steun van de SP-fractie. Wat ons betreft wordt eerst volop werk gemaakt van echte, serieuze alternatieven. Als er dan ooit een heffing moet komen, dan is dat slechts een vlakke heffing.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is voor mij nieuw. Dit betekent dus dat de SP-fractie zegt dat iemand die 50.000 kilometer per jaar in zijn Jaguar door het land rijdt, zo ongeveer dezelfde vaste lasten houdt als iemand die maar een paar duizend kilometer rijdt met overigens hetzelfde type auto?

De heer **Roemer** (SP): Dan heeft u mij niet goed begrepen. Hetgeen ik vertel, is helemaal niks nieuws. De SP-fractie is er altijd voor geweest om het gebruik te belasten en niet het bezit. Als ik dat anders heb doen voorkomen, dan is het goed dat u er even naar vraagt. Wij zijn tegen de spits- en Randstadheffing. Wij zijn ertegen dat je mensen op een bepaalde plek op een bepaalde tijd laat betalen en dat, als zij dan het geluk hebben dat zij het kunnen betalen of dat hun werkgever het betaalt, zij daar dan kunnen gaan staan. Dat is een oneerlijke heffing, waar de SP-fractie nooit voor zal zijn. Een platte heffing kan heel eenvoudig gehouden worden. Wij hebben steeds aangegeven: ga Europa in, zorg dat je

## Roemer

met je Europese collega's ermee aan de slag gaat. Het meest eenvoudige is om het bezit van de auto minder te belasten en het gebruik ervan via de benzineaccijns te regelen. Hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt. Eerlijker en vlakker kun je het niet hebben.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik probeer allemaal snel te doordenken wat u nu zegt. Vindt de SP-fractie dat de bedoelingen van de coalitie en ongetwijfeld ook die van de minister – maar dat zullen wij dan nog wel horen – om te komen tot een veel eerlijker systeem van verdeling van kosten, niet moeten worden gerealiseerd? Wil de SP-fractie het alleen maar bereiken via een veel hogere accijns, waarbij natuurlijk de ervaring van de afgelopen jaren leert dat als je het overdrijft, de uitwerking ervan weglekt via grenseffecten?

De heer **Roemer** (SP): Ik heb ook niet voor niets tegen de minister gezegd dat hij vooral met zijn Europese collega's aan de slag moet. Wat betreft die prijzeffecten hebben wij de afgelopen tijd voortdurend gemerkt dat het niets uithaalt. Als je mensen alternatieven wilt bieden, dan zul je er voor moeten zorgen dat die alternatieven fatsoenlijk zijn. De eerste stap is – wij hebben nooit anders geroepen en dat doen wij vandaag ook niet – om te investeren in alternatieven. Als je mensen de auto uit wilt hebben, lok ze er dan uit in plaats van dat je ze er uit beboet. Zorg dat je komt met een alternatief van deur tot werk. De lijst van wat men allemaal aan kansen laat liggen, is heel lang.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hebt u enig idee met hoeveel de literprijs benzine zou moeten stijgen om dezelfde opbrengst te halen als van bpm en motorrijtuigenbelasting?

De heer **Roemer** (SP): Ik heb het niet tot op de cent uitgerekend. Daar moet je inderdaad naar kijken, maar dan moet je uitgaan van dat principe. Dat moet je met elkaar in overeenstemming brengen, maar wat wij nu doen, is de omgekeerde wereld. Nu gaan wij aan de ene zijde al verlagen, terwijl wij aan de andere zijde nog niet weten wat wij willen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U hebt het een beetje uitgerekend, maar hebt u enig idee? Het wordt tussen € 0,50 en € 1 per liter duurder. Dat betekent dat half Nederland in Duitsland gaat tanken.

De heer **Roemer** (SP): Dat is echt onzin. Het ligt eraan welk uitgangspunt je neemt voor het aantal kilometers dat je budgettair neutraal wilt laten. Er moet een voordeel zijn, zodat mensen minder gaan rijden. Dat betekent dat je het bezit minder duur en het gebruik duurder maakt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zag de heer Koopmans en mevrouw Roefs ook op de sprekerslijst staan.

De **voorzitter**: Ja, zij willen wel deelnemen aan het debat, maar zij hebben niet de behoefte om een inbreng te leveren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil de heer Koopmans een vraag stellen, die een wedervraag is van

een vraag die hij mij stelde. Hoe staat de CDA-fractie er tegenover als nog in deze kabinetsperiode een grote en betekenisvolle stap in de regio Amsterdam wordt gezet, om in die regio een vorm van kilometerheffing in te voeren?

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie hecht aan de uitvoering van het regeerakkoord, waarin drie randvoorwaarden zijn geformuleerd. De eerste is maximaal 5% kosten. De tweede is dat alles wat wij heffen, ook moet worden teruggegeven. De derde is dat het geld terug moet vloeien in het Infrafonds. Daarna hebben wij nog een beleidsprogramma gemaakt, om het beeld maar even volledig te maken, waarin 2012 wordt genoemd en dat tot die tijd onomkeerbare stappen worden gezet. Alle voorstellen, ook die van het kabinet, zullen wij beoordelen aan de hand van die vijf punten, waarbij wij twee doelen hebben: minder files en een eerlijkere verdeling van de kosten. Zo eenvoudig is het. U vraagt of ik voor het laatste voorstel van Amsterdam ben. Wat ik heb gekregen, was een plan zonder teruggave van geld en dat past niet binnen de vijf punten die ik heb genoemd, dus dat is geen goed idee. Amsterdam, verzijn wat beters, zou ik zeggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U kunt zich dus goed voorstellen dat als eerste stap in Nederland in een bepaalde regio een heffing wordt ingevoerd, die op zo'n manier wordt uitgevoerd dat aan uw voorwaarden wordt voldaan?

