

Hirsch Ballin

Minister **Hirsch Ballin**: Op dit moment geldt de gewone wettelijke regeling dat iedereen voor zijn onrechtmatig handelen verantwoordelijk is. Als iemand een fout maakt bij het gebruik van de Segway – gedogen betekent ook dat het voor eigen risico van de betrokkene is – hoop ik dat de betrokkene zo verstandig is geweest om een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten. Je bent niet van aansprakelijkheid gevrijwaard als je dat verzuimt. Dat is echt een bezwaar van de gedoogsituatie. Men pleit er zo hartstochtelijk voor, maar iedereen moet wel weten dat je daarmee risico's aanvaardt. Je kunt moeilijk verwachten dat het risico wordt afgewenteld op een eventueel slachtoffer van een ongeval. Aanvaarding van de eerste motie moeten wij dus ontraden.

In de tweede motie wordt gevraagd om met een verzekeringsplaatje te werken in plaats van een kenteken. Je moet op een of andere manier wel kunnen overzien in welke gevallen iemand voldaan heeft aan de verzekeringsplicht als dat wettelijk is geregeld en in welke niet. Wij hebben ervaring met het verzekeringsplaatje voor de bromfietsen. Met volledige instemming van de CDA-fractie is dat vervangen door een kentekenplicht. De argumenten gelden ook hier. Het lijkt mij niet verstandig om die weg in te slaan. Het is echter geen vraag die nu beantwoord hoeft te worden, want het komt bij de wettelijke regeling aan de orde. Wij hebben in het algemeen overleg al toegezegd dat wij dit zo veel mogelijk bespoedigen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is aan de slag met een wettelijke regeling en wil ook voor de zomer het ontwerp daarvan gereed hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het kabinet heeft aangegeven, minder bestuurlijke drukte en rompslomp te willen. In dit voorstel rond de Segway staat echter dat daar een kenteken bij hoort. Ik heb in de motie aangegeven dat het CDA daar niet voor voelt. Wij kennen namelijk ook voor fietsen, elektrische fietsen en tractoren geen kenteken. Mijn vraag aan het kabinet is, uitvoering te geven aan de wens van het kabinet om de bestuurlijke rompslomp terug te dringen.

Minister **Hirsch Ballin**: Die wens hebben wij inderdaad. Die zullen wij bij de uitwerking van het wetsvoorstel ook een rol laten spelen. Als er een eenvoudiger manier te vinden is, zullen wij niet nalaten daarnaar te kijken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen over de ingediende moties.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 6 maart 2008 over **de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen**.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wij hebben de afgelopen periode de nodige gesprekken en overleggen gehad over tal van capaciteitsanalyses. Er zijn capaciteitsanalyses voor wegen, spoorwegen en vaarwegen. Daar zijn ook allemaal hoorzittingen over gehouden.

Sinds de afgelopen maand weten wij volgens mij alles van elke vierkante centimeter snelweg, spoorweg en vaarweg en weten wij ook hoe heel Nederland daarover denkt. De vraag is steeds of het allemaal wel in elkaar is te schuiven en of het wel één integraal verhaal is. Het moge duidelijk zijn dat de kritiek van de SP tijdens de overleggen op dit punt zich met name daarop spitste. Vandaar dat de volgende twee moties in wil dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nu voor openbaar vervoer, vaarwegen en wegen een aparte landelijke markt- en capaciteitsanalyse is;

overwegende dat hierdoor nauwelijks samenhang tussen de verschillende verkeersmodaliteiten bestaat;

verzoekt de regering, voortaan te komen met één integrale landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor alle modaliteiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 86 (29644).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De tweede motie gaat specifiek over de Capaciteitsanalyse voor de wegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er flink wat tekortkomingen zijn bij de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen, zoals het ontbreken van een integrale benadering; dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met het milieu en dat het onderliggende wegennet onderbelicht blijft;

overwegende dat door de tekortkomingen de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen geen goede basis vormt om te kunnen dienen als uitgangspunt voor de gesprekken met de regio's;

verzoekt de regering, deze Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Wegen niet als uitgangspunt te gebruiken voor de gesprekken met de regio's en een aanvullende analyse te maken, waarin de ontbrekende uitgangspunten toegevoegd en verwerkt kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 87 (29644).

