

## Van Gent

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat sinds de afschaffing van de sollicitatievrijstelling voor alleenstaande ouders in de bijstand, het aantal ouders met een bijstandsuitkering is gedaald van 94.000 naar 74.000;

verzoekt de regering, gemeenten de vrijheid te geven al dan niet over te gaan tot afschaffing van de sollicitatieplicht,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (30545).

De heer **Nicolaï** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor zijn beantwoording. In het regeerakkoord staat letterlijk dat de sollicitatieplicht voor alleenstaande bijstandsgerechtigde ouders met kinderen tot vijf jaar wordt geschrapt. De staatssecretaris zegt dat het zo'n vaart niet loopt en dat de Kamer eerst zijn voorstellen moet afwachten. Dat geeft hoop. Ik hoop dat hij ter harte heeft genomen wat hier is gezegd, maar vooral wat gemeenten, die hij zo'n warm hart toedraagt, zeggen. Ik vind het echt schokkend dat de staatssecretaris zo gemakkelijk zegt dat zij het blijkbaar verkeerd zien en dat zij een en ander blijkbaar niet door hebben. Hij probeert uit te leggen dat het ontnemen van een mogelijkheid, het ontnemen van de stok achter de deur om mensen tot scholing te brengen, eigenlijk een extra mogelijkheid is. Ik begrijp het niet, maar ik bevind mij in een heel breed gezelschap van allerlei sociale diensten en wethouders, ook van PvdA-huize. Mevrouw Van Gent heeft met mij een motie in gediend waarmee in iedere geval een stap wordt gezet. Het zou goed zijn als de staatssecretaris of de Kamer daaraan tegemoet zou willen komen door die te steunen en gemeenten een mogelijkheid te laten behouden om een eigen individuele afweging te maken.

Staatssecretaris **Aboutaleb**: Voorzitter. Dit is een wat merkwaardig debat over stukken die er niet zijn. De heer Nicolaï nam het woord "schokkend" in de mond, zoals hij regelmatig doet in debatten over dit onderwerp. Daarmee wordt zo'n woord enigszins aan inflatie onderhevig. Ik vind iets schokkend als je iets meemaakt dat je misschien niet had verwacht en dat met een schrik-effect gepaard gaat, maar misschien zoek ik het te veel in de techniek van de taal en moet ik hier "schokkend" vooral politiek duiden. Dat zal ik dus doen. Ik vind het zelf schokkend dat er verregaande woorden worden gesproken over en duidingen worden gegeven aan wetgeving die men nog niet kent. Dat is echt een glazen bol.

Ik heb geprobeerd om de Kamer vanavond een klein beetje mee te nemen in het traject waarmee ik bezig ben. Het echte debat volgt als de wetgeving op tafel ligt. Ik heb totaal geen behoefte aan de motie die is ingediend. Ik vind het ook merkwaardig om nu een motie in te dienen. Wat moet er eigenlijk recht worden gezet?

Waarnaar wordt verwezen? Dit is een discussie over hoofdlijnen zonder enig stuk. Wat mij betreft kan de motie prima worden bewaard voor het moment dat wij de wetgeving gereed hebben en er ordentelijk over hebben gediscussieerd. Dan kan zij nog een keer worden ingediend. Op dat moment zal ik deze motie van advies voorzien.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nu dien ik eens een motie in ter ondersteuning van het kabinetsbeleid en de Wet werk en bijstand, en nu is het weer niet goed. Wij hebben serieuze bedoelingen met deze motie en daarom wil ik graag dat de staatssecretaris er serieus op reageert. Dit heeft wel degelijk te maken met signalen die wethouders, mensen uit de praktijk, de VNG, Divosa en bijstandsmoeders ons geven. Zij hebben recht op een serieuze reactie op deze motie, en de Kamer ook.

Staatssecretaris **Aboutaleb**: Als ik in de Kamer optreed, ben ik bloedserieus. Derhalve heb ik niets toe te voegen aan de opmerking die ik zojuist maakte.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dit een heel matige en schokkende reactie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende motie aanstaande dinsdag 1 april te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 20.45 uur tot 21.05 uur geschorst.

---

### Aan de orde is het **speddebat** over de **mislukte ondertekening milieuplan vervoerssector**.

De **voorzitter**: Met u is een spreektijd van drie minuten afgesproken. Ik neem aan dat u zich daarop hebt voorbereid.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Collega Roemer deed zojuist de suggestie om anderhalf uur schorsing te vragen, maar dat doen wij toch maar niet.

Gisteren had het convenant duurzame vervoerssector getekend moeten worden, maar het ging helemaal mis. De club van vrienden van de kilometerheffing van het kabinet, de topmannen van zowat alle branche-organisaties die ertoe doen, kon na anderhalf uur duimendraaien onverrichter zaken weer naar huis. Het kabinet was er niet klaar voor. Al met al een gênante vertoning!

"Draagvlak kilometerheffing kalft af" kopte de Volkskrant vanmorgen. Reden: het gedonder in het kabinet over de bpm. De vraag is natuurlijk: wordt die nu wel of niet helemaal afgeschaft?

Wij zijn van het kabinet heel wat gewend als het gaat om glitterende persconferenties en glossy boekjes. Met al die ervaring kan het dus niet anders dan dat het gedonder flink is opgelopen. De VVD eist opheldering over wat er nu precies is gebeurd en wat ten grondslag lag aan de gênante vertoning. De vraag is natuurlijk hoe

## De Krom

het nu precies zit met de bpm. De fractie van het CDA houdt onverkort vast aan volledige afschaffing van de bpm. De minister van Verkeer en Waterstaat, tevens partijgenoot, doet dit natuurlijk eigenlijk ook. Maar de PvdA-minister van Financiën wil niet. Financiën vreest de financiële consequenties. Bovendien wil de Partij van de Arbeid toch graag een variabilisatie op de aanschaf van nieuwe auto's houden, tegen alle afspraken in.

Probeerde minister Eurlings, zo vraag ik hem, daarom via de achterdeur toch stiekem een zinnetje in het document te fietsen waarin staat: afbouw tot nul? Had CDA-partijgenoot De Jager van Financiën dit te laat in de gaten en eiste hij dat het alsnog werd geschrapt, omdat hij de mening van zijn politieke baas, minister Bos van Financiën deelt? Of speelde hij het CDA-spelletje mee, maar kreeg hij op het laatste moment toch nog een telefoontje van zijn politieke baas Bos, die als lid van de Partij van de Arbeid en als minister van Financiën tegen volledige afschaffen van de bpm is? Misschien, wie weet, was hij nog net op tijd geattendeerd door minister Cramer, die net op tijd wakker was geworden en ook helemaal niet van de bpm af wil.

Het beeld is duidelijk. Kabinet en coalitie zitten gevangen in een gouden kooi, prachtig van buiten, maar wel met een hoop heisa van binnen. De bewindslieden zullen zonder twijfel dikke rookwolken optrekken, om naar buiten het beeld op te houden van een fijn, gezellig, ambitieus en gemotiveerd samenwerkend kabinet. Ik zou tegen het kabinet willen zeggen: stop met deze soap. Zet de hele boel nu in de ijskast. Automobilisten betalen 17 mld. per jaar en krijgen er maar 3 mld. voor terug. Ga nu eindelijk eens doen wat de mensen van u verwachten: wegen en spoorwegen aanleggen, extra investeren en het slot van Nederland af halen. Pas dan krijgt u er vrienden bij.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het kabinet wordt steeds meer een ratjetoe van conflicten, uitstel, commissies formeren en ambities afspreken die vooral gerealiseerd moeten worden in volgende kabinetsperiodes. Deze opeenstapeling van situaties bereikte gistermiddag op het ministerie van Verkeer en Waterstaat een illuster dieptepunt. Een hele sector zat daar te wachten op een sectorakkoord, waar trouwens nauwelijks concrete maatregelen in staan en dat slechts wat vage hoofdlijnen voor later bevat, met achter de schermen kabinetsleden die ruzieden over een bijzin. Deze ruzie duurde ruim anderhalf uur en liep zo hoog op dat de feestelijke bijeenkomst afgeblazen moest worden. De zaal vol genodigden, onder wie minister Cramer, bleef verbouwereerd achter. Dit is een enorm pijnlijke, gênante vertoning. Daarom vraag ik aan de bewindslieden of zij het met onze fractie eens zijn dat dit toch wel erg gênant was en dat zij de genodigden een excuus verschuldigd zijn, inclusief hun collega Cramer. Dat lijkt mij niet meer dan terecht.

Veel belangrijker is het dat de duurzaamheidsdoelen van dit kabinet nu verder weg lijken dan ooit, omdat het CDA de bpm wil afbouwen tot nul, tot frustratie van de PvdA, die hierin trouwens groot gelijk heeft, maar ook doordat de komst van een klimaatwet wordt tegengehouden. Men beperkt zich, zoals het er nu naar uitziet, tot vage langetermijndoelstellingen waarop werkelijk niemand af te rekenen is.

Wij zouden bijna vergeten dat wij toch echt iets moeten gaan doen om de klimaatdoelstellingen te bereiken. En dan bedoel ik niet alleen iets voor de situatie in 2020 en daarna, maar vooral iets voor vandaag, morgen en overmorgen. Minister Cramer roept via de media terecht dat CDA-ministers hierbij gewoon hun taak moeten uitvoeren, zij heeft daar volledig gelijk in. Maar in het kabinet walst men gewoon over haar duurzaamheidsambities heen. De vraag is dan ook wat er nog overblijft van het duurzaamste regeerakkoord ooit. Tot dusverre zijn er alleen nog maar vage uitspraken en ambities, majeure ambities voor een periode ver na deze kabinetsperiode.

Terug naar gisteren. Hoe is het mogelijk dat twee bewindslieden het op het allerlaatste moment nog zo oneens zijn dat zo'n bijeenkomst moet worden afgeblazen? En als het kabinet een onomkeerbare stap wil zetten in de richting van Anders betalen voor mobiliteit, hoe kan het dan dat de standpunten over een fundamentele vraag als het al dan niet handhaven van de bpm van tevoren niet goed op elkaar zijn afgestemd? Ik kan alleen maar constateren dat het al dan niet afbouwen van de bpm, de belasting op de aanschaf van auto's, een fundamenteel probleem is, en niet alleen in het kabinet, maar ook in de regeringspartijen en bij de belangbehartigers in het veld. Het is terecht dat VROM en Financiën volledige afbouw van deze belasting niet zien zitten en het is onbegrijpelijk dat Verkeer en Waterstaat er zo krampachtig aan vasthoudt.