De heer **Koopmans** (CDA): Alles wat aan onze voorwaarden voldoet, voldoet aan onze voorwaarden en kan doorgaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is goed nieuws. Tot nu toe heeft de CDA-fractie zich altijd verzet tegen het invoeren van de heffing in bepaalde delen van Nederland. Er is altijd gezegd dat het in één klap in Nederland moest.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat hebben wij nooit gezegd. Wij hebben altijd gezegd dat een teruggave van middelen er onlosmakelijk aan verbonden moet zijn. Tot nu toe ben ik geen enkele proef tegengekomen waarin een heffing zat, met een teruggave die op een ordelijke manier is geregeld, maar wie weet komt het kabinet nog met iets heel slims. Zodra dat er is, is er geen enkel probleem. Dat zijn de voorwaarden die wij hebben geformuleerd.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dit is een erg apart debat. Het is voor de tweede keer in enkele weken dat ik naar de Kamer wordt gehaald, terwijl er nog geen kabinetsbesluit is. De Kamerleden kiezen daarvoor, want het stelt hen in staat om hun mening nog eens krachtig te ventileren. Zij zullen daar hun partijpolitieke redenen voor hebben, maar men zal begrijpen dat het een minister van het Koninkrijk niet is toegestaan om vooruit te lopen op een besluit dat nog moet worden genomen in de ministerraad.

Ik zal de tijd die ik hier heb gekregen, toch gebruiken om nog eens nadrukkelijk te zeggen wat het startpunt bij de besluitvorming in het kabinet zal zijn. Dat startpunt is

## Eurlings

het coalitieakkoord en vervolgens het beleidsprogramma, waarin inderdaad wordt gezegd dat wij een kilometerheffing gaan invoeren, met maximale exploitatiekosten van 5%. In het beleidsprogramma staat heel nadrukkelijk dat wij daarbij vaste lasten gaan afbouwen en omslaan in een variabele prijs per kilometer. Mocht er geld overblijven in zo'n systeem, dan gaat dat terug in de infrastructuur.

Ik stel dit zo omdat wat wij willen, echt nieuw is in de wereld. Het is ten eerste nieuw vanwege de schaal: er is niet één land in de wereld dat op dit moment stevig bezig is met het invoeren van beprijzing zowel voor vracht- als voor personenauto's, door het hele land heen. Ten tweede is het nieuw vanwege het principe. Anders dan in sommige andere landen, op zeer lokale schaal, is de Nederlandse kilometerbeprijzing sinds jaar en dag geen extra tolsysteem maar een systeem waarin mensen niet meer maar anders gaan betalen. Iemand die minder rijdt, gaat minder betalen dan nu; iemand die meer rijdt, gaat meer betalen. Ben je in staat de spits wat meer te mijden of kies je ervoor een wat milieuvriendelijkere auto te kopen, dan heb je al snel voordeel, maar maak je veel kilometers in de spits met een milieuvriendelijke auto, dan ben je duurder uit. Dit is een heel eerlijk systeem, dat ook een "key" succesfactor zal zijn in de vraag of het systeem er überhaupt komt.

De kernvraag bij dit soort systemen is uiteindelijk niet de techniek maar het draagvlak onder de bevolking. Voor een verhaal waarin zeker de helft van de automobilisten niet meer maar minder gaat betalen en waarin veelrijders wel meer gaan betalen, zijn veel Nederlanders te winnen, denk ik. Ik heb wel eens het voorbeeld van mijn eigen situatie van een jaar geleden gegeven. Ik was Europarlementariër en reed noodgedwongen meer dan 60.000 kilometer per jaar; mijn grootmoeder reed toen het laatste jaar in haar auto en maakte zo'n 500 kilometer. Dan kan ik iedereen uitleggen dat het heel reëel is dat ik veel meer wegenbelasting betaal dan mijn grootmoeder, die nauwelijks meer rijdt. Dit is een eerlijk systeem. Het betekent niet: extra centen bij de automobilist wegpakken. Het betekent dat wij de veelrijder wat meer laten betalen en degene die wat minder rijdt en wat meer buiten de spits, daarvoor belonen, want die betaalt minder.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp uit de woorden van de minister dat hij heel trots is dat hij dit als eerste wil gaan doen. Dat is toch gek. Er is dan in de tussentijd heel wat veranderd. In het Algemeen Dagblad van 31 januari 2002 lees ik het volgende: "Eurlings vindt het onverantwoord dat Nederland als eerste land ter wereld dit nieuwe maar uiterst complexe systeem zal invoeren." Ik vraag aan de minister: wat heeft zijn inzichten zo fundamenteel doen wijzigen? De tweede vraag is: op welke wijze denkt de minister dat de emmer aan belastingverhogingen die hij over de automobilist heeft heen gegooid, heeft bijgedragen aan het draagvlak voor de kilometerheffing?

Minister **Eurlings**: Als ik heel flauw zou zijn in de richting van de heer De Krom, dan zou ik kunnen zeggen dat ik misschien enigszins overtuigd ben geraakt door de vele bevlogen verhalen van de heer Hofstra in dit halfrond over vele jaren heen. VVD'er Hofstra, partijgenoot en voorganger van de heer De Krom, heeft met zo veel passie voor dit systeem gepleit dat de Partij van de

Arbeid en het CDA, in mijn persoon, zo ver gingen een motie in te dienen waarin werd voorgesteld de kilometerheffing vanaf een bepaald moment de "Hofstraheffing" te noemen. Zo bevlogen was Pieter Hofstra op dit vlak. Maar ik wil niet flauw zijn. Ik wil dus een inhoudelijk argument geven, namelijk dat ik de heer De Krom zou willen aanraden om de notulen van die tijd wat beter te bestuderen in plaats van ook in dit geval weer af te gaan op een krantenartikel van zo veel jaar geleden. De discussie aan de kant van het CDA was namelijk niet principieel tegen het systeem. In de discussie ging het om de ondoordachtheid, het snel, van het ene op het andere moment, van tolpoorten overspringen naar heffing via satellieten en het idee dat dit binnen een paar jaar kon. Daarnaast had de kritiek van het CDA betrekking op de kosten. Als de heer De Krom zich afvraagt welk Kamerlid als eerste met 5% als grens kwam, moet hij recht voor zich uitkijken. Dan ziet hij hem staan.