Roemer

De heer **De Krom** (VVD): De heer Roemer vindt dat de Capaciteitsanalyse eigenlijk moet worden overgedaan. Daar komt het toch op neer. Vindt hij ook dat de groeiprognose waarvan is uitgegaan in de Capaciteitsanalyse, moet worden aangepast? Zou hij die daar gelijk in mee willen nemen?

De heer **Roemer** (SP): Ik kan mij heel goed voorstellen dat als je alle ingrediënten integraal verwerkt, dat indirect gevolgen heeft voor de groeiprognose die er is. Als er – daar doelt u wellicht ook op – echt sprake is van een optimaal gebruik van bijvoorbeeld het openbaar vervoer, het regionaal vervoer en het spoorvervoer, ben ik er heilig van overtuigd dat dat gaat leiden tot een lagere vervoerscapaciteit op de wegen. Dat zal daar dan ongetwijfeld uit gaan blijken. Daar moet u eigenlijk ook heel blij mee zijn, want dan kunnen wij op iets minder nieuwe wegen meer auto's door laten rijden. Dat is toch precies wat wij allemaal willen?

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. In het algemeen overleg hebben wij uitgebreid gesproken over de wenselijkheid en met name de onwenselijkheid van de Amsterdamse plannen voor de milieuzones. De CDA-fractie wil een handreiking bieden aan steden als Amsterdam en daarom wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de verbetering van de luchtkwaliteit van belang is voor de verbetering van de volksgezondheid en om de Europees vastgestelde normen – inclusief derogatie – voor luchtkwaliteit te halen;

van mening dat Europees en landelijk vastgesteld uniform beleid, gericht op bestrijding aan de bron, de voorkeur verdient;

verzoekt de regering om onderzoek te doen naar de milieuefficiëntie, de betaalbaarheid en de effectiviteit van een sloopregeling voor oude en vuile auto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 88 (29644).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik sta te juichen, want de VVD-fractie heeft dit punt al verschillende malen in het debat in deze Kamer ingebracht. Wij hebben het kabinet voorgesteld om een sloopregeling voor oude auto's te treffen om echt iets te doen aan de luchtverontreiniging, maar daar was de CDA-fractie toen niet voor.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben altijd blij met gejuich van de VVD-fractie. Wij menen dat het juiste moment is

aangebroken om dit in de strijd te werpen als alternatief voor de onwenselijke verplichtende onderdelen van het Amsterdamse plan. De heer De Krom heeft kunnen horen dat het onze voorkeur heeft om beleid, gericht op bestrijding aan de bron te voeren en om dat Europees en landelijk vast te stellen. Die combinatie hebben wij in deze motie vastgelegd. Nogmaals, dank voor de toejuichingen.

De heer **De Krom** (VVD): Wij zijn het geweldig eens, het is alleen jammer dat wij niet op de steun van de CDA-fractie konden rekenen toen wij hetzelfde voorstel deden in de Kamer. Zij gaf de voorkeur aan andere maatregelen, bijvoorbeeld verhoging van de dieselaccijns. Nu de heer Koopmans met deze motie komt, moet ik daar wel een beetje om lachen hoor!

De heer **Koopmans** (CDA): Lachen en toejuichingen, ik kan het allebei heel goed hebben. De steun is in dank aanvaard.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kan deze motie zeer waarderen, maar ik beschouw haar niet zo maar als alternatief voor wat men in Amsterdam aan het doen is. Het is een heel goede aanvulling op het Amsterdamse plan. Kan de heer Koopmans hierop reageren?

De heer **Koopmans** (CDA): De motie biedt een alternatief en trekt ook een streep door de verplichtende onderdelen van het Amsterdamse plan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat begrijp ik niet uit de motie. Ik was van plan de motie te steunen, maar als dat betekent dat het een streep door de Amsterdamse plannen is doe ik dat niet. Dat moet de heer Koopmans dan in de tekst zetten. Amsterdam komt overigens zelf ook met het voorstel van een sloopregeling. Wat is het verschil tussen het voorstel van Amsterdam en het voorstel van de CDA-fractie?