Ik overweeg om de Kamer hierover een duidelijke uitspraak te vragen, maar ik wil eerst nog weten of het klopt dat het convenant een ontsnappingsclausule bevat die inhoudt dat het alleen maar geldt als het bedrijfsleven tevreden is met het komende belastingplan. Is dit een zuivere houding als je gezamenlijk wilt komen tot afspraken over klimaatdoelstellingen? Of voelen de bewindslieden zich hierdoor niet gehanteerd?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb het al vaak gezegd: het kabinet heeft in het regeerakkoord noodzakelijke, ambitieuze klimaatdoelen geformuleerd, maar helaas zien wij bij de uitwerking daarvan niet veel concrete maatregelen om deze doelen te bereiken. Er kwam een halfslachtig akkoord met VNO-NCW tot stand, maar minister Cramer beloofde snel concrete afspraken in sectorakkoorden te zullen maken, vóór 1 april. Wel, aanstaande dinsdag is het 1 april en wij hebben helaas nog geen enkele uitwerking gezien. Er is geen akkoord met de industrie, geen akkoord met de energiesector, geen akkoord over de gebouwde omgeving en ook niet over de land- en tuinbouw. En tot nu toe is er ook geen akkoord over het verkeer.

Het lijkt dus niet op te schieten, maar gisteren zou het akkoord met de vervoerssector feestelijk ondertekend worden. De champagne stond al klaar, zo heb ik mij laten vertellen. Klopt het dat de topmannen uit de vervoerssector een deal met minister Eurlings hadden waarmee staatssecretaris De Jager op het laatste moment niet kon instemmen? Klopt het ook dat deze deal, die minister Eurlings op eigen houtje met de vervoersjongens gesloten had, volledige afschaffing van de bpm inhield? Is het onomstreden dat er in het sectorakkoord met de vervoerslobby staat dat dit eigenlijk nog maar een voorlopig akkoord is en dat het echte akkoord met de

## Duyvendak

concrete maatregelen pas na 1 november bekend zal worden? En klopt het dat er in het akkoord staat dat de autolobby de hele zaak sowieso weer mag opzeggen als het Belastingplan 2009 deze partijen niet bevalt? Al met al lijkt mij dit weinig reden om de champagne klaar te zetten, maar goed, gisteren ruziede het kabinet ergens op het departement anderhalf uur lang door, totdat de topbestuurders, die uiteindelijk niet verder zijn gekomen dan het halletje en de wachtkamer, weer afdropen. Dat was een uitermate pijnlijke vertoning.

Volgens de GroenLinksfractie liggen twee grote politieke meningsverschillen ten grondslag aan het stranden van het akkoord gisteren. Het eerste politieke meningsverschil betreft het afschaffen van de aanschafbelasting, de bpm, in ruil voor invoering van de kilometerheffing. Ik wijs erop dat het afschaffen van de aanschafbelasting alle auto's in Nederland 30% goedkoper maakt. Het is logisch dat de autolobby, de verkopers van auto's en de garagehouders daar fervente voorstanders van zijn, maar het afschaffen van de aanschafbelasting is slecht voor het milieu. Daardoor zouden meer en ook grotere auto's worden verkocht. Uiteindelijk wordt er dan ook meer in die auto's gereden. Het Natuur- en Milieuplanbureau berekende dat een kleine verlaging van de bpm met het Belastingplan 2009 leidt tot twee miljard extra autokilometers.

Het afschaffen van de bpm zorgt ervoor dat de kilometerheffing de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet langer effectief beperkt. Die afschaffing dempt namelijk mogelijke positieve effecten. GroenLinks is voorstander van een kilometerheffing mits de bpm blijft bestaan. De mrb kan afgeschaft worden. Bij de heffing moet een forse CO<sub>2</sub>-differentiatie een plaats krijgen en zij zal niet budgetneutraal mogen zijn.

Het tweede politieke meningsverschil dat ten grondslag ligt aan het stranden van het akkoord betreft de vraag hoe je tot een effectief klimaatbeleid komt. Laat je de autolobby zelf meebeslissen over toekomstige auto- en milieubelastingen? Laat je de luchtvaartlobby voortaan ook meebeslissen over de tickettaks? Waarom maakt het kabinet zich voor dit soort akkoorden afhankelijk van het bedrijfsleven? Opmerkelijk is dat de vakbonden, de natuur- en milieuorganisaties en de consumentenorganisaties niet bij het opstellen van dit type akkoorden zijn betrokken.

Belastingen zijn nooit leuk, maar wel nodig. Er is dus alle reden voor het kabinet en de Kamer om maatregelen te nemen zonder beloften aan wie dan ook. Tegen het kabinet zeg ik: stop deze gênante vertoning, neem zelf de leiding en begin eindelijk eens met het formuleren van een effectief klimaatbeleid.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Wat er gistermorgen is gebeurd toen het Sectorakkoord mobiliteit, logistiek en infrastructuur voorlag, is natuurlijk een blamage van de eerste orde. Heel hotemetoot mobiel Nederland komt opdraven om iets te ondertekenen en dan struikelen de minister en de staatssecretaris op het laatste moment over één zin. Blijkbaar is dat een cruciale zin, naar verluidt een zin over de bpm.

Ik hecht eraan te herhalen dat wij met de minister en de staatssecretaris hebben afgesproken dat het al dan niet afbouwen van de bpm in de meibrief aan de orde komt. Wij vinden het dan ook onwenselijk dat met een

convenant met de mobiliteitssector een voorschot wordt genomen op die meibrief, hoe goed bedoeld ook. Er zal dus naar een mooie formulering moeten worden gezocht. Daarmee wens ik de heren en dame veel succes.

De PvdA-fractie wil nog wel het volgende kwijt. Als het waar is dat ontbindende voorwaarden zullen gelden voor het nog af te sluiten sectorakkoord en als het waar is dat in het geval de meibrief het bedrijfsleven en de diverse partijen niet bevalt, hun handtekening onder het akkoord komt te vervallen, dan kan wat ons betreft het akkoord beter na het verschijnen van de meibrief worden ondertekend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Te zijner tijd kunnen wij over dat convenant debatteren. Zult u dat dan verwerpen als uw handen op welke manier dan ook, eventueel beperkt, gebonden worden met het oog op besluitvorming over de bpm?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij hebben afgesproken dat wij in de meibrief het standpunt van het kabinet zullen lezen. Daarover gaan wij debatteren. Het lijkt mij dat je je niet van tevoren met een convenant met het bedrijfsleven moet binden als dat convenant in tegenspraak kan zijn met een besluit van het kabinet dat de Kamer wellicht zal steunen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dus aan een formulering als "volledige afschaffing van de bpm-regeling, mits dat aanvaardbaar is met het oog op milieuvoorwaarden" of iets dergelijks heeft mevrouw Roefs geen behoefte?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is erg omfloerst. Ik kan mij ook niet voorstellen dat het bedrijfsleven daarmee akkoord gaat. Al met al lijkt het mij beter om het convenant te tekenen op het moment dat de meibrief is verschenen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb gehoord dat de PvdA-fractie het onverstandig vindt om daarover nu uitspraken te doen. Toch heeft haar coalitiegenoot, de CDA-fractie, al duidelijk aangegeven waar zij staat. Zij is van mening dat de bpm-regeling volledig moet worden afgeschaft en pleit dus voor het terugbrengen naar nul. Uit de woorden van mevrouw Roefs maak ik op dat zij dat bijzonder onverstandig vindt. De dames en heren van de CDA-fractie in de bankjes achter mij hebben zich echter al volledig vastgelegd. Mevrouw Roefs laat wel een beetje met zich sullen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben van mening dat dat niet het geval is. Volgens mij ben ik duidelijk geweest. Ik heb gezegd dat de PvdA-fractie afwacht wat het kabinetsbesluit is. De heer De Krom weet ook dat wij zeker niet net zo hard als de CDA-fractie zeggen dat terugbrengen tot nul noodzakelijk is.

De heer **De Krom** (VVD): Mevrouw Roefs is dus niet blij met het standpunt van de CDA-fractie?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, daarmee ben ik niet blij.

De heer **De Krom** (VVD): Dat kon ik wel uit de woorden van mevrouw Roefs afleiden. Ik kan mij dat in haar geval

## Roefs

ook wel voorstellen. Ik vraag mevrouw Roefs om zich voor te stellen dat in het convenant inderdaad staat dat de regeling volledig wordt afgeschaft en dat een en ander later is geschrapt. Wat zou zij daarvan vinden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het lijkt mij niet zinvol om te antwoorden op suggestieve vragen. Ik heb duidelijk gezegd dat ik van mening ben dat het convenant moet worden ondertekend nadat de meibrief is verschenen. Dan weten wij immers wat er met de bpm-regeling zal worden gedaan.

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw Roefs zegt dat het kabinet in mei met een brief komt. Dat is ons bekend. De branche zegt dat alle handtekeningen onder het convenant zullen verdwijnen indien het Belastingplan van staatssecretaris De Jager, dat in mei verschijnt, niet bevalt. Mevrouw Roefs heeft echter gezegd dat het verstandiger is om te wachten tot na mei. Zij laat daarmee het klimaatbeleid voor de toekomst en alles wat wij eerder afspreken daarvan afhangen, alsof het bedrijfsleven blij is met de klimaatplannen van de staatssecretaris. Draaien wij alles dan niet om?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, dat doen wij absoluut niet. Ik hecht eraan dat wij een goed convenant met veel duurzaamheidsmaatregelen overeenkomen. Als daaronder nu al staat dat men zich het recht voorbehoudt om de handtekeningen te verwijderen, schieten wij niet op. Natuurlijk moet het convenant of het akkoord zorgen voor goede duurzaamheidsmaatregelen.

De heer **Roemer** (PVV): Dus mevrouw Roefs is van mening dat de laatste opmerking uit het convenant moet worden geschrapt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik stel voor dat wij na het verschijnen van de brief het convenant tekenen. Dan is het sowieso niet nodig om die zin daarin op te nemen.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Mijnheer de voorzitter. "Samen leven, samen werken", is de titel van het regeerakkoord. De titel is dus niet "Samen wachten, samen ruziën." Het beeld van onenigheid tussen bewindslieden die belangenorganisaties uren laten wachten, is niet goed voor het draagvlak voor het milieubeleid en de kilometerheffing van dit kabinet. Wat is het twistpunt? Is het de afbouw van de bpm? Zijn er meerdere twistpunten? Hoe kijkt de minister van VROM aan tegen de in onze visie – ik meen ook in die van haar – bijzonder belangrijke aanpak van het milieubeleid, nu het convenant niet is gesloten? De CDA-fractie heeft er vertrouwen in dat er samen met burgers, het bedrijfsleven en brancheorganisaties met convenanten een goed milieubeleid tot stand komt.