De heer **De Krom** (VVD): Het was toch beter geweest als u de adviezen van de heer Hofstra ook echt ter harte had genomen. Wij hadden een duidelijke afspraak gemaakt. Die afspraak was dat de heffing kostenneutraal moest zijn, zonder verhogingen voor de automobilist. Wat doet u? U begint een emmer aan belastingverhogingen over de mensen uit te storten. Dan hebt u nog de mond vol over "kostenneutraliteit"? Kom nou, dat kunt u toch niet menen, mijnheer de minister. Als u de heer Hofstra citeert, moet u het wel goed en volledig doen. Op deze manier gaat het niet.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp de oppositionele rol die de heer De Krom speelt. Hij haalt er echter allemaal dingen bij die er niets mee te maken hebben. De aanschaf van milieuvriendelijke auto's wordt gestimuleerd. Het wordt tegelijk wat duurder om een milieuvriendelijke auto te kopen. Als verkeersminister sta ik ervoor garant dat dit systeem, als het er komt, een eerlijk systeem is. Dit systeem mag dan ook geen extra lasten opleveren voor de gemiddelde automobilist. Volgens mij is de heer De Krom zelf ook wel overtuigd van het systeem. Toen ik net een paar maanden minister was, heb ik er regelmatig met de heer Hofstra over gesproken. Hij is nog steeds voorstander van het eerlijke systeem. Ik heb een beetje hoop gekregen, omdat de heer De Krom heeft gezegd dat hij in principe achter het systeem staat. Ik hoop er nog steeds op dat wij, met een verhaal waarin de eerlijkheid voorop staat, de heer De Krom aan onze kant zullen vinden.

De heer **De Krom** (VVD): Wanneer de minister alle belastingverhogingen van tafel haalt, praten wij verder.

Minister **Eurlings**: Dat is wel een heel gemakkelijk antwoord. Als het kabinet een besluit heeft genomen over de kilometerheffing zullen wij hierop tijdens een debat terugkomen. Het Belastingplan is het Belastingplan. De Kamer heeft hierover besloten. Of wij nu een kilometerheffing invoeren of niet, het gaat erom dat het systeem eerlijk is. Veel van de gebruikers gaan meer betalen, maar meer dan de helft van de Nederlandse automobilisten zullen goedkoper uit zijn. De heer De Krom moet de automobilist dan ook maar eens uitleggen dat hij tegen een eerlijk systeem is. De meeste Nederlanders zullen dit systeem volgens mij niet alleen eerlijk, maar ook heel verstandig vinden.

## Eurlings

De heer **Madlener** (PVV): Als politici het zo vaak over "eerlijk" hebben, moet je uitkijken. De gemiddelde automobilist bestaat namelijk helemaal niet. De ene automobilist zit tijdens de spits in de auto omdat hij naar zijn werk moet. De andere automobilist is misschien gepensioneerd en gaat buiten de spits naar het museum. Vindt de minister het eerlijk dat de gepensioneerde automobilist buiten de spits minder gaat betalen, ten koste van die man of vrouw die naar het werk moet? Kan de minister nog eens goed uitleggen wat daaraan nou eerlijk is?

Minister **Eurlings**: Kan de heer Madlener mij uitleggen wat er eerlijk aan is dat mijn grootmoeder in 2006 voor 500 kilometer eenzelfde aanslag voor de wegenbelasting krijgt als de Europarlementariër Eurlings, die 60.000 kilometer per jaar reed? Dat is oneerlijk. Die oneerlijkheid willen wij wegnemen. Ik denk dat mensen heel goed begrijpen dat je iets meer wegenbelasting gaat betalen als je heel veel over de weg rijdt. De wegenbelasting was namelijk bedoeld om de schade aan de weg te compenseren. Een veelgebruiker berokkent meer schade aan de weg dan iemand die er weinig gebruik van maakt. Het kan heel goed zijn dat meer dan 50% van de automobilisten niet meer, maar minder gaat betalen. Ik denk dat je met dit verhaal iedere Nederlander goed tegemoet kunt treden. Dit verhaal is eerlijk. Je klopt mensen geen geld uit de zak. Je belooft de mensen die iets minder gaan rijden, de mensen die in overleg met de werkgever buiten de spits kunnen rijden en de mensen die een milieuvriendelijker auto kopen. Ik vind dit allemaal goede aspecten, die een heel groot effect zullen en kunnen hebben op de problematiek van de files in Nederland.

De heer **Madlener** (PVV): Ik gun de grootmoeder van de heer Eurlings haar auto. Het gaat erom dat zij haar auto moet kunnen betalen, of dit nu een Jaguar of een klein autootje is. Zij moet die auto kunnen gebruiken, omdat dit mensen zelfstandig maakt. De filerijder heeft echter helemaal geen keuze. Hij kan niet buiten de spits rijden. Hij moet om negen uur op zijn werk zijn. Hoe kan de minister volhouden dat dit eerlijk is? Hoeveel moet de filerijder niet betalen voordat die zijn auto uitgaat?