De heer **Koopmans** (CDA): Het is niet onze bedoeling met een vrijblijvend idee te komen. In een aantal gemeenten wordt nagedacht over sloopplannen. Ook BOVAG/RAI is met een dergelijk plan gekomen. Wij menen dat dergelijke plannen een landelijke uitrol moeten hebben. Dat is het verschil met het Amsterdamse plan. Daarbij is het van belang dat het kabinet onderzoekt of de middelen in het kader van de luchtkwaliteitsplannen en de bestrijding van de luchtvervuiling naast de middelen van gemeentebesturen en van Verkeer en Waterstaat ingezet kunnen worden om te komen tot een goede regeling die een aanpak aan de bron garandeert.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Koopmans is nog niet ingegaan op mijn opmerking dat deze motie een afwijzing inhoudt van het Amsterdamse plan.

De heer **Koopmans** (CDA): In de motie staat dat het de voorkeur verdient om Europees en landelijk brongericht beleid te voeren. In politieke zin zien wij dit als een streep door de verplichtende plannen van GroenLinks, maar niet in juridische zin. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in het algemeen overleg laten weten dat er met name wanneer het gaat om zijn bevoegdheden op het gebied van de Wegenverkeerswet een juridische

Koopmans

streep door de plannen van Amsterdam wordt gezet. Maar in politieke zin zien wij een landelijke aanpak, liefst ook nog Europees. Daar moet het om gaan en daarom bieden wij dit alternatief.



Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden zeer vriendelijk voor hun bijdragen. Ik zal kort en goed reageren op de drie ingediende moties. In de eerste motie van de heer Roemer en de heer Duyvendak wordt gevraagd om te komen tot één integrale landelijke markt- en capaciteitsanalyse voor alle modaliteiten. In de twee algemene overleggen over dit onderwerp, het ene over de capaciteitsanalyse weg en het andere over de capaciteitsanalyse spoor en regionaal spoor, heb ik geprobeerd om nadrukkelijk aan te geven dat de verschillende analyses wel degelijk zeer aan elkaar zijn gelinkt. Ik heb vervolgens in een brief aan de Kamer aangegeven op welke manieren – dat waren er nogal wat – de verschillende vervoersmodaliteiten en de onderlinge beïnvloeding in de modellen zitten. Naar de mening van de regering zijn daarmee het intermodale en het integrale karakter van de analyses zeer afdoende gewaarborgd.

Ik hecht er ook aan om te benadrukken dat zo'n markt- en capaciteitsanalyse niet in beton gegoten is. Het is een onderbouwing van de te maken keuzen op dit moment. Om de paar jaar vindt actualisering plaats en kunnen wij met vernieuwde inzichten de vooruitzichten en deze analyse actualiseren. Politieke stellingnamen en besluitvorming zullen daarbij een rol spelen.

De heer **Roemer** (SP): Tijdens de hoorzittingen hebben wij uitgebreid van alle mogelijke instanties deze kritiek gehoord, niet alleen uit milieuhoek, maar ook uit werkgevershoek en uit de autobranche. Van alle kanten kregen wij de naar mijn idee nog steeds terechte kritiek dat dit het ontbrekende stuk was. Die mensen hebben dus al die analyses niet goed gelezen of niet goed begrepen?

Minister **Eurlings**: Dat denk ik allerminst. Ik denk ook niet dat iedereen van links tot rechts op deze manier kritiek heeft gegeven. Ik heb de verslagen van de hoorzittingen teruggelezen en ik weet wel dat enkele mensen hebben gezegd dat men op dat vlak ook een ander verkeersmodel kan opstellen. Dat is altijd een discussie die men bij modellen heeft. Ik heb eerder gekscherend gezegd dat het enige perfecte model naar mijn persoonlijke opvatting wellicht een fotomodel is en zelfs daarbij kan men vragen stellen. Geen model is ooit boven kritiek verheven. Ook als wij tot een aanpassing zouden komen, zouden bij een integraal model, zoals de heer Roemer het heeft genoemd, weer veel mensen zeggen: wij hebben vragen over de manier waarop de zaken in dat model op elkaar inwerken.