Een ander belangrijk voornemen van het kabinet is te komen tot de kilometerheffing. Daardoor zal het milieu verbeteren. Bovendien zal er minder sprake zijn van files. Dat zal een welvaarts-groei opleveren van 1 mld. Doen dus! De CDA-fractie heeft vaker gezegd dat de bpm uiteindelijk volledig moet opgaan in de kilometerprijs. Dat is noodzakelijk voor het behoud van het draagvlak. Daarvoor is de zogenoemde vluchtheuvelvariant ontwikkeld. Wij hebben altijd gezegd dat wij voor die

variant zijn onder de voorwaarde van een bpm op weg naar nul. Mede op initiatief van onze fractie heeft de Kamer het Centraal Planbureau, het Milieu- en Natuurplanbureau en het Ruimtelijk Planbureau gevraagd om meer bpm-varianten door te rekenen. Aangezien in het kabinetsplan alleen de variant van min 25% was doorgerekend, waren wij er voorstander van om ook de 0%-variant door te rekenen. Andere fracties hebben gevraagd om andere varianten, zoals die van "het voetje", waarbij de volledige bpm wordt gehandhaafd, door te rekenen. Wij zijn buitengewoon benieuwd naar de uitkomsten van die onderzoeken. Misschien horen wij vandaag van de minister van Verkeer en Waterstaat wanneer die resultaten bekend zijn.

Wij zijn ook buitengewoon benieuwd naar de kabinetsbrief ter uitvoering van de motie-Cramer. Deze motie vraagt het kabinet om voor 1 mei met een geïntegreerd langetermijnperspectief te komen op de belastingheffing rondom de automobiliteit. Dat betreft de bpm, de mrb, de kilometerheffing, het Eurovignet, de ib-telling op auto's van de zaak en alles wat daarmee samenhangt. Dan hebben wij alle effecten en alle keuzes in beeld, inclusief de varianten die voor de schatkist en voor het bestaande autopark van belang zijn.

Voorzitter. Wij vragen de bewindslieden zich te concentreren op deze brief en te stoppen met het gedoe, zodat de kilometerheffing draagvlak houdt en het milieubeleid van dit kabinet vorm en inhoud krijgt.

De heer **De Krom** (VVD): Uit de mond van staatssecretaris van Financiën De Jager in het debat in de Eerste Kamer op 18 december konden de senatoren het volgende optekenen: "Tegelijkertijd zullen de bestaande autobelastingen zoals de mrb en de bpm gedeeltelijk worden afgebouwd." Dat betekent dat deze belastingen niet tot nul worden afgebouwd. Ik neem aan dat de CDA-fractie daar in de meest stevige bewoordingen afstand van neemt en ook van de suggestie van staatssecretaris De Jager dat een resterend deel van de bpm eventueel omgevormd zou kunnen worden tot een CO<sub>2</sub>-heffing.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat de bpm voor de resterende tijd omgebouwd wordt naar een CO<sub>2</sub>-gerelateerde heffing is het gevolg van de motie-Cramer. Daar hebben wij voor gestemd, daar hebben wij ook geen enkel probleem mee. Het gebruiken van de resterende tijd om de bpm meer milieugerelateerd te maken, is voor een deel afgesproken in het regeerakkoord en is in de motie-Cramer vastgelegd. Dat steunen wij.

De heer **De Krom** (VVD): Uiteindelijk komt het erop neer dat de CDA-fractie wil dat het, in welke vorm dan ook, terug moet naar nul. Daarmee neemt deze fractie afstand van de uitlatingen van staatssecretaris De Jager.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben met de minister van Verkeer en Waterstaat uitgebreid gedebatteerd over zijn aanpak met betrekking tot de kilometerheffing. Daar was de heer De Krom bij. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in dat debat gezegd dat hij er voorstander van is dat de bpm op weg gaat naar nul en dat er mogelijkerwijs een "voetje" zou blijven. Wij waren voorafgaand aan dat debat buitengewoon verrast door wat ik een lelijk konijn uit de hoed noemde, namelijk dat

## Koopmans

het kabinetsplan alleen maar betekende dat er 25% werd afgebouwd. Daarom hebben wij stellig neergezet dat voor ons een afbouw naar nul een randvoorwaarde is en hebben wij het initiatief genomen om alle varianten uit te laten rekenen. Met alle respect voor iedereen die daar opvattingen over heeft, het is goed om van alle effecten van keuzes die wij kunnen maken een beeld te hebben. Daarmee zullen allerlei verhalen die de ronde doen over grote risico's voor de schatkist, over grote milieu-gevolgen, over automobilisten die twee- of driedubbel moeten betalen uit de wereld worden geholpen. Wat de CDA-fractie betreft is het raakvlak voor de kilometerheffing van groot en zelfs van cruciaal belang.

De heer **De Krom** (VVD): Ik vraag de heer Koopmans voor de derde keer of hij de woorden van staatssecretaris De Jager in de Eerste Kamer nu afwijst of niet.

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie is voor een bpm op weg naar nul. Dat heb ik vandaag denk ik al tien keer gezegd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De heer Koopmans zei net dat het kabinet moet stoppen met dit gedoe en zich moet concentreren op de meibrief. Bedoelt hij daarmee hetzelfde als wat mevrouw Roefs van de Partij van de Arbeid net zei, dat het convenant pas na de meibrief moet worden gesloten en dat de handen van het kabinet niet moeten worden gebonden in een convenant over de bpm, op welke manier dan ook?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat bedoel ik zeker niet. De regering regeert. Als mevrouw Cramer, de minister van VROM, een sectorconvenant nuttig en nodig acht om afspraken te maken met de sector, kan zij dat doen. De CDA-fractie vindt dat ook nuttig en nodig. Met alle respect, ik kan het volstrekt begrijpen als ondertekenaars van het convenant hun bijdrage daaraan onder andere afhankelijk maken van wat er in de meibrief staat. De inhoud van die meibrief is voor een groot deel datgene wat het kabinet gaat doen op het gebied van automobiliteit en milieu. Natuurlijk zeggen zij dat zij best afspraken willen maken, maar dat het uiteindelijk wel gaat om het resultaat. Ik kan heel goed begrijpen dat het bedrijfsleven dat soort zinnen wil inbouwen. Het is aan het kabinet om te beoordelen of het verantwoord is om er een handtekening onder te zetten, want dat kan weten met welke meibrief het komt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U bent het dus fundamenteel oneens met de oproep van de Partij van de Arbeid om het werk aan het convenant op te schorten en pas voort te zetten na de meibrief?

De heer **Koopmans** (CDA): De CDA-fractie is voorstander van het sluiten van convenanten, maar het is aan de bewindslieden om hun oordeel te geven over het convenant en over de wijze waarop zij daarmee omgaan. Als het kabinet overmorgen een convenant tekent met het bedrijfsleven, nemen zij daarvoor de verantwoordelijkheid. Wij zijn ook buitengewoon benieuwd naar de meibrief. Het is wel interessant dat u mij in het debat over de kilometerheffing bekritiseerde, omdat ik het kabinet voorwaarden stelde. Natuurlijk doen wij dat. Wij willen ook gewoon boter bij de vis en helderheid over de afspraken die zijn gemaakt. Wij willen helderheid of de

drie randvoorwaarden in het regeerakkoord voldoende worden ingebouwd in de kabinetsplannen. Nadat die brief is binnengekomen, bekijken wij wat wij ervan vinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik bekritiseerde niet dat u voorwaarden stelde, maar dat u voorwaarden stelde die uitermate slecht zijn voor het milieu- en klimaatbeleid. Daarmee helpt u wel de autolobby, maar redt u niet het klimaat in Nederland. Dat heb ik bekritiseerd. Ik heb nog een vraag. Mocht het kabinet onverhoopt de dag voor 1 april een akkoord sluiten, hoe verhoudt zich dat dan tot het parlement? Zijn wij daaraan gebonden? Moeten wij daarmee instemmen? Hoe verhoudt dat zich tot de discussie over de meibrief?

De heer **Koopmans** (CDA): Als er een convenant is gesloten tussen het kabinet en het bedrijfsleven, de branche- of belangenorganisaties, mogen wij daarna natuurlijk met het kabinet debatteren over wat er ligt. Om vooraf tegen het kabinet te zeggen dat het geen handtekening meer mag zetten, omdat er gisteren gedoe is geweest, dat zou ik slecht voor het milieu vinden. De aanpak van het kabinet in het Belastingplan leidt daadwerkelijk tot verandering in het koopgedrag van automobilisten en tot allerlei verbeteringen van het milieu. Ik laat mij niet aanleunen dat wij het niet goed doen voor het milieu. Integendeel. Ik denk dat deze coalitie een aantal stevige stappen zet waardoor het milieu wordt verbeterd, omdat er meer schonere auto's gaan rijden. Ik denk dat dit goed is. Het kabinet mag wat ons betreft gerust doorgaan. Ik ga er altijd vanuit dat goed in het geheugen van het kabinet is ingeprent wat de CDA-fractie wil en wat het regeerakkoord inhoudt.

De heer **Roemer** (SP): De bedoeling is om een convenant af te sluiten met de sector om zo groot mogelijke stappen te zetten in het klimaatbeleid voor de komende twintig of dertig jaar, het maakt niet uit hoeveel. Dat is veel breder dan dat ene onderdeelje waarover nu gedoe is. Vindt u het terecht dat de branche een convenant met dergelijke brede afspraken zo zwaar onder druk kan zetten door daarin op te nemen dat hij zich terugtrekt als de bpm niet wordt teruggedraaid tot nul? Vindt u dat niet bijna chantage?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat vind ik geen chantage. Een aantal fracties zegt tegen het kabinet dat het niets meer mag doen. Daarmee worden eigenlijk de handen van mevrouw Cramer aan de tafel vastgebonden. Zij mag niets meer doen, zij mag niet meer met die belangenorganisaties aan milieubeleid doen. Dat mag niet meer. Dat vind ik geen verstandige aanpak.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Dit debat is aangevraagd naar aanleiding van de meeting van gisteren. Sommige partijen ondersteunen dat verzoek van harte. Dat betekent dus: met plezier. Dat geldt niet voor mij. Ik vind het eigenlijk wel beschamend dat bestuurders op deze manier onenigheid etaleren. Ik vind het helemaal niet erg als er serieuze, stevige discussies zijn waarin bestuurders elkaar de oren wassen op het moment dat zij bezig zijn met beleidsvorming. Maar kom naar buiten toe met mogelijke oplossingen! Dan hadden

## Cramer

wij niet op dit late tijdstip nog te hoeven "spoeddebatte-  
ren" en kan ik nog op tijd mijn trein halen en naar huis  
gaan.

De ChristenUnie gaat ervan uit dat deze interne  
discussie één prachtig product gaat opleveren dat de  
start van rekeningrijden nog deze regeerperiode stevig  
en onomkeerbaar in gang zal zetten. Inderdaad, collega  
Koopmans refereerde er ook aan, ik ben in buitenge-  
woon gespannen afwachting van de meibrief op basis  
van de motie-Cramer. Dat is voor ons een spannend  
moment. Verstoort dat feestje nu alstublieft niet, minister  
Eurlings en staatssecretaris De Jager!