Minister **Eurlings**: De heer Madlener onderschat het Nederlandse bedrijfsleven en de filerijder. Ieder onderzoek laat zien dat het Nederlands bedrijfsleven geneigd is om mensen iets buiten de spits te laten rijden. Het bedrijfsleven compenseert vaak de zakelijke rijder die naar zijn werk en terug moet. Het bedrijfsleven is dus heel gemotiveerd. Het helpt daarbij als buiten de spits iets minder gecompenseerd hoeft te worden. Ik ben het ermee eens dat er goede alternatieven moeten zijn. Er moet geïnvesteerd worden in de weg. Tegen de heer De Krom zeg ik dat met de A6-A9 3,5 mld. is weggezet. Er moet ook geïnvesteerd worden in het ov. Aan de heer Duyvendak vraag ik dan ook, op deze geanimeerde avond zorgvuldig te zijn. Wij gaan niet pas een volgende periode veel geld vrijmaken voor het spoor. Helemaal niet. Los van die 200 mln. die wij nu al investeren, gaan wij dit jaar de eerste infra-investering intikken, een majeur bedrag dat volgend jaar door nog meer zal worden gevolgd. Wij gaan daarvoor, wij gaan die plannen uitvoeren. U kunt het niet geloven, maar dan zou ik zeggen dat wij u overvleugelen in uw ov-ambitie, een mooi teken dat wij goed bezig zijn, net als de mooie

woorden van de Nederlandse Spoorwegen en ProRail in onze richting dit bevestigen. Laten wij precies zijn. Ik ga niet vooruitlopen op kabinetsbesluitvorming, maar laten wij vaststellen dat wij zeer ambitieus zijn, dat wij als eersten in de wereld zo'n systeem willen, maar dat juist omdat wij het willen, wij absoluut vasthouden aan het principe van eerlijkheid: geen extra geld weghalen bij de automobilist, maar de bestaande lasten op een eerlijker manier verdelen. Dat is de kern van het systeem!

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het klinkt mij allemaal toch uiterst wrang in de oren. De minister spreekt over belastingverlaging, eerlijker, et cetera, et cetera. Minister, u bent begonnen met een emmer vol belastingverhogingen over alle automobilisten uit te gooien. Ik ben er zo benieuwd naar wat uw grootmoeder daarvan vindt!

Minister **Eurlings**: Deze grijsgedraaide plaat begint, mede gelet op de tijd, toch een beetje vervelend te worden. Ik weet dat de heer De Krom van de VVD een beetje moeite heeft met het Belastingplan en probeert iedere keer de discussie over de kilometerheffing daarmee te vervuilen. Ik daag hem uit, zijn kiezers uit te leggen dat hij zo'n eerlijker systeem niet wil. Dat zullen ook zijn kiezer niet begrijpen. Zij hebben de heer Hofstra jarenlang bezig gezien, de heer Hofstra van de Hofstrahffing. Hij ging als een held in de strijd voorop. Ik zeg dat de gemiddelde automobilist er bij de heer De Krom bekaaid van afkomt als hij opportunistisch tegen blijft, want de automobilist gaat er dan gemiddeld niet op vooruit hetgeen bij de kilometerheffing wel het geval zou zijn! Ik snap zijn grote woorden best wel, iedereen heeft zo zijn eigen positie, maar laten wij vanavond elkaar nu aanspreken op waar het bij de kilometerheffing echt om gaat. Als het kabinet een besluit neemt, zal het vasthouden aan de principes van eerlijkheid en zal invoering van dit systeem een verbetering betekenen ten opzichte van het niet invoeren. De heer De Krom heeft het nu drie, vier keer gezegd en ik heb goed begrepen dat hij moeite heeft met het Belastingplan. Ik heb dat ook in de krant kunnen lezen. Laten wij de discussie hier nu niet vervuilen. Als hij er, ondanks jarenlang Pieter Hofstra, voor kiest om het systeem niet in te voeren, dan kiest hij ervoor om een verbetering en een eerlijker systeem te laten liggen. Op basis van ook zijn jarenlange traditie zou ik dit een gemiste kans vinden. Dat is mijn mening, hij kan daar in de richting van de Nederlandse bevolking natuurlijk altijd een andere mening tegenover zetten.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp wel dat de minister het een flauwe vraag vond, maar elke keer komt zijn grootmoeder maar weer ter sprake die minder gaat betalen. Zij begint heel veel meer te betalen, mijnheer Eurlings, maar ik begrijp dat u daar niet over wilt spreken. Nogmaals, als u de belastingverhogingen van tafel haalt en het kabinet zich aan de afspraken houdt, is er met ons te praten over de kilometerheffing. U doet dat niet en daarom zeggen wij dat wij het op deze manier niet doen. U kunt het nog wel drie keer zeggen, maar zo liggen wel de feiten.

Minister **Eurlings**: Mijn oma rijdt intussen niet meer, vorig jaar was het laatste jaar. Maar, zij zou helemaal niet meer gaan betalen, want zij zou geen milieuvriendelijke auto hebben, maar een kleine milieuvrien-

## Eurlings

delijke wagen. Al die grote beelden van lastenverzwaringen en dergelijke begrijp ik wel in deze politieke arena, maar ik vind het toch een beetje de aandacht afleiden van waar het hier vanavond over zou moeten gaan, voor zover ik er nu over kan spreken. U haalt mij naar de Kamer voor de kilometerbeprijzing, dus laten wij niet alles op een hoop gooien. Dat leidt de aandacht alleen maar af van waar het echt om zou moeten gaan.

Ik heb net al gezegd dat het niet erg nauwkeurig was zoals u over het ov-plan sprak, maar wij komen daar binnenkort nog wel over te spreken.