Voor mij is van belang dat wij omstandig, via allemaal linken, de interactie in de modelvorming hebben meegenomen en dat het onafhankelijke Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid de modelvorming heeft gevalideerd. Mij lijkt het dus niet zinnig om tot één nieuw integraal model te komen. Dat zou heel veel nieuw rekenwerk opleveren. Mij lijkt zinnig dat wij met deze analyse als een ondergrond met regio's in gesprek gaan om te bekijken wat de regionale situatie, de netwerk-

analyse is. Daarmee is dit geen wet van Meden en Perzen – ik heb dat ook tijdens het debat gezegd – maar één onderbouwing voor de vele discussies die met de regio's moeten plaatsvinden, maar die wij daarna ook in onze begroting, onze MIRT-behandeling en onze mobiliteitsaanpak zelf in dit huis ter besluitvorming voorgelegd zullen krijgen. Daarom ontraad ik het aannemen van deze motie. Niet omdat ik de doelstelling ervan, het integrale karakter, wil tegenspreken, maar omdat ik vind dat die in de huidige analyses reeds afdoende is meegenomen.

In de tweede motie van de heer Roemer en de heer Duyvendak is sprake van tekortkomingen bij de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse, het ontbreken van een integrale benadering, milieu, het onderliggende wegennet, et cetera. Ook het aannemen van deze motie ontraad ik. In het overleg heb ik aangegeven dat deze analyses volgens de laatste inzichten zijn opgesteld en dat zij ook zijn gebaseerd op de laatste politieke inzichten, de lijnen zoals die in de Nota Mobiliteit zijn uitgezet, et cetera. Ik heb ook gezegd dat dit geen wet van Meden en Perzen is. Mocht de Kamer over een halfjaar allerlei beleidszaken omgooien, dan zal dit in de actualisering worden meegenomen.

Het is belangrijk om te stipuleren dat het onderliggende wegennet de meerwaarde is van de netwerk-analyse. De LMCA-wegen zijn niet het spoorboekje voor onze investeringen, maar een objectieve ondergrond, een landelijk beeld. Vervolgens worden de regionale situaties daarnaast geplaatst en wordt gevraagd wat het belang is in een regio. Dan kun je tot andere conclusies komen op basis van aanvullende criteria. Door middel van de netwerkanalyse en de regionale benadering wordt het onderliggende wegennet nadrukkelijk meegenomen. Daarom ontraad ik de aanneming van deze motie. Wederom niet omdat ik de doelstellingen ervan niet belangrijk acht, maar omdat ik ervan overtuigd ben dat deze doelstellingen in de huidige opzet voldoende worden nagestreefd.

Dan nu de motie Koopmans/Spies op stuk nr. 88. Tijdens het algemeen overleg heb ik het complex van het Amsterdamse plan weergegeven. Het is een goede zaak als een gemeente zich bezighoudt met de lucht-problematiek binnen de grenzen van haar wegennet. Een gemeente kan besluiten nemen op basis van de Wegenverkeerswet van 1994. Ik heb de expliciete zorgpunten echter ook nadrukkelijk naar voren gebracht. Wij willen voorkomen dat er een veelheid van onderling afwijkende gemeentelijke initiatieven komt, initiatieven die zich richten op het reguleren van de toegang van verschillende categorieën auto's. Ik heb gezegd dat niemand belang heeft bij een lappendeken, bij een ratjetoe. Ik heb ook gewezen op het vraagstuk van de juridische houdbaarheid, want is een auto die een jaar ouder is dan de norm per definitie milieuvriendelijk en een moderne auto milieuvriendelijk. Kun je dit überhaupt hard maken voor een rechter? Ik heb verder gezegd dat er geen overleg met het ministerie heeft plaatsgevonden over de relatie met het hoofdwegennet, et cetera en dat is een wettelijke verplichting.