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Geen sterke  
vertoning! Dan heb ik niet over een vanavond veel  
bekeken film, maar dan heb ik het over het milieu-  
akkoord met de vervoerssector dat gisteren onverwacht  
is afgeblazen. Het is goed dat er vanavond helderheid  
komt over wat er nu precies is misgegaan en wat  
daarvan de schade is. Ik doel in de eerste plaats op de  
schade voor een voortvarend milieubeleid. Hoe ziet nu  
de toekomst van het convenant met de vervoerssector  
eruit? Ik noem in de tweede plaats de schade voor de  
spoedige invoering van de kilometerheffing.

Ik moet mij nu even baseren op krantenberichten – wij  
horen natuurlijk nog van het kabinet zelf wat er aan de  
hand is – maar het zou vastzitten op de formulering  
inzake de bpm, de aanschafbelasting voor nieuwe auto's.  
Eerder was het wel gelukt om daar een formulering voor  
te vinden, zij het dat er wat haakjes stonden in de brief  
over de kilometerheffing. Zo stond er: (gedeeltelijke)  
afbouw van de bpm. De minister van Verkeer en  
Waterstaat heeft in het debat van 6 februari toegelicht  
dat het uitgangspunt is dat de bpm helemaal wordt  
afgebouwd, tenzij gewichtige redenen zich daartegen  
verzetten. Staat deze stellingname nog steeds? Zitten wij  
dan nu in de fase van de "tenzijtroubles"?

De SGP-fractie is voorstander van de invoering van de  
kilometerheffing waarbij niet het bezit maar het gebruik  
van de auto wordt belast. Het uitgangspunt daarbij moet  
zijn dat de bpm helemaal wordt afgebouwd. Alleen als er  
heel zwaarwegende redenen zijn, bijvoorbeeld het  
stimuleren van de aankoop van minder milieu-  
vervuilende auto's, is het voor ons bespreekbaar dat er  
een heel beperkt bpm-deel zal overblijven. Het argument  
dat het voor de schatkist wel prettig is om een meer  
vaste inkomstenbron te hebben, vindt de SGP nadrukke-  
lijk geen zwaarwegende reden.

Wij zijn bezorgd dat dit gesteggel het draagvlak voor  
de kilometerheffing ondermijnt. Ik hoop dan ook dat in  
ieder geval gewaarborgd kan worden dat de invoering  
van de kilometerheffing door deze perikelen geen gevaar  
loopt en dat er spoedig helderheid op dit punt kan  
komen.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van het  
parlement voor hun bijdragen aan dit spoeddebat dat  
wordt gehouden over het te sluiten sectorakkoord. Ik zal  
niet verhelelen dat het kabinet gisteren gaarne de  
afspraken over de hoofdlijnen van het sectorakkoord  
inzake mobiliteit, logistiek en infrastructuur had  
ondertekend. Want met dit sectorakkoord leggen

overheid en bedrijfsleven gezamenlijk een echte basis  
om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de sector verkeer en vervoer  
terug te dringen. Wij hechten zeer aan het draagvlak om  
die slag samen met het bedrijfsleven te kunnen maken.

Er waren niet zozeer problemen met deze milieu-  
inspanning zelf. Gisteren bleek dat in de uiteindelijke  
tekst die voorlag te zeer werd vooruitgelopen op het plan  
over Anders betalen voor mobiliteit dat in mei aan de  
Kamer zal worden gestuurd. Er werd te veel vooruitgelo-  
pen op de meibrief en de besluitvorming op dat punt.  
Die tekst kon niet worden getekend, juist omdat het  
kabinet niet vooruit kan lopen op het plan dat de  
staatssecretaris van Financiën aan de Kamer zal zenden  
en het debat dat wij daarover op dat moment met de  
Kamer zullen voeren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb een min of  
meer informatieve vraag om goed te kunnen begrijpen  
wat er is gebeurd. U zegt: in het sectorakkoord werd te  
zeer vooruitgelopen op de meibrief. Was dat een tekst  
waarover u al een akkoord had bereikt met de vervoer-  
slobby? Heeft staatssecretaris De Jager of de minister  
van Financiën daarvan gisteren gezegd dat deze tekst er  
te ver op vooruitloopt of was dat uw eigen conclusie?

Minister **Eurlings**: Het was een gezamenlijke conclusie  
dat wij er op basis van deze tekst niet uit kunnen komen.  
Toen bleek dat er vooruitgelopen werd, is nog gepoogd  
of het met bepaalde andere teksten kon worden  
geaccommodeerd. Het is van het begin af aan duidelijk  
geweest dat besluitvorming rond Anders betalen voor  
mobiliteit niet iets is van het sectorakkoord, maar iets is  
dat op basis van onderzoeken die worden gedaan zal  
leiden tot besluitvorming in de ministerraad en vervol-  
gens tot besluitvorming in uw parlement.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt: toen bleek dat  
er te veel op vooruit werd gelopen. Dat convenant is  
toch niet een ding dat uit zichzelf ontstaat of groeit? Het  
is toch een tekst waarover u, of in uw naam uw  
ambtenaren, hebt onderhandeld met de sector? Aan de  
tekst die er daarna lag, hebt u zich toch gecommitteerd?

Minister **Eurlings**: Er was op verschillende punten geen  
overeenstemming over de tekst, omdat, zoals ik zojuist  
zei, het sectorakkoord erg vooruitliep op besluitvorming  
die later moet plaatsvinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijn laatste vraag in  
dezen. Uw departement heeft uitnodigingen doen  
uitgaan naar de vervoersslobby en de pers op het  
moment dat er in het kabinet nog geen overeenstem-  
ming was over een tekst?

Minister **Eurlings**: U luistert niet goed naar wat ik  
probeer te zeggen, mijnheer Duyvendak. Er werd vanuit  
de sector aan gehecht dat in dat sectorakkoord over  
milieu ook al uitspraken zouden staan over besluitvor-  
ming van het kabinet die op een later moment aan de  
orde komt. Dat is natuurlijk problematisch. Wij wilden  
het sectorakkoord graag snel sluiten en zouden er als  
Verkeer en Waterstaat mee vooroplopen. Wij zijn  
ambitieuw op het vlak van CO<sub>2</sub>. Wij hebben nog  
geprobeerd om er op een goede manier uit te komen.  
Het is spijtig dat dit niet is gelukt, maar mijn collega's en

## Eurlings

ik houden goede moed dat wij alsnog zeer snel tot een goed sectorakkoord kunnen komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mag ik nog een keer interrumperen, voorzitter?

De **voorzitter**: Nee, want u zei zelf dat het uw laatste vraag was.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar als ik geen duidelijk antwoord krijg...

De **voorzitter**: U krijgt straks nog wel de gelegenheid.

De heer **De Krom** (VVD): Wie heeft de ondertekening van het convenant gisteren tegengehouden?

Minister **Eurlings**: Wij hebben als kabinetsleden de conclusie getrokken dat de tekst die voorlag niet kon. Juist omdat wij het akkoord zo snel wilden sluiten, hebben wij op het allerlaatst nog geprobeerd of wij het nog konden modelleren, maar dat is helaas niet mogelijk gebleken. Ik herhaal dat het probleem niet zozeer zit in de milieu-inspanning die in dit belangrijke akkoord stond, want daar gaat het over. Het probleem zit vooral in het vooruitlopen op besluitvorming van het kabinet op bepaalde dossiers. Ik heb in het bijzonder genoemd het dossier over Anders betalen voor mobiliteit.

De heer **De Krom** (VVD): Met alle respect, dit verhaal kunt u toch niet volhouden? U hebt de hele top van de brancheorganisaties laten opdraven en nu komt u hier vertellen dat u gezamenlijk hebt besloten dat de tekst moest worden veranderd. U gaat me toch niet ook vertellen dat u eerst gedrieën die tekst erin had gestopt, vervolgens anderhalf uur iedereen in de zaal hebt laten wachten en dan gezamenlijk hebt besloten om dezelfde tekst er weer uit te halen? Iemand was toch heel erg boos dat dat zinnetje over het volledig afschaffen van de bpm erin stond? Dat zinnetje mocht u er niet inzetten. Ik weet wie die iemand was: de heer De Jager. Zo is het toch gegaan, mijnheer Eurlings? Daarom duurde het toch zo lang?

Minister **Eurlings**: Dan weet de heer De Krom toch meer dan de personen die er zelf bij betrokken zijn geweest. Het kardinale punt is – ik neem aan dat de heer De Krom zijn werk als Kamerlid serieus neemt – dat besluitvorming over zoiets belangrijks als Anders betalen voor mobiliteit niet kan worden vastgelegd in een sectorakkoord. Het besluit van het kabinet daarover zal, zoals afgesproken, in de meibrief naar de Kamer gaan, in lijn met het besluit dat het kabinet in november heeft genomen. Bepaalde partijen in de sector hadden de behoefte – dat begrijp ik best vanuit hun gezichtspunt – om daarop vooruit te lopen en pittige afspraken vast te pinnen in het sectorakkoord. Dat ligt moeilijk, want daarmee wordt vooruitgelopen op een besluit dat nog in de ministerraad moet worden genomen en in de Kamer moet worden bekrachtigd. Te elfder ure werd helaas van verschillende kanten gezegd: wij gaan akkoord met het sectorakkoord maar dan willen wij ook een stuk vooruitkijken. Wij hebben geprobeerd te passen en te meten en het dusdanig te formuleren dat wij eruit konden komen. Het ging in de kern dus niet om de milieufspraken maar om het vooruitkijken naar

besluitvorming die op een later moment moet plaatsvinden. Daar zijn wij dus niet uit gekomen. Dat is jammer, want het levert ietsje vertraging op. Die is echter niet dramatisch, want ik heb een groot vertrouwen dat wij op korte termijn alsnog met de sector een goed akkoord zullen sluiten.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer in ieder geval dat na de gênante vertoning van gisteren het vertrouwen bij de sector danig is afgekalfd; dat hebben wij sindsdien allemaal kunnen lezen en horen. Stond in het oorspronkelijke stuk: de bpm wordt volledig afgeschaft? Graag "ja" of "nee". De minister beweert hier overtuigend dat hij niet vooruit wil lopen op de meibrief. Wat was er nu aan de hand? Stond dat zinnetje er wel of niet in? Wie heeft de minister teruggefloten?

Minister **Eurlings**: Voor het kabinet was belangrijk dat in de tekst niet stond dat de besluitvorming van het kabinet in de meibrief zou plaatsvinden. Wij willen als kabinet de vrijheid houden om die afweging met elkaar te maken. De heer De Krom weet wat daarover is gezegd in de verschillende debatten en kent het besluit van november 2007. De sector kan zich nu positioneren en nadrukkelijk uitspreken waar men staat. Als kabinet moeten wij dat besluit echter op een ordentelijke manier nemen.