Op tussentijdse stappen ga ik nu niet vooruitlopen. Het enige wat ik naar buiten toe heb gezegd – ik zeg dit ook in de richting van de heer Van der Ham – is dat wij ambitieus zijn, maar dat wij vasthouden aan de principes: draagvlak en eerlijkheid. Dat zijn ook altijd de principes geweest. Iedere tussenstap moet dus aan die principes voldoen en moeten ook passen in het eindbeeld. Op basis daarvan zal het kabinet tot een besluit moeten gaan komen. Ik kan er niet eens op vooruitlopen, ook al zou ik het willen. Dat is mij niet toegestaan, u kent de regels. Maar laat ik één ding zeggen: de heer Van der Ham had gelijk, hierover wordt al gediscussieerd sinds 1987. Het zal in deze kabinetsperiode zeker niet bij discussiëren blijven. Er zullen onomkeerbare zaken gebeuren die ons naar de kilometerbeprijzing voeren en wij zullen daarin internationaal vooroplopen. Dit zal op zo'n manier worden gedaan, dat de mensen in Nederland begrijpen dat dit een eerlijk systeem en een verbetering is. En daarop mogen wij mogen afgerekend. Meer kan ik hierover niet zeggen. Ik heb geprobeerd om zo open mogelijk te zijn over onze uitgangspunten. Dit wordt snel vervolgd, want het kabinet zal op korte termijn tot besluitvorming proberen te komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Graag iets preciezer: komen er in deze periode ook grote, onomkeerbare stappen zoals aangekondigd in het honderddagenplan van het kabinet, waarvan de automobilist en het milieu daadwerkelijk voordeel hebben?

Minister **Eurlings**: Er gaat heel veel gebeuren, maar daarop kan en wil ik niet vooruitlopen. U zult dus gewoon het kabinetsbesluit moeten afwachten. Zo gaat het in onze democratie: de regering regeert, daarna controleert het parlement. Ik kan onmogelijk vooruitlopen op een besluit dat de regering nog moet nemen. Misschien kunt u in de sterren kijken, ik kan dat niet. Ik heb de principes genoemd op basis waarvan het kabinet een besluit gaat nemen. Te zijner tijd zal ik dat besluit hier zeer gemotiveerd verdedigen. Maar zolang ik hier als minister zit, zal het besluit zijn gebaseerd op draagvlak en op eerlijkheid; dat zijn voor mij onwrikbare uitgangspunten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Tot voor dit debat zei het kabinet, nog als echo van het honderddagenplan, ronduit: wij gaan in deze periode onomkeerbare stappen zetten. Maar de minister zegt niet te kunnen antwoorden als ik hiernaar vraag. Waarom bevestigt hij het niet gewoon? Tot vandaag heeft hij namelijk ja gezegd. Zo zaait de minister onrust.

Mijn tweede vraag is: is de heffing in de Amsterdamse regio een serieuze optie in de discussie?

Minister **Eurlings**: Daar komt-ie: uw vraag was namelijk niet zozeer dat eerste, als wel het tweede. Ik ben begonnen met te zeggen dat wij ons houden aan het coalitieakkoord. Er komt dus een onomkeerbare stap, absoluut. Alleen ga ik nu niet vooruitlopen op welke variant dan ook; daartoe ben ik niet gemachtigd en daarvoor is deze discussie gewoon te vroeg.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De minister heeft het nog steeds over dat gedifferentieerde. Ik krijg nog steeds niet op een rijtje wat er eerlijk aan is om iemand in de spits in de Randstad meer te laten betalen als hij geen alternatief heeft; dat is niet eerlijk, dat is gewoon oneerlijk. Als mensen het voor elkaar krijgen om het zelf te betalen, of dit met hun werkgever regelen, hebben ze geen enkel probleem. Mij gaat het erom dat er in eerste instantie wordt gekozen voor keihard werken aan alternatieven: het openbaar vervoer, gesprekken met werkgevers en werknemers over flexibele tijden, werkplekken of telewerken. Ik zie dat niet. Het enige wat de minister nu kan hard maken is die 200 mln. Daarnaast heeft hij een heleboel plannen. Ik steun hem daarin, maar mij kan hij nog niet overtuigen.

Minister **Eurlings**: Ik zou zeggen: rekt u ons af op onze daden. Bij de planpresentatie rondom het openbaar vervoer van de toekomst heb ik de lat heel hoog gelegd en duidelijk gemaakt waar het mij om gaat. Men mag mij daarop afrekenen. In deze periode gaan wij geld zoeken en plannen voor de korte termijn en de lange termijn in werking zetten; niet een volgende minister in 2020. Wij werken aan het alternatief van een beter openbaar vervoer, wij werken eraan om uit de brij te komen, besluiten te nemen en uitvoering te geven aan meer capaciteit op de weg. Ook zijn wij hard bezig met het bedrijfsleven, om na jaren van praten meer flexibiliteit in de werktijden te realiseren. Natuurlijk staan de mensen niet voor hun lol in de file en als ze iets voor of iets na de file kunnen rijden, scheelt hun dat veel verloren tijd per dag. Wij zetten op al deze trajecten in. In deze totaliteit kan een eerlijk kilometerbeprijzingssysteem, als onderdeel, een goede rol spelen. De ambitie van het kabinet ligt hoog. Als wij op basis van onze principes van draagvlak en eerlijkheid een besluit hebben genomen, zullen wij hierover de discussie met de Kamer aangaan.

De heer **Roemer** (SP): De minister geeft nog steeds geen antwoord op de vraag wat er eerlijk aan is om iemand in de spits in de Randstad meer te laten betalen. Sommigen kunnen dat doorberekenen aan hun werkgever, maar bijvoorbeeld een kleine ondernemer, een schilder of een glazenwasser, niet. Wat is daar eerlijk aan?