Het voert te ver om deze discussie nu te concluderen, maar ik heb de complexen wel indringend toegelicht. De minister van VROM heeft toegezegd dat zij dit voorjaar de voor- en nadelen van milieuzones voor personenauto's in het algemeen in beeld zal brengen. Het kabinet zal daarover een standpunt innemen. Zoals

Eurlings

toegezegd zal ik de Kamer een brief toesturen waarin ik mijn standpunt over de plannen van de gemeente Amsterdam zal toelichten en onderbouwen. Ik zal er bij de gemeente Amsterdam op aandringen zeer bedachtzaam te werk te gaan in lijn met de bezwaren en complexen die ik eerder heb genoemd.

Als ik zeg dat ik wel degelijk veel begrip heb voor gemeentebestuurders die hun verantwoordelijkheid willen nemen, spreek ik daarmee uit dat het kabinet er voor is dat via allerlei maatregelen wordt geprobeerd om de luchtoproblematiek op lokaal niveau te verbeteren. Er gebeurt al heel veel, maar er moet nog veel meer gebeuren. In die zin zie ik de oproep in de motie Koopmans/Spies. De indieners stellen dat het Europese bronbeleid belangrijk is. Ik ben het daarmee eens. Dat is het leeuwendeel van de uitdaging. Techniek, techniek, innovatie, innovatie! Wij moeten proberen om Europa tot nog grotere hoogten op te stuw en daarbij moet Nederland voorop lopen. Ik doe dit samen met mevrouw Cramer met graagte.

De indieners vragen om een onderzoek naar de milieuefficiëntie, de betaalbaarheid en de effectiviteit van een sloopregeling voor oude en vuile auto's. Ik ben daartoe bereid, want dit past prima binnen het regeringsbeleid. Ik zie deze motie als een ondersteuning van het beleid dat ik gezamenlijk met mevrouw Cramer wil inzetten. Daarmee zeg ik niet dat het precies zo mogelijk zal zijn als wordt beoogd, maar daarom doe je ook onderzoek. De vragen zijn: wat bereiken wij ermee, wat kost het en is dit de meest efficiënte inzet van middelen. Ik vind dat wij een antwoord op deze vragen moeten krijgen. Daarom zie ik deze motie als een ondersteuning van het regeringsbeleid en kan ik haar in uw aandacht aanbevelen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Nu viel ik bijna van mijn stoel. De VVD-fractie heeft, onder andere bij de behandeling van de begroting van het ministerie van VROM, aangedrongen op een sloopregeling en daarvoor voorstellen gedaan. Zij kon niet op steun van het kabinet rekenen. Het kabinet voelde daar niets voor. Wel voor een verhoging van de accijnzen, dat komt wel van het kabinet af met steun van de CDA-fractie. Nu komt er als een duveltje uit een doosje hetzelfde voorstel, precies hetzelfde, en het kabinet reageert positief. Als ik de volgende keer iets voor elkaar wil krijgen, zal ik eerst met de heer Koopmans praten in plaats van met het kabinet, want voor de oppositie is er kennelijk weinig ruimte, ook als er goede voorstellen worden gedaan. Ik ben echt heel teleurgesteld hoe dit gaat.

Minister **Eurlings**: Dat vind ik jammer. Ik denk ook dat de heer De Krom mij niet heeft leren kennen als iemand die zich iets gelegen laat liggen aan de naam die onder een motie staat. Ik weet niet wat hij bij de begrotingsbehandeling van VROM heeft gezegd, omdat ik daarbij niet aanwezig was. Ik had mij daarin natuurlijk kunnen verdiepen, maar dat heb ik niet gedaan.

De heer De Krom zegt dat hij bij de begrotingsbehandeling heeft gepleit voor een sloopregeling. Daarmee heeft hij echter iets anders gedaan dan de heer Koopmans nu doet, want in de motie wordt gevraagd om een onderzoek naar de effectiviteit en betaalbaarheid van zo'n regeling. Ik zei zojuist dat ook niet voor niets zo nadrukkelijk dat mijn steun voor deze motie niet betekent dat ik besloten heb om een sloopregeling in te voeren.