De heer Koopmans vroeg zojuist naar de onderzoeken. Er zou onderzocht worden wat de verschillende modaliteiten zijn. Wat betekenen de verschillende opties in de praktijk? Die onderzoeken zullen ruim op tijd klaar zijn om als fundering voor de meibrief te dienen. Op die inhoudelijke manier gaan wij dit aan. Het vooruitlopen op de besluitvorming was voor het kabinet daarom niet doenlijk. De heer De Krom zou zichzelf serieus moeten nemen. Hij zou moeten willen dat zo'n belangrijk besluit zeer ordentelijk wordt genomen, op basis van de inhoud, de onderzoeken en hetgeen hier eerder is besproken.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Volgens de minister is het evident dat niet vooruit kan worden gelopen op de meibrief en dat daarmee in de teksten rekening moet worden gehouden. Waarom stond er dan gisteren in het voorliggende convenant wel een formulering die daar kennelijk op vooruitliep?

Minister **Eurlings**: Nee. Te elfder ure ontstond er veel onduidelijkheid in het samenspel tussen de vertegenwoordigers van de regering en het bedrijfsleven. Op het laatste moment waren er te veel schuivende panelen en wensen: dit en dat moet in de tekst. Het is spijtig dat dit gebeurde, want het kabinet had het akkoord gisteren graag gesloten. Juist omdat wij het zo belangrijk vonden, hebben wij te elfder ure geprobeerd om alsnog tot een tekst te komen waar iedereen achter kon staan. Het was niet comfortabel dat dit te elfder ure gebeurde. Nogmaals, het ging niet zozeer over de milieu-inspanning zelf – daarover gaat dit spoeddebat toch – maar over het op een paar vlakken vooruitkijken in het sectorakkoord richting besluitvorming die nog in het kabinet moet plaatsvinden. Dan kom je toch op een hellend vlak, waarbij elk woord gaat tellen. Wij moeten immers ook nog de vrijheid hebben om op basis van de onderzoeken te beslissen in plaats van ons nu heel snel te laten vastpinnen op het sectorakkoord. Het is spijtig dat wij in dat spanningsveld terechtkomen, want het milieudeel van het sectorakkoord kan op grote instemming rekenen.

## Eurlings

Ik heb er daarom vertrouwen in dat wij alsnog op redelijk korte termijn dit sectorakkoord kunnen sluiten.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Dit debat gaat zowel over het convenant als zodanig als over de vraag hoe het nu precies zit met de bpm, omdat nadrukkelijk naar buiten is gekomen dat het daarop vastzat. Daarover was eerder toch wel een tekst beschikbaar, die u ook hebt uitgesproken bij het debat over de kilometerheffing van een aantal weken geleden? In die tekst stond dat de inzet is om te komen tot algehele afbouw, maar dat er nog een muizengaatje is voor bijzondere situaties. Staat die tekst nu nog, of is daar nu ook onduidelijkheid over?

Minister **Eurlings**: Ik ga niet praten over teksten die nu staan. Wij gaan eerst proberen een akkoord te sluiten. Dat vind ik tegenover de partners met wie wij bezig zijn de beste manier. Vervolgens gaan wij met de Kamer praten over het akkoord dat wij hebben gesloten. Partijen binnen de sector kunnen aangeven wat zij willen dat er besloten wordt. Naar de mening van het kabinet werd er echter een te onduidelijke cesuur aangebracht tussen een wens van bepaalde partijen in de sector en de procesgang in het kabinet. Die houdt in dat wij ons standpunt in mei per brief zullen uitdragen, gefundeerd op onderzoeken. Hierdoor hebben wij helaas even de tijd moeten nemen om te bezien hoe wij beter aan een en ander tegemoet kunnen komen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Liep de tekst die u hebt uitgesproken in het debat over de kilometerheffing ook te zeer vooruit op de meibrief, of geeft de tekst die u toen uitsprak nog steeds het standpunt weer van het kabinet? U hebt het toen zo verwoord dat de inzet is gericht op algehele afschaffing, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om er nog een klein beetje van over te houden.

Minister **Eurlings**: Het is allemaal heel consistent. Het besluit in november is het besluit in november. Dat geeft precies aan waar wij staan. In dat debat is op basis van de discussie het besluit in verschillende bewoordingen weergegeven. Dit gedeelte behoorde daar ook toe, evenals de vooruitblik naar de onderzoeken die zullen plaatsvinden naar de echte effecten. U weet wat er is gezegd over de redenen die tot een voet zouden kunnen leiden. Ik heb toen gezegd dat wij het ordentelijk gaan onderzoeken en dat wij zullen bezien welke onderbouwingen tot een dergelijke voet zouden kunnen leiden. Dit onderzoek is ook bepalend voor de grootte van de voet. Dit debat zou moeten gaan over het sectorakkoord. Als minister van Verkeer en Waterstaat heb ik er groot vertrouwen in dat er op basis van een akkoord in mei een plan komt voor Anders betalen voor mobiliteit dat niet alleen overtuigend zal zijn voor de Kamer, maar dat ook in de sector goed zal vallen. Het punt was in de Kamer niet zozeer de inhoud waarop wij zouden uitkomen, maar de procesgang. In een sectorakkoord dat over het milieu gaat, zouden wij op deze manier eigenlijk al vrij ver vastleggen wat de positie dan zal moeten zijn. Dat is iets wat in het kader van een ordentelijke procedure voor een regering niet erg gebruikelijk is. Het is prima dat de sector zegt eraan te hechten om aan het milieuakkoord een paar zinnen toe te voegen over hun positie, maar de regering hecht aan de procesgang, waarbij zij in mei formeel een besluit neemt en dat aan de Kamer voorlegt.

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer er een beeld van te krijgen hoe het daadwerkelijk zit. Het wordt mooi gebracht, maar u hebt gezamenlijk een datum geprikt waarop iedereen werd opgetrommeld; de vertegenwoordigers van het kabinet en de mensen uit de markt. De bedoeling was, dat er een convenant zou worden getekend. Ik neem aan dat u op het gebied van de bpm een formulering had staan die een willekeurig besluit van het kabinet in mei niet in de weg zou staan, want anders spreekt u zichzelf tegen. Dat is blijkbaar door de sector op het allerlaatste moment niet geaccepteerd, want men wilde dit aangescherpt hebben. Daarover bent u met twee of drie mensen in conclaaf gegaan, waaronder de staatssecretaris en uzelf. Dat heeft anderhalf uur geduurd. U bent er niet uitgekomen, waardoor er uiteindelijk toch gezegd is: het gaat niet door. Als ik het goed begrepen heb, was er inderdaad een persoon uit de sector bij dat overleg aanwezig. Heb ik het dan een beetje goed begrepen, nu ik alle verhalen gehoord heb, of sla ik de plank volledig mis?

Minister **Eurlings**: U zou bijna voor een glossy magazine aangenomen kunnen worden. U haalt alle informatie bij elkaar en maakt er een heel spannend verhaal van...

De heer **Roemer** (SP): Dat past wel bij vandaag.

Minister **Eurlings**: ...waar wellicht best een puntje van kan kloppen, maar waarbij de beelden toch wel heel erg spannend worden.

Wat was er aan de hand? Wij waren bezig een sectorakkoord over een milieu-inspanningen op te stellen. Er is een akkoord. Ik hecht eraan – want dat is dus de kern van het debat, als je het ten minste over het sectorakkoord hebt – dat er in de sector grote overeenstemming over is dat men zelf aan de bak moet voor het milieu. Rondom de milieukeurmerken was er ook gewoon vertrouwen in dat het wel goed zit. Het verkeer kan vooroplopen in de tijd en dat akkoord heel snel hebben. Dat is een positieve ambitie. Toen is een datum geprikt. Naarmate die datum dichterbij kwam, bleken sommige partijen in de markt toch nadrukkelijk een stellingname te willen hebben, bijvoorbeeld rond Anders betalen voor mobiliteit, maar het was op meer punten dan dat. Je zag dat er op verschillende punten in dat akkoord ook teksten gewenst werden, waarin vooruitgelopen zou worden op besluitvorming. Dat bleek vlak van tevoren toch een moeilijk punt te zijn. Dan ga je te elfder ure, omdat je het akkoord zo graag wilt sluiten, niet zeggen: mensen, dit gaat nu niet, dus stel het maar uit. Nee, je gaat tot op het allerlaatste moment proberen of je niet toch een tekst kunt vinden die iedereen een beetje accommodeert. Alleen zit je dan wel op het moeilijke vlak dat een akkoord over het milieu ook al vrij concluderende stellingnames wil opnemen over besluitvorming die gewoon nog moet plaatsvinden. Dat is niet ordentelijk. Daarom hebben wij, toen wij er niet uitkwamen, gewoon gezegd: goed, dan nemen wij iets langer de tijd. Er is met meer partijen uit de sector gepraat. Er is ook helemaal geen sprake van dat bewindspersonen urenlang in conclaaf zouden hebben gezeten. Er is met name met de sector gekeken wat procesmatig het probleem is. Het paste niet in de tijd: wij binden ons nu in een sectorakkoord, terwijl de besluitvorming in de ministerraad tegenover uw Kamer nog moet plaatsvinden. Kunnen wij niet met een andere tekst, met een



## Eurlings

beetje passen en meten, daaraan tegemoet komen, terwijl u toch uw punt kunt maken? Dat bleek te elfder ure helaas op in ieder geval één van de punten die er lagen, niet haalbaar te zijn. Dat is spijtig, maar het is niet anders. Dat is dan helaas wat minder spannend voor het glossy magazine, maar ik heb er vertrouwen in dat wij dat akkoord heel snel alsnog kunnen sluiten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb twee vragen. De minister zegt: wij kwamen er niet uit. Kwam hij er met de sector niet uit, of kwam hij er ook niet uit met staatssecretaris De Jager? Als de bpm voor de sector zo'n belangrijk onderwerp is om mee te nemen – en dat mag duidelijk zijn, want dat werd voor ons ook duidelijk tijdens de hoorzitting – waarom staat de minister er dan op dat er een convenant getekend moet gaan worden voor de meibrief?

Minister **Eurlings**: Ik had vernomen dat er in het verkeer tussen de regering en uw Kamer een ambitie is uitgesproken om de akkoorden voor 1 april te sluiten. Wij hebben ons uiterste best gedaan – en dat was echt een huzarenklus – om dat te bereiken. Ik zou in het belang van het milieu willen zeggen: wij moeten het akkoord zo snel mogelijk sluiten. Ik blijf daar optimistisch over. Wij blijven daarmee bezig, met het bedrijfsleven. Ik hecht er ook aan om op te merken dat het bij sectorakkoorden helemaal niet zo gek is dat er tot het einde wordt onderhandeld. Als de druk hoog wordt, dan wordt er vaak tot op het allerlaatste moment nog gekeken hoe men er met plussen en minnen toch nog uitkomt. Kan er iets extra's? Kan er iets minder? Dat is helemaal zo gek niet, alleen was in dit geval het extra moeilijke dat het niet zo zeer over de punten en komma's ging van de milieuambitie, maar dat je procesmatig op het moeilijke vlak zat van een wens van de sector enerzijds, dat kan man neerschrijven in zo'n akkoord, en anderzijds het vooruitlopen daarop. Dat maakte het extra moeilijk. Wij zijn tot voorstellen gekomen. Verschillende voorstellen zijn over en weer gegaan. Uiteindelijk bleek de laatste tekst die er lag...