Minister **Eurlings**: Dit beeld is zeer gechargeerd. Die glazenwasser of schilder rijdt ook buiten de spits. Buiten de spits gaat hij erop vooruit, want dan wordt het goedkoper. En als hij wel in de spits rijdt, denkt hij wellicht na: kan ik niet samen met de tweede schilder een busje rijden, want dan ben ik goedkoper uit. Die schilder rijdt echt ook buiten de spits. Het beeld dat hij veel duurder uit zou zijn, klopt dus niet. De kern is die eerlijkheid. Het gaat niet om het wegtrekken van geld. Mensen die minder of vaak buiten de spits rijden, gaan erop vooruit. Dat is van belang om het draagvlak in stand te houden. Als het slechts ging om het extra belasting van automobilisten, zou de heer Roemer gelijk





De heer Van der Ham (D66)

© M. Sablerolle – Gouda

hebben. In dat geval zouden de mensen zeggen: de Haagse geldmachine rinkel, at the end of the day zijn wij altijd duurder uit, wij vertrouwen dit niet. Dat is echter niet de insteek van dit kabinet, noch van al die mensen die jarenlang hebben gewerkt aan dit zo innovatieve systeem.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan heel kort zijn. De minister zal mij er absoluut niet van overtuigen dat een elitespits eerlijk is. Mensen hebben vaak geen enkel alternatief. Al zouden zij op een ander tijdstip of ergens anders willen gaan werken, sommigen moeten nu eenmaal in de Randstad in de spits naar hun werk. De minister pakt hen hard aan, en dat is allesbehalve eerlijk. Jazeker, ik reken de minister af op alle alternatieven die tot op de dag van vandaag onderbelicht zijn gebleven.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer mag mij afrekenen; daar zie ik gaarne naar uit. Juist de mensen met de kleine beurs kunnen erop vooruitgaan met dit systeem en niet de mensen die als vertegenwoordiger met hun leaseauto tienduizenden kilometers per jaar maken. Mensen die een beperkt aantal kilometers rijden, hebben grote kans om erop vooruit te gaan. De Kamer mag mij daarop afrekenen. Vandaar dat ik zo gemotiveerd ben voor een eerlijk systeem; daar zit het draagvlak.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb nog een vraag gesteld over die tender in Engeland, waarover de voorganger van de minister, mevrouw Peijs, heeft gesproken.

Uit de regio Amsterdam komen verzoeken om een pilot. De minister gaat niet in op de vraag of hij daartoe een initiatief zal nemen, wat ik begrijp. Stel echter dat de regio Amsterdam dit echt wil, het zelf wil organiseren, de techniek ervoor heeft en dat het bedrijfsleven wil participeren. Zegt de minister dan: niets daarvan, dat blokkeer ik?

Minister **Eurlings**: De heer Van der Ham ken ik al sinds de tijd dat ik collega-Kamerlid was als een heel goed debater. Hij probeert het nu op een andere manier. Dat is heel charmant, maar ook nu, geachte afgevaardigde, reageer ik niet op allerlei varianten. Ik zal niet vooruitlo-

pen op de discussie over een variant met spitsheffing zoals die in Amsterdam. Ik zal wel ieder alternatief leggen langs de meetlat van draagvlak en eerlijkheid. Dat is het eindbeeld waar wij zo snel mogelijk naartoe willen en waarover in het coalitieakkoord en het beleidsprogramma wordt gesproken. Wij zullen ieder voorstel langs die meetlat leggen en dan beoordelen of het wel of niet past.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik ben heel erg blij met dit antwoord. Dat draagvlak is er namelijk in die regio. De minister geeft geen antwoord, dus hij staat er heel open in. Dat is een heel prettige conclusie van dit debat.

Minister **Eurlings**: Mijnheer Van der Ham, u bent echt een heel goed debater. U overtreft mijn stoutste verwachtingen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dank u wel, u bent ook heel charmant.

Minister **Eurlings**: U bent echter wel zeer flexibel. Draagvlak in één bepaalde regio is één ding, draagvlak in het land een ander. En dan is er ook nog de eerlijkheid. Die discussie zullen wij nog met elkaar voeren. Ik loop op geen enkele manier vooruit op welke besluitvorming dan ook, pro noch contra. Wel heb ik de criteria genoemd, de principes van eerlijkheid en draagvlak. Een voorstel zal daarin moeten passen, anders gaat het niet door.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het mag duidelijk zijn: tien maanden nadat dit kabinet geïnstalleerd is, brandt in ieder geval deze Tweede Kamer van verlangen om met de minister in debat te kunnen gaan over de kilometerheffing. Wij hebben daar eigenlijk al veel te lang op moeten wachten en er zijn alweer tien dure maanden verloren gegaan.

Het mag helder zijn dat het gaat om een heffing waar mijn fractie een groot voorstander van is en om een verandering in de systematiek die er hoognodig moet komen. Het is ook een verandering waar mijn fractie van overtuigd is dat die uiteindelijk voor de gemiddelde automobilist niet lastenneutraal zal kunnen zijn. Voor de gemiddelde automobilist, die veel in de file rijdt en die veel in vuile auto's rijdt, zal die heffing tot hogere lasten leiden. Dat moet, wil je de files effectief bestrijden, wil je echt wat doen – voor mijn fractie is dat minstens zo belangrijk – aan de klimaatverandering en wil je dus het autoverkeer echt schoner maken.

Tot slot: dit debat was een eerste aftrap. Ik denk dat wij het vervolg van deze wedstrijd volgende week bij de begroting Verkeer en Waterstaat zullen spelen.

De **voorzitter**: Ik dank u. Dan is het woord aan de heer Van der Ham. Mijnheer Van der Ham, u verwees naar de hanen die drie keer zouden kraaien. De goede tekst uit Mattheüs en ook Lukas en Johannes is: eer de haan gekraaid zal hebben, zult gij mij driemaal verloochenen. Dit voor het verslag.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ja, ik had het over de heer De Krom, maar ik heb zelf ook wat

## Van der Ham

Bijbelstudie gedaan en Marcus 14 had het over twee hanen, Mattheüs 26 over één en Johannes en Lukas allebei over twee, dus bij elkaar zijn het er zelfs vijf. Vijf keer hanengekraai. En ik behoor tot de rekkelijken onder de protestanten.

De **voorzitter**: Is dit de rots en dat soort dingen?

De heer **Van der Ham** (D66): Nee, dat is weer iets heel anders.