Voordat ik daartoe besluit, moet ik weten hoeveel een sloopregeling gaat kosten en of ik mijn geld daarmee op de meest efficiënte manier inzet. Omdat er alleen maar wordt gevraagd om een onderzoek, kan ik de motie als ondersteuning van mijn beleid zien.

Ik weet niet precies wat hierover is gezegd bij de begrotingsbehandeling van VROM, maar volgens mij is het sowieso minder van belang wie een motie indient. Ik denk namelijk dat wij het erover eens zijn dat een onderzoek nodig is om antwoord te kunnen geven op de vraag of een sloopregeling de moeite waard is.

De heer **Roemer** (SP): De kritiek van mijn fractie op de Amsterdamse regeling is dat men geen rekening houdt met de sociale aspecten. Mensen kunnen straks de binnenstad niet meer in als ze een oude auto hebben. En ze hebben vaak geen oude auto, omdat ze dat zo graag willen, maar omdat ze zich alleen maar een oude auto kunnen permitteren. Neemt de minister dit sociale aspect mee in zijn onderzoek en zal hij dat aspect zwaar laten wegen?

De leeftijd van een auto is natuurlijk minder belangrijk dan de uitstoot. Is de minister het met mij eens dat daarom uitgegaan zou moeten worden van de hoeveelheid uitstoot?

Minister **Eurlings**: De heer Roemer wijst terecht op het sociale aspect. Ik ken namelijk ook de cijfers over het aantal mensen dat als gevolg van deze regeling niet meer bij hun huis kan komen. Met dit aspect moeten wij terdege rekening houden, want milieubeleid is alleen maar effectief als het draagvlak heeft. Nieuwe maatregelen moeten het draagvlak en het enthousiasme onder de bevolking om mee te doen dan ook vergroten. Dat is ook het bezwaar als elke gemeente zijn eigen ding gaat doen. Daardoor ontstaat niet alleen een lappendeken aan regelingen, maar mensen zeggen dan ook: laat maar zitten. Ik ben bereid om dit aspect in mijn onderzoek mee te nemen.

In het algemeen overleg heb ik er nadrukkelijk op gewezen dat de uitstoot belangrijk is, maar dat vaak helemaal niet bekend is hoe groot de uitstoot van oude auto's is. Dat werd helemaal niet geregistreerd en daardoor wordt het alleen nog maar moeilijker om een harde registratiegrens te trekken. Het is inhoudelijk en juridisch niet te bewijzen dat een auto van voor 1992 altijd vuil en van na 1992 altijd schoon is. Het is dan ook niet uit te sluiten dat een schone auto van voor 1992 de stad niet in mag en een heel erg vervuilende auto van na 1992 wel. Een dergelijke regeling zou juridisch wel eens heel kwetsbaar kunnen blijken. Ook dit punt neem ik mee in het onderzoek.

De heer **Madlener** (PVV): Dit debat is al vaker gevoerd, niet in de laatste plaats omdat BOVAG-RAI met dit plan loopt te leuren. Hoe gaat de regering eigenlijk om met dit soort debatten? Ik mag er toch zeker van uitgaan dat men inmiddels onderzoek heeft gedaan naar de haalbaarheid van dergelijke plannen?

Minister **Eurlings**: In samenspraak met BOVAG-RAI bezien wij de mogelijkheden. Wat is wel of niet uitvoerbaar en wat kan op draagvlak rekenen? Het draagvlak en het reële effect zijn voor ons belangrijke aspecten. In dit verband spreken wij ook over de effectiviteit van een

Eurlings

sloopregeling. Ik deel de resultaten van deze gesprekken gaarne met de Kamer.

De sector wil zelf veel doen. Ik wil hem daarbij steunen, maar alleen als vaststaat dat er draagvlak voor bestaat bij de burgers. Het heeft geen zin om hiervoor de loopgraven in te gaan, aangezien je het gezamenlijk vorm moet geven.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik geef de minister in overweging om de motie over te nemen; dan kan ik haar intrekken. Dat heeft het prettige bijgevolg dat er daarna sprake is van een breed gedeelde opvatting van de Kamer, eerder geuit door de VVD-fractie, vandaag door mij naar voren gebracht en overgenomen door de regering, zodat niemand zich door de regering tekort gedaan hoeft te voelen, want dat is niet mijn bedoeling.