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, mag ik via u...

De **voorzitter**: Voor de laatste maal de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Wilt u de minister vragen of hij gewoon antwoord wil geven op de gestelde vragen? Ik krijg nu voor de derde keer hetzelfde verhaal te horen, terwijl ik twee specifieke vragen heb gesteld. Ik wil gewoon antwoord op die twee specifieke vragen. Had de minister geen overeenstemming met staatssecretaris De Jager? Waarom wil hij per se dat het convenant wordt getekend voor de meibrief verschijnt en kan het er eventueel ook na? Dat zijn twee simpele vragen. Dat andere verhaal heb ik al drie keer gehoord.

Minister **Eurlings**: Mijnheer Roemer, u gaat over uw vragen en ik over mijn antwoorden. Ik ben uw vragen aan het beantwoorden. Met betrekking tot de tweede vraag heb ik gezegd dat in het verkeer met de Kamer is afgesproken dat de ambitie was om de akkoorden voor 1 april gereed te hebben. Wij hebben geprobeerd om ons daaraan te houden. Onze ambitie is nu om het akkoord zo snel als mogelijk is te sluiten, omdat ik het milieu

belangrijk vind en het belangrijk vind dat wij vanuit draagvlak bij de sector aan het milieubeleid werken.

In de moeilijke momenten waarin wij alsnog probeerden om tot een tekst te komen die tegemoetkomt aan het verhaal over het proces, hebben wij een eindvoorstel gedaan dat door het gehele kabinet werd gedragen. Die laatste tekst hebben wij uiteindelijk niet geaccordeerd gezien door de sector. Wij hebben heel veel zitten passen en meten. Onder die grote druk moet de tijd heel efficiënt worden gebruikt. Met verschillende partijen uit de sector hebben wij over verschillende onderwerpen aan de tafel gezeten. Bij één onderwerp zijn wij er niet uitgekomen. Juist omdat wij het draagvlak zo belangrijk vinden, hebben wij ervoor gekozen om ook als wij er met één partij niet uit zouden komen het ietsje uit te stellen omdat wij echt wilden proberen om er met alle partijen op een goede manier uit te komen. Dat blijft onze insteek. Ik blijf er vertrouwen in hebben dat wij op korte termijn een goed akkoord kunnen sluiten.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister zei dat de Kamer erop moet letten dat het besluitvormingsproces goed blijft. Ik wil het kabinet eraan herinneren dat de Kamer de motie-Cramer heeft aangenomen waardoor er een meibrief komt. Het was ook de Kamer die na het debat over de kilometerheffing heeft gezegd dat zij andere varianten ook onderzocht wil hebben. Het is goed dat het kabinet deze punten nu meeneemt. Volgens mij proberen wij als Kamer de besluitvorming buitengewoon zorgvuldig te laten verlopen. Deelt de minister die mening?

Wat is er tegen de volgende formulering in een sectorakkoord: een verschuiving in autobelastingen/heffingen in de vorm van een volledige afbouw van de bpm, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om een voetje te behouden. Dit is de tekst die de minister heeft uitgesproken in het debat over de kilometerheffing. Ik ben benieuwd waarom het kabinet blijkbaar niet meer akkoord kon gaan met die tekst.

De **voorzitter**: Ik vraag de leden om in hun vragen wat korter te zijn en de minister om wat korter te zijn in zijn antwoorden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, dat zal ik zeker proberen.

De heer Koopmans heeft er volstrekt gelijk in dat de Kamer echt aan de lijn staat voor zorgvuldige besluitvorming. Het is terecht wat hij zegt over de meibrief. Het is ook juist dat de Kamer heeft aangedrongen op onderzoeken naar verschillende alternatieven. Die zaken lagen redelijk in lijn met een deel van de marsroute die het kabinet had uitgezet. Wij hebben in het besluit van november gezegd dat wij in het late voorjaar met een brief met belastingvoorstellen zouden komen, tegelijk met een besluit van Verkeer en Waterstaat over het zetten van een volgende stap. Juist vanwege de zorgvuldigheid zei ik zojuist tegen de heer De Krom dat de Kamer zichzelf serieus moet nemen. De discussie over hoe een en ander er uiteindelijk uit komt te zien en wat de totale set van besluitvorming is, hoort eerst thuis in de ministerraad en vervolgens hier in de Kamer.

Er is op zich niets tegen welke tekst dan ook. Het gaat erom – ik ga nu niet in op alle varianten van teksten die hebben voorgelegen – dat het kabinet vond dat er te weinig een cesuur lag tussen de wens van de sector die deze rechtens kon proberen in het sectorakkoord

## Eurlings

opgenomen te krijgen en de procesmatige positie van de regering dat de besluitvorming in de meibrief gaat plaatsvinden. De vooruitwijzing naar de besluitvorming, waarbij de onderzoeken een belangrijke rol spelen, stond naar de mening van de regering onvoldoende in de teksten. Dat was het kardinale punt. Het was dus te weinig duidelijk dat er enerzijds een mening was van een partij uit de sector, maar anderzijds een ordentelijk proces van besluitvorming binnen de regering. Het laatste kwam onvoldoende tot zijn recht in de teksten.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik begrijp niet hoe deze zin een ordentelijke besluitvorming binnen het kabinet in de weg kan staan. Ik begrijp dat echt niet. Dit is een politieke positie die de minister van Verkeer en Waterstaat heeft ingenomen in het debat. Het is het standpunt van de regering. Dit loopt helemaal niet vooruit op het belastingplan, maar is gewoon een politieke positie. Laat de minister vasthouden aan de tekst die hij zelf heeft uitgesproken, want dan komt het goed.

Minister **Eurlings**: Je kunt je ook afvragen wat erop tegen is om in de tekst op te nemen waar u zelf om hebt gevraagd, namelijk dat in de meibrief de ordentelijke besluitvorming plaatsvindt. Dat hoor ik u ook eigenlijk zeggen. Het lijkt mij dat daar weinig op tegen is. Daarom heb ik het vertrouwen uitgesproken dat wij er heel snel uit zullen komen. Ik heb er vertrouwen in en wij gaan er voor. Het lijkt mij dat de procesmatige toevoeging dat de regering pas op het genoemde moment haar besluiten neemt, mogelijk moet zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter, ik wil twee opmerkingen maken als u het mij toestaat.

De **voorzitter**: U kunt vragen stellen, maar ik stel voor dat u uw opmerkingen in de tweede termijn maakt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Eigenlijk heb ik twee verkapte vragen.

De **voorzitter**: U bent een goed politicus. Stelt u uw vragen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dank u. Ik mag toch aannemen dat de minister zich houdt aan het regeerakkoord? Daarin staat de route voor de invoering van de kilometerbeprijzing helder omschreven. De tweede vraag gaat over de vele woorden die de minister nodig heeft. Mag ik proberen met hem tot een kort antwoord te komen? Is hij het met mij eens dat het heel erg jammer is dat deze discussie smadelijk op straat terecht is gekomen en niet intern is gebleven? Ik zou het erg waarderen als de minister op deze vraag met ja of nee durft te antwoorden.

Minister **Eurlings**: Ja, wij houden ons aan de route die in het regeerakkoord staat. Dit is een zorgvuldige route. Wij hechten eraan dat deze route in akkoorden tot uitdrukking komt. Het antwoord op de tweede vraag, of ik het vervelend vind dat dit soort beelden ontstaan, is ja. Uiteraard vind ik dat vervelend. Ik hecht er echter aan om hier te zeggen dat ik mij niet herken in het beeld van rollebollende bewindspersonen. Men sprak zelfs van sumoworstelaars en "kluwen van bewindspersonen". Het gaat erom dat er bij dit soort processen vaak tot op de

laatste minuut wordt onderhandeld. Bij deze onderhandeling ging het in dit stadium echter niet zozeer om een plusje of een minnetje, als wel om de principiële vraag over een besluit van het kabinet dat nog genomen moet worden. Daarom konden wij hier helaas niet uitkomen vlak voor de eindstreep en met vijven en zessen. Dat is vervelend. Het doet echter de inspanningen van velen onrecht aan, als het beeld van een rollebollende toestand wordt geschetst. Op het allerlaatste in zo'n proces wordt er vooruitgekeken naar besluiten die nog moeten worden genomen. Helaas zijn wij daar niet uitgekomen. Dat is jammer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik vind het jammer dat het de minister niet is gelukt om het bij ja of nee te houden. Hij zegt nu weer een aantal zaken over dit sectorakkoord. In dit land gelden goede afspraken over de samenwerking tussen de Kamer en de regering. De minister heeft het nu over het tot op het laatste moment onderhandelen over een sectorakkoord. Onderhandelings over de uitwerking vinden in de Kamer plaats. Uiteraard is er draagvlak nodig binnen de sector. Als het echter bij de onderhandelingen ging over allerlei details, was het een ontijdige bijeenkomst. Dat spijt mij zeer, zeker gezien de beeldvorming. Dit heeft niets te maken met sumoworstelen; men is te vroeg naar buiten gekomen met problemen die nog moeten worden opgelost.

De **voorzitter**: Oké, maar dit is meer een opmerking.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Deelt de minister deze mening?

Minister **Eurlings**: Achteraf kun je zeggen dat wij een paar dagen extra hadden moeten nemen. Van te voren bestond echter niet de indruk dat deze problemen zouden ontstaan. Je kunt je ook afvragen of deze discussie toch niet zou zijn ontstaan als wij de afspraak een paar dagen later hadden gemaakt. Wij moeten een knip aanbrengen in het sectorakkoord tussen de standpuntbepaling in de sector en het ordentelijke besluitvormingsproces van het kabinet. Dat moet toch niet onmogelijk zijn? Ik ben ervan overtuigd dat dit in de tekst in te bouwen moet zijn. Alleen waren wij helaas te laat toen wij naar beneden moesten gaan om te tekenen. Dat is echt spijtig, maar laten wij het niet te zeer dramatiseren. Ik heb er vertrouwen in dat wij snel alsnog een goed akkoord zullen hebben. De minister van VROM zal daar met de Kamer over kunnen praten. Het zal in dit huis uit en te na worden besproken.

De **voorzitter**: Ik stel de heren Duyvendak en De Krom in staat om nog één vraag te stellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik moet tot mijn grote spijt constateren dat wij nu bijna drie kwartier verder zijn, maar gewoon nog geen helderheid hebben gekregen. Ik ken minister Eurlings als een minister die tot nu toe altijd glashelder en eerlijk is tegenover de Kamer, maar in dit debat is hij zo glad als een aal in een emmer snot. Hij vertelt ons gewoon niet wat er is gebeurd. Hij draait er voortdurend omheen.