De **voorzitter**: Mijnheer van der Staaij, u gaat ons helpen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. U gaf een goede weergave en de heer Van der Ham laat helaas nu blijken dat niet alleen zijn Bijbelkennis enigszins tekortschiet, maar ook zijn rekenvaardigheden.

De heer **Van der Ham** (D66): Twee, één en nog eens twee is toch vijf?

De **voorzitter**: Ja, maar u moet ze niet optellen. Wij gaan het u straks allemaal uitleggen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik neem het heel letterlijk, voorzitter. Rekenen is weten.

De positie van de D66-fractie ten aanzien van de kilometerheffing is al jaren heel duidelijk. Helaas kunnen wij dat op dit moment niet van alle fracties in dit debat zeggen, en dan kijk ik vooral naar de VVD-fractie, maar ook naar de SP-fractie, want als hier hanen kraaien, dan zijn die haast al schor bij de opstelling van de SP-fractie, moet ik wel zeggen. Wij zijn voor een kilometerheffing die naar plaats, tijd en milieu geheven moet worden, in combinatie met een afname van de vaste lasten voor mensen. Dat kan een heel eerlijke vorm van kilometerheffing zijn. Daar is een groot draagvlak voor, dat is zo. De commissie-Nouwen had het over 2012, dus zo gezien is het jaar 2016 dat nu in de plannen staat, veel te laat. Ik hoop dat deze minister met al zijn charmes – ook hij valt daar immers van te betichten – zijn collega's in het kabinet straks kan ompraten tot grote voorstanders van een kilometerheffing, dat er echt grote stappen worden gezet en dat gemeenten en regio's die al wat willen doen, bijvoorbeeld Amsterdam, daar ook de ruimte voor krijgen en niet een njet van het kabinet. Juist een kabinet dat oog zegt te hebben voor draagvlak en dat zegt te willen luisteren naar lokale bestuurders zou aan die regio's als eerste ruimte moeten schenken.

De **voorzitter**: Ik probeer u zo charmant mogelijk te zeggen dat u spreektijd om is.

De heer **Van der Ham** (D66): En dat lukt u.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik heb geen behoefte aan een tweede termijn, omdat de minister nog eens de uitgangspunten helder heeft geschetst, maar die hadden wij al vaker gehoord en die delen wij. En het echte nieuws, daar wachten wij nu op.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Op de Nederlandse weg is nog een wereld te winnen als het gaat om filebestrijding, namelijk gewoon door het uitvoeren van al die plannen die al 30, 40 jaar op uitvoering wachten. Dan is er helemaal geen kilometerheffing of spitsheffing of automobilistenboete nodig. Dat zou ook de oplossing zijn die wij als PVV-fractie willen. Honderd keer roepen hoe eerlijk het is, maakt het niet eerlijker. Het is namelijk helemaal niet eerlijk. U ontkomt er niet aan, die spitsheffing in de spits zo hoog te maken dat mensen niet meer in die auto stappen en dan zijn er dus altijd mensen die daar de dupe van worden. Inmiddels loopt die ochtendspits op veel plekken bijna naadloos over in de avondspits. Ik vraag mij dus af wat het alternatief is. Dat is er simpelweg niet.

U had het over draagvlak. U hebt een aangepraat draagvlak, misschien een bestuurlijk draagvlak. Draagvlak onder de bevolking is echter nog ver te zoeken. De regering kennende, zal een echte meting van het draagvlak niet geboden worden, net als bij het referendum over Europa.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De minister spreekt zoals gebruikelijk mooie woorden over eerlijkheid. Eerlijk gezegd, erger ik mij hier verschrikkelijk aan. Mijnheer de minister, wat is eerlijk aan het uitstorten van zo'n emmer belastingverhogingen over automobilisten? Wat is eerlijk aan verhoging van de bpm, aan verhoging van de dieselaccijns, aan verhoging van de lpg-accijns, aan verhoging van de btw, aan een fijnstofheffing, aan een hogere fiscale bijtelling voor leaseauto's en aan een verhoging van boetes met 90 mln. om gratis schoolboeken te financieren? En u praat over eerlijkheid. Geloofwaardigheid in samenhang met eerlijkheid vormden de eerste voorwaarde voor invoering van de kilometerheffing. Juist die, minister, hebt u verspeeld.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijnheer De Krom, in hoeverre bent u eerlijk jegens de filerijder als u zegt: ik wil niets, ik wil niet investeren in een kilometerheffing om uit de files te komen en ik wil niet investeren in extra asfalt, behalve na 2020? Wat is eerlijk aan deze boodschap?

De heer **De Krom** (VVD): Mijnheer Koopmans, ik zeg het voor de honderdduizendste keer. U weet precies welke voorwaarden de VVD-fractie heeft gesteld. Ik heb u dit omstandig uitgelegd en ik ga dat niet nog een keer doen, want u kent onze voorwaarden precies. Onze voorwaarden zijn altijd duidelijk geweest, zie de motie-Hofstra met de 5%. Wij hebben als voorwaarden genoemd dat een en ander kostenneutraal moet zijn en dat het slot van de infrastructuur af moet. Op deze manier praten wij niet verder, mijnheer Koopmans, want u bent niet eerlijk bezig. Dat is het punt. U en dit kabinet hebben uw geloofwaardigheid bij voorbaat, al voor wij praten over welke vorm van kilometerheffing dan ook, op de tocht gezet. Zo zijn de feiten en niet anders.

Ik constateer dat de minister op de terugtocht is via een drietrapsraket: eerst invoeren, dan een onomkeerbare stap en nu uitstel tot 2016. Mijn fractie steunt dat besluit. Als dat besluit zo uitvalt, lijkt ons dat verstandig.



Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het is voor een deel herhaling van hetgeen al in de eerste termijn en bij interruptie naar voren is gekomen. De basis van de kilometerheffing is het vlakke tarief. Uit het recent onderzoek van het Ruimtelijk Planbureau blijkt dat ook van zo'n vlak tarief al heel veel congestie-effect uitgaat. Dit kabinet wil doorpakken met besluiten over en het aanleggen van extra asfalt. Wij willen doorpakken met het verbeteren van het openbaar vervoer. Het is nodig dat er eerlijker wordt betaald, dat veelgebruikers wat meer betalen en dat mindergebruikers wat minder betalen.

De heer De Krom komt wederom terug op de discussie over het Belastingplan. Ik respecteer zijn opvattingen. Daarover is in het debat over het Belastingplan zeer nadrukkelijk gesproken. Ik vind deze discussie niet zozeer thuishoren in dit debat. De vraag hier is simpelweg: als het kabinet tot een voorstel voor een eerlijk systeem komt, vinden wij dat een verbetering of blijven wij liever stilstaan in de huidige situatie. Daar worden de lasten niet minder van, mijnheer de Krom, en de files ook niet. De vraag waarom het draait in de discussie over de kilometerheffing is of wij die verbetering willen of niet.

Mijnheer Duyvendak, die tien maanden zijn niet verloren. Er is heel veel werk gedaan. Ik wil daar graag over met u in gesprek gaan. Er is heel veel werk gedaan waar wij verder van zullen profiteren.

U hebt een andere opvatting over lastenneutraliteit. Die komt u toe. U vindt namens GroenLinks dat de lasten voor de gemiddelde automobilist best mogen stijgen. Dat is uw opvatting. Die respecteer ik, al is zij niet de opvatting die ten grondslag ligt aan de kilometerheffing, waarvoor jarenlang draagvlak is opgebouwd in Nederland. Zij is evenmin de grondslag van deze regering. Hierover kunnen wij van mening verschillen.

U vroeg wat er voor het klimaat werd gedaan. Ik herhaal dat ik niet inga op wat wij voor de kilometerbeprijzing al dan niet voorstellen. Het kabinet moet namelijk nog besluiten. Ik kan wel zeggen dat ik er stellig van overtuigd ben dat de echte uitdaging in verband met het klimaat niet zozeer schuilt in het met hand en tand bestrijden van de mobiliteit, als wel en veel meer in het vergroenen van de mobiliteit. Dan kom je uit op het stimuleren van mensen tot de keuze voor een milieuvriendelijke variant als zij een auto kopen. Willen zij een bepaalde gezinsauto, laten zij dan de meest milieuvriendelijke variant kiezen in plaats van de milieuvriendelijke variant. Ook is de uitdaging om op Europees vlak de eisen aan schone motoren zo streng mogelijk te maken. Daarin schuilt de kracht van de kilometerbeprijzing, die gepaard gaat met een differentiatie naar milieuvriendelijk en milieuvriendelijk. Niet alleen als je een nieuwe auto koopt, let je er daardoor op dat je dankzij een milieuvriendelijke auto goedkoper uit bent, maar zelfs als je een tweedehandsje koopt, vraag je je af hoeveel die per kilometer kost. Zelfs bij tweedehands auto's kies je voor de meest milieuvriendelijke variant. Dat vind ik echt milieubeleid: niet de mobiliteit bestrijden, maar de mobiliteit zelf een stuk vergroenen.

De heer Madlener vroeg naar de hoogte van de tarieven. Wij moeten daar eerst nog over praten, net als over het principe en het systeem. Uw Kamer zal heel nadrukkelijk bij de uitwerking daarvan worden betrokken. Wij moeten hier niet te vroeg conclusies aan verbinden.

Ik heb proberen weer te geven dat ik het systeem eerlijk vind waarvoor de heer Nouwen jarenlang draagvlak heeft opgebouwd. Ik ben ervan overtuigd dat heel veel Nederlanders dit ook een eerlijk systeem zullen vinden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Dit debat wordt op 4, 5 en 6 december tijdens de behandeling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zeker voortgezet, zoals de heer Duyvendak al zei.

Sluiting 22.13 uur



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

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van (rijks)wet Wijziging van de Wet toezicht accountantsorganisaties en Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, ter implementatie van richtlijn nr. 2006/43/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 mei 2006 betreffende de wettelijke controles van jaarrekeningen en geconsolideerde jaarrekeningen, tot wijziging van de Richtlijnen 78/660/EEG en 83/349/EEG van de Raad, en houdende intrekking van Richtlijn 84/253/EEG van de Raad (PbEU L 157) (31270).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

een, van de minister-president, minister van Algemene Zaken, inzake beantwoording vragen van het lid Halsema (30891, nr. 43);

negen, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten:

een, over het sluiten van een aantal uitvoeringsverdragen (23908, R1519, nr. 80);

een, ten geleide van Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek IJsland inzake privileges en immuniteiten voor verbindingsofficieren die door de Republiek IJsland bij Europol te 's-Gravenhage gedetacheerd worden; Reykjavik, 30 mei 2007 (Trb. 2007, 105) (31111, nr. 2);

een, ten geleide van Protocol tot wijziging van de TRIPS-Overeenkomst, met bijlage en aanhangsel bij de bijlage; Genève, 6 december 2005 (31272, R1838);

een, ten geleide van Zetelverdrag tussen het Internationaal Strafhof en het Gastland; 's-Gravenhage, 7 juni 2007 (Trb. 2007, 125) (31274);

een, ten geleide van Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staten van Jersey inzake de toegang tot onderlinge overlegprocedures in verband met winstcorrecties tussen verbonden ondernemingen en de toepassing van de Nederlandse deelnemingsvrijstelling; 's-Gravenhage, 20 juni 2007 (31275);

een, ten geleide van Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Staten van Jersey inzake de uitwisseling van informatie betreffende belastingzaken; Den Haag, 20 juni 2007 (31276);

een, ten geleide van Zesde en Zevende Aanvullend Protocol bij de Constitutie van de Postunie van de Amerikaanse Staten, Spanje en Portugal; Panama,