Minister **Eurlings**: In lijn hiermee en met wat ik tegen de heer De Krom heb gezegd, zeg ik graag toe dat ik de motie overneem en dat ik in deze lijn zal opereren.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan trek ik de motie in.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als de minister nu toch zo genereus is, zou ik hem nog iets anders willen vragen. Er ligt nu al heel lang een voorstel bij het kabinet voor een landelijk uniform systeem van gedifferentieerde parkeertarieven, door gemeenten in te voeren. Parkeren wordt duurder voor vuile auto's en goedkoper voor schone auto's. Wanneer kan de Kamer het desbetreffende wetsvoorstel eindelijk tegemoet zien?

Minister **Eurlings**: Daarop kan ik u nu geen antwoord geven. Ik weet het gewoon niet, dus als de Kamer het goed vindt, kom ik er te zijner tijd schriftelijk op terug.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil een bruggetje slaan naar ons volgende algemeen overleg, wat betreft de toezeggingen en de stand van zaken rond de moties. Bij de toezeggingen staat: er wordt contact opgenomen met VROM over het idee van een sloopregeling voor oude auto's. Bij de stand van zaken staat: V en W en VROM zijn in overleg over dit onderwerp; de Kamer zal op de hoogte worden gehouden van de conclusies. Naar verwachting zal dit rond mei zijn. Volgens mij zijn wij het dubbelop aan het doen, want er wordt gewerkt aan een sloopregeling.

Minister **Eurlings**: Wij zijn aan het bezien of, en zo ja hoe, wij dit gaan doen. Daarom zie ik de motie als ondersteuning van het regeringsbeleid. Ik denk dat ik daarin vrij consistent ben. Ik heb de motie zelfs overgenomen om helemaal duidelijk te laten zijn dat wij in deze lijn willen opereren. Ook als het onderzoek positieve effecten zou laten zien, komen wij voor de vraag te staan of dit de meest efficiënte manier is om de euro's te investeren. Wat kost het en wat levert het reële termen op? Daar gaat het om. Het is dus geen zwart-witverhaal, waarin de sloopregeling ineens de oplossing is voor alle kwaad. Zo gaan wij ermee om; puur op de inhoud. U hebt echter gelijk, en daarom noemde ik de motie een ondersteuning van het beleid, omdat dit in lijn ligt met wat de minister van VROM en ikzelf proberen te doen. Wat dat betreft komt het ook veel mensen in de Kamer toe. Laat ik het nog eenmaal zeggen: volgens mij is er een breed beleefd gevoel dat wij dit nadrukkelijk

moeten onderzoeken. Ik denk dat de overgrote meerderheid van de Kamer en het kabinet op één lijn zitten.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Koopmans/Spies (29644, nr. 88) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties volgende week dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 6 maart 2008 over **de tussen-rapportage over de Wmo**.



Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. De staatssecretaris is systeemverantwoordelijk voor de Wmo. Het is haar verantwoordelijkheid om te onderzoeken of de compensatieplicht wel of niet deugt en of de gemeenten zich daar wel of niet aan hebben gehouden. Voor mij is onvoldoende uit het algemeen overleg naar voren gekomen dat de staatssecretaris die controle wil uitvoeren en dat zij er echt op wil toezien dat de onderbesteding van 200 mln. terecht is of dat er eerst gekeken moet worden of er voldaan is aan de compensatieplicht. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat van het Wmo-budget van circa 1,1 mld. dat schoon aan de haak werd overgeheveld van Rijk naar gemeenten, circa 200 mln. in 2007 werd onderbested;

overwegende dat er nog geen duidelijkheid is of gemeenten aan hun compensatieplicht hebben voldaan;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat gemeenten die geld hebben overgehouden op hun Wmo-budget dit nog niet van een andere bestemming kunnen voorzien, zolang niet duidelijk is of deze gemeenten aan hun compensatieplicht hebben voldaan, en duidelijkheid te verschaffen over de vraag welke gemeenten wel of niet aan hun compensatieplicht hebben voldaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 73 (29538).