Er lag een tekst, maar hij maakt niet duidelijk wie op dat moment verantwoordelijk was voor die tekst. Was er



De heer Duyvendak (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

een conflict tussen het kabinet en de sector of was er een conflict binnen het kabinet?

**Minister Eurlings:** Het kabinet en de sector kwamen er uiteindelijk niet uit. Het was een moeilijk proces, omdat wij op het twaalfde uur, het uur U, ineens met de tegenstelling tussen het positioneren van een sector en het vooruitlopen op besluitvorming werden geconfronteerd. Het kabinet heeft geprobeerd met tekstvoorstellen die cesuur te verminderen. Er zijn veel tekstvoorstellen toen heel snel rondgegaan. Wij wilden graag het akkoord tekenen. Ook het laatste tekstvoorstel was voor de sector niet acceptabel. Op een gegeven moment kom je er dus niet uit.

De heer Duyvendak kan zeggen dat ik zo glad als een aal ben, maar ik zeg gewoon hoe het is gegaan. Als dat niet het antwoord is dat hij graag had gehoord, is dat spijtig. Dit soort processen verloopt echter zo. Meestal komt het onder grote druk uiteindelijk goed, maar het ging hier niet om een vijfje of een zesje, ietsje meer milieuambitie of ietsje minder. Het ging erom of wij zouden vooruitlopen op principiële besluitvorming die nog moet plaatsvinden of dat wij in het kabinet konden zetten dat het kabinet er op een later tijdstip over zou besluiten. Dat is een vrij kardinale vraag. Wij kwamen er gewoon niet meer uit.

**De heer De Krom (VVD):** De minister zegt dus eigenlijk dat er een conflict was. De sector en het kabinet werden het tot op het laatste moment niet eens over een paar tekstvoorstellen. Wat is er dan gedurende die anderhalf uur gebeurd? Naar ik heb begrepen zaten de mensen van de sector op het kabinet te wachten. Geef nu gewoon eens aan waar en op welk moment het fout is gegaan. De minister kan toch niet zeggen dat hij wel tevreden was over de gang van zaken. Wiens schuld was het dat het gisteren mis ging?

**Minister Eurlings:** Wij zijn er niet uit gekomen; zo simpel is het. Als de heer De Krom een soort rechter is die het schuldig of onschuldig kan uitspreken, zijn wij hier misschien niet op de goede plek. Ik houd er niet zo van om elkaar de zwartepiet toe te spelen. Ik constateer dat wij er net niet uit zijn gekomen.

Met een aantal partijen in de sector is over het principiële punt of er vooruitgelopen kan worden op besluitvorming of dat er nadrukkelijk gesplitst moest worden, dus met voorzichtiger teksten moest worden gewerkt, gesproken. Dat ging over verschillende onderwerpen. Op één onderwerp zijn wij er niet uit gekomen, op een ander onderwerp wel. Dat is jammer. Ik vind dat ik de vertrouwelijkheid van de gesprekken en het intensieve verkeer onrecht aandoe als ik hier over allerlei opmerkingen, ook van mensen uit het bedrijfsleven, ga communiceren. Dat is niet passend. Wij zijn er nog niet uit, maar ik heb er vertrouwen in dat wij er snel uit komen.

**De voorzitter:** Ik stel voor dat de minister zijn betoog vervolgt.

**Minister Eurlings:** Waarom is het zo belangrijk dat wij er snel uit komen? Het akkoord is een belangrijke stap voor het verwezenlijken van de kabinetsdoelen uit het programma Schoon en zuinig. Voor de sector verkeer is het doel, in 2020 te komen tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 13 tot 17 megaton, vergeleken met ongewijzigd beleid. Dan zitten wij in 2020 ongeveer op het niveau van 1990. Ik zeg de heer Duyvendak dat wij dat een heel forse opgave vinden. Op Prinsjesdag heeft het kabinet het werkprogramma Schoon en Zuinig gepresenteerd; de belangrijkste maatregelen in dit programma om de voor 2020 beoogde CO<sub>2</sub>-reductie te halen zijn: een Europese CO<sub>2</sub>-normering voor personen- en bestelauto's, duurzame biobrandstoffen, met de nadruk op "duurzame", Anders betalen voor mobiliteit en fiscale vergroening. Dit is allemaal puur overheidsbeleid. Daarenboven maken wij afspraken met de sector, waarmee het pakket van Schoon en Zuinig nadrukkelijk robuuster wordt.

Ik weet dat het bedrijfsleven zelf heel veel ambitie heeft. Vandaar dat ik er zojuist zo de nadruk op legde dat wij het gewoon eens zijn over de milieuambitie, een ambitie die nodig is om tot de noodzakelijke trendbreuk in de uitstoot van CO<sub>2</sub> te komen. Maar er is ook meer tijd nodig om concrete voorstellen uit te werken, met concrete resultaten voor de vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Daarom werken wij aan een aanpak in twee stappen: binnenkort een hoofdlijnenakkoord en straks, in oktober, een nadere concretisering daarvan. Ik vind dat het hoofdlijnenakkoord waar wij nu aan werken, een goede basis biedt voor een ambitieus akkoord in oktober. Dit wordt dus vervolgd en naar de ambitie van dit kabinet komt er snel een vervolg, want wij hebben dit akkoord met de sector hard nodig voor een beter milieu.

□

**Staatssecretaris De Jager:** Voorzitter, wij zijn het in het kabinet helemaal eens. In de loop van mei zal er een meibrief van mij verschijnen. Hier wil ik het graag bij laten.

**De heer Koopmans (CDA):** Er wordt in de motie gesproken van "vóór 1 mei"; ik hoop dat dit gehaald kan worden, omdat wij de zaak nog goed moeten bekijken en ook nog gesprekken willen voeren met brancheorganisaties et cetera. Wij willen voldoende tijd hebben om het akkoord goed te "doorleven", dus het moet de

## De Jager

Kamer niet pas eind juni of zo bereiken. In de motie staat: 1 mei.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik heb ook al gezegd dat het in mei zal zijn, dus niet in juni of eind juni. Vóór 1 mei zal erg lastig worden, maar de brief komt in ieder geval in mei, niet in juni.

De heer **Roemer** (SP): De sector hecht gruwelijk veel waarde aan uw meibrief. Dat was al duidelijk geworden bij de hoorzitting van de Kamer, maar het bleek ook gisteren tijdens het overleg. De sector hecht er blijkbaar zoveel waarde aan dat er in het convenant een artikel is opgenomen dat de handtekening van de sector als niet gezet dient te worden beschouwd als het resultaat de sector niet bevalt. Vindt u dit eigenlijk geen chantage?

Staatssecretaris **De Jager**: Voor zover ik weet, is er geen akkoord gesloten. Ik probeerde zojuist aan te geven wat er zich heeft afgespeeld. Ik was er zelf niet bij, ik heb er wel telefonisch contact over gehad, maar ik was betrokken bij een overleg tussen bewindspersonen over een ander thema, dat de Kamer overigens ook heel erg interesseert, maar dat niet voor vandaag op de agenda staat. Nogmaals, ik zal in mei een meibrief uitbrengen en ik begrijp dat er heel veel belangstelling voor is, zowel in de Kamer als erbuiten. Dit stel ik uiteraard zeer op prijs, want het is voor een bewindspersoon altijd leuk als er belangstelling is voor een brief die hij of zij stuurt; dan heb je in ieder geval niet het idee dat je overbodig werk aan het doen bent. En het geldt natuurlijk ook voor mijn ambtenaren, die hier heel hard aan werken. Ik wacht die brief gewoon af en ik denk dat het goed is als wij in mei een debat voeren over de bpm en de fiscaliteit, maar het is uiteraard aan de Kamer om zo'n debat te agenderen, wanneer zij mijn brief eenmaal heeft ontvangen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, ik heb een vraag gesteld en wij hebben nu een prachtig antwoord gekregen waaruit blijkt hoe belangrijk deze staatssecretaris zichzelf vindt. Allemaal leuk en aardig, maar ik heb gevraagd of hij het artikel waarin aangegeven wordt dat de hele zaak niet doorgaat als de meibrief de sector niet bevalt, niet als chantage ziet.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik zal het nog wat concreter zeggen: ik kan niet reageren op een niet bestaande passage in een niet bestaand convenant.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb vernomen – ik voeg er niet aan toe: uit bronnen rondom het kabinet, want die bronnen rondom uw persoon ken ik niet – dat een van de redenen waarom Financiën vasthoudt aan het niet geheel afschaffen van de bpm, is gelegen in het feit dat sprake is van een Europese bpm op vrachtauto's. Is dat juist? Is dat onjuist? Komt er een Europese bpm op vrachtauto's?

In Het Financieele Dagblad van 13 februari jongstleden zei een woordvoerder van het ministerie van Financiën dat voor Financiën geldt dat de kilometerheffing budgetneutraal zal zijn voor de schatkist, maar niet voor de automobilist.

Staatssecretaris **De Jager**: U probeert toch vooruit te lopen op de meibrief. Echter, daarover wil ik te zijner tijd het debat met deze Kamer aangaan. Dan is er een stevig

kabinetsstandpunt. Dan heb ik een brief geschreven op basis waarvan wij kunnen debatteren. Dat doen wij dan niet op basis van informatie die onvolledig is of misschien onjuist.

Wat de bpm op vrachtauto's betreft: mij zijn van onze kant daartoe geen concrete voornemens bekend. Dit punt heeft in ieder geval bij mijn afweging geen rol gespeeld. Ik wil nu ook niets zeggen over andere afwegingen en dus niets zeggen over de vraag of Financiën al dan niet wil vasthouden aan een deel van de bpm. Overigens, de leden van het kabinet trekken ook bij dit onderwerp gezamenlijk op. Dat doen wij ook met het opstellen van de brief die in de loop van mei naar de Kamer wordt gestuurd.

De heer **De Krom** (VVD): Dank voor het antwoord op de eerste vraag. Dat antwoord is dus: nee, er komt geen Europese bpm op vrachtauto's. Dat doet mijn fractie zeer deugd. Het antwoord op mijn tweede vraag heb ik nog niet gekregen. Zal volgens Financiën de kilometerheffing budgettair neutraal zijn voor de schatkist of voor de automobilist? Volgens de uitlatingen van de woordvoerder van Financiën in de krant die ik zojuist aanhaalde, zal de kilometerheffing budgetneutraal zijn voor de schatkist.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik ga graag over de formulering van mijn eigen antwoorden. Dus u kunt beter in het stenografisch verslag teruglezen wat ik heb gezegd over de bpm op vrachtauto's en niet uw eigen weergave volgen. Over de budgetneutraliteit van de kilometerheffing zal ik in mei klip en klaar zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat laat ik even op mij inwerken.

U zei: ik was er die ochtend waarop die ruzie uitbrak niet bij. Uw handtekening had wel onder het convenant moeten staan.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik heb het niet over ruzie gehad.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Toen er, in de woorden van de heer Koopmans, gedoe ontstond, was u er niet bij. Dan mag ik aannemen dat u een tekst gefiatteerd had, want uw handtekening moest onder het akkoord komen. Klopt dat?

Staatssecretaris **De Jager**: U hebt hierover collega Eurlings al uitputtend vragen gesteld en hij heeft op uw vragen uitvoerig geantwoord. Het kabinet is het niet eens geworden met de sector. Het kabinet had een bepaalde tekst voor ogen, de sector had een bepaalde tekst voor ogen en die twee konden niet voor de volle honderd procent matchen. Hun teksten stemden dus niet met elkaar overeen. Dat zijn de feiten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat u het dinsdagavond en woensdagochtend eens was met minister Eurlings en minister Cramer. Wat stond er in de tekst waarover u het eens was?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik ben het vandaag eens met de heer Eurlings en mevrouw Cramer. Ik was het gisteren eens met de heer Eurlings en mevrouw Cramer en ik ben het over maand en over twee maanden als wij de brief

## De Jager

sturen ook met de heer Eurlings en mevrouw Cramer eens. Ik bevestig dus dat wij het eens zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar ik vroeg wat er stond in de tekst waarover u het eens was.

De **voorzitter**: De staatssecretaris gaat over zijn eigen antwoord.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is waar, mijnheer de voorzitter, maar de staatssecretaris zal het regeerakkoord kennen. Daarom schrok ik net enigszins van zijn antwoord op de vraag van de heer De Krom over de budgetneutraliteit. Het regeerakkoord is op dat punt namelijk helder. De derde randvoorwaarde voor de invoering van de kilometerheffing is dat per saldo door "de" automobilist netto niet meer betaald zal worden. Ik ga er dan ook van uit dat deze letterlijke tekst van het regeerakkoord de basis zal zijn voor het kabinet bij de formulering van de meibrief.

Staatssecretaris **De Jager**: Uiteraard is voor het kabinet in algemene zin het coalitieakkoord het uitgangspunt voor het beleid. Zojuist heb ik expliciet met betrekking tot de inhoudelijke fiscale aspecten van de kilometerheffing verwezen naar de meibrief. Ik wil nu op dit punt niets bevestigen of ontkennen. Dan zou ik namelijk op één onderdeel wel iets zeggen en op het andere niet en dan gaan we daarover weer twisten. De Kamer kan in mei een klip en klaar antwoord verwachten dat in lijn zal zijn met de afspraken die de coalitiepartijen hebben gemaakt.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister van Verkeer en Waterstaat heeft minstens tien keer in deze Kamer iets anders verteld. Hij heeft namelijk letterlijk herhaald wat er in het regeerakkoord staat. Het lijkt erop alsof de staatssecretaris van Financiën daarvan wegloopt. Dat lijkt mij niet de bedoeling. Ik vind zijn formulering in algemene zin prima, maar voor de CDA-fractie is het regeerakkoord op dit punt, niet in algemene zin maar letterlijk, leidend.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik heb duidelijk aangegeven wat ik daarvan vind.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik kan heel kort zijn, want minister Eurlings heeft het gehele proces toegelicht. Het gaat erom dat wij de ambitieuze klimaatdoelstellingen, zoals verwoord in het coalitieakkoord en in het werkprogramma Schoon en Zuinig: Nieuwe energie voor het klimaat, echt gaan realiseren. In het werkprogramma heeft het kabinet een omvangrijk pakket van maatregelen opgenomen. Er is een duurzaamheidsakkoord gesloten met de verschillende maatschappelijke partijen in het kader van het bedrijfsleven. Daarbij is afgesproken dat er een aantal deelakkoorden worden opgesteld, waaronder een akkoord voor de mobiliteitssector. Mijn collega Eurlings en ik werken er hard aan om dat voor elkaar te krijgen. Ik heb veel waardering voor zijn aanpak. Voor de mobiliteitssector is afgesproken om te werken aan een tweetrapsbenadering: eerst een akkoord op hoofdlijnen en in het najaar een nadere uitwerking daarvan. Daarmee is niet gezegd dat de sector geen initiatieven neemt om

het akkoord nu al invulling te geven. Ook gemeenten zijn daar al mee bezig. Ik ben evenals mijn collega's teleurgesteld dat het gisteravond niet gelukt is om met de sector verkeer en vervoer tot overeenstemming te komen, maar ik heb er goede hoop op dat dit binnenkort alsnog gaat lukken.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer dat deze minister met spijt terugkijkt op wat er gisteren is gebeurd. Dat lijkt mij overigens ook correct. Mijn vraag is de volgende. Even los van de discussie over de afschaffing van de bpm wil ik van de minister weten of zij het uit milieuoogpunt wenselijk vindt dat de bpm tot nul wordt afgebouwd of dat er een "voetje" van 15% tot 25% van de bpm blijft bestaan. Wat levert naar haar oordeel het meeste milieuvoordeel op?

Minister **Cramer**: Ik sluit aan bij wat staatssecretaris De Jager hierover zei, namelijk dat dit in de meibrief uitgebreid aan de orde komt. Dan beschikken wij over alle analyses. Ik zou daarop vooruitlopen als ik die getallen nu met de heer De Krom deelde.

De heer **De Krom** (VVD): Ik stel deze vraag aan de minister van milieu als expert en die kan zij niet eens beantwoorden. Het is een heel simpele vraag.

Minister **Cramer**: De heer De Krom vraagt details over percentages. Ik heb hem gezegd dat hij het antwoord krijgt. Wij zullen ter voorbereiding van de meibrief van staatssecretaris De Jager praten over de consequenties van het onderzoek dat in het licht van zijn vraag uitstaat en dat zo goed als afgerond is.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Er is al veel over onderzocht, onder andere in het kader van het platform Anders betalen voor mobiliteit. Daarin constateert het Milieu- en Natuurplanbureau keer op keer dat bij afschaffing van de bpm – en dan gaat het om afschaffing van slechts een kwart – er een wegleffect optreedt voor de milieueffecten. Deelt de minister de analyse dat er een reële kans is op het weglekken van milieueffecten wanneer de bpm wordt verlaagd of afgeschaft?

Minister **Cramer**: Wij geven de exacte cijfers daarover volgende maand. Dan geef ik een nauwkeurig antwoord op deze vraag, die u en uw collega De Krom hebben gesteld.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik begrijp dat minister Cramer nog niet akkoord is met een volledige afschaffing van de bpm.

Minister **Cramer**: Dat zeg ik ook hier niet. Ik zeg dat wij wachten op de meibrief. Daar staat alles in.

De heer **Roemer** (SP): In aansluiting daarop, wat is een convenant in april waard voor deze minister als erin staat dat de handtekening er onderuit kan als de meibrief tegenvalt? Wat hebben wij dan aan een convenant in april? Dan kunnen wij beter wachten tot alles bekend is in mei.

Minister **Cramer**: Wij zullen ons nog samen met de sector buigen over de tekst. Dat is al door de heer Eurlings toegelicht. Wij lopen niet vooruit op de meibrief.

## Cramer

De heer **Roemer** (SP): Het is heel duidelijk uitgelegd dat u daar niet op vooruit wilt lopen, noch tegenover de sector, noch tegenover de Kamer. Het zou vreemd zijn als u dat wel deed bij de sector. In mei komt er helderheid over de details. Vindt u het dan niet veel waardevoller om na de meibrief een convenant te sluiten, zodat wij ook hierover heldere afspraken kunnen maken de sector?

Minister **Cramer**: Collega Eurlings legde al uit dat dit een van de vele aspecten is die bij het akkoord naar voren komen. Er is overeenstemming over de energie- en klimaatdoelen en over de initiatieven die in dat kader door de sector worden voorgesteld. Daar gaat het helemaal niet over. In die zin wil ik niet vooruitlopen op de meibrief. In het akkoord zullen wij oplossingen voor dit probleem zien te vinden, zoals door de heren Eurlings en De Jager naar voren is gebracht.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er behoefte is aan een tweede termijn. Daar gaan wij direct mee door. De leden hebben een minuut spreektijd, inclusief het indienen van moties.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Voor zover het gisteren een beschamende vertoning was, heeft het kabinet vanavond zijn reputatie wat mij betreft bevestigd. Ik vind het beschamend hoe het kabinet in dit debat om de heldere concrete vragen die door de Kamer zijn gesteld, heen weet te draaien. Ik realiseer mij dat ik in een tijds-klem zit. Ik dien twee moties in. De eerste gaat over de bpm.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet overweegt, de bpm slechts gedeeltelijk af te schaffen in aanloop naar de mogelijke invoering van de kilometerheffing;

overwegende dat afgesproken is dat invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig afschaffen van de vaste lasten, waaronder de bpm;

verzoekt de regering – mocht de invoering van de kilometerheffing onverhoopt doorgaan – de bpm volledig af te schaffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 15 (31305).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Maakt de uitkomst van de onderzoeken die wij aan CPB, RPB en MNP hebben gevraagd, niets uit voor de VVD-fractie?

De heer **De Krom** (VVD): Deze motie verwoordt hetzelfde als wat u zegt, namelijk dat de bpm gewoon naar nul

moet en moet worden afgeschaft. Dat stond ook in de motie-Hofstra. Ik heb u niets anders horen zeggen. Dat is wat hierin staat.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb gevraagd of dat onderzoek, dat door de Kamer zelf is gevraagd, voor de VVD-fractie nog wat uitmaakt, ja of nee.

De heer **De Krom** (VVD): U gaat over uw vragen, ik ga over mijn antwoorden, zoals het kabinet ook zei. Mijn antwoord is volstrekt helder. Daar staat precies in wat u wilt en wat ik ook wil.

Mevrouw Roefs heeft behartigenswaardige woorden gesproken dat wij eerst de meibrief moeten afwachten en pas daarna de consequenties van het convenant helemaal kunnen inschatten; in die volgorde. Daarop voortbouwend dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer de eventuele consequenties van een duurzaamheidsconvenant met de vervoerssector pas in hun geheel kan overzien na ontvangst van de "meibrief";

verzoekt de regering, geen convenant met de vervoerssector te sluiten totdat de "meibrief" met de Kamer is besproken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 16 (31305).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het is duidelijk dat wat er gisteren gebeurd is, toch wel een heel spijtige vertoning was. Misschien is "amateuristische vertoning" een betere term daarvoor. Het is duidelijk dat wij niets hebben aan een convenant dat in april gesloten wordt, waarin een zo belangrijk onderdeel – zowel voor de Kamer als voor het kabinet maar zeker ook voor de sector – niet duidelijk verwoord is. Wij hebben daar niets aan, zeker niet als daarin staat dat het convenant ook weer gemakkelijk kan worden ontbonden als de meibrief niet bevalt.

Voorzitter. Ik heb heel goed geluisterd naar de motie van de heer De Krom over de bpm. Het zal u niet bevreemden dat ik de Kamer de volgende motie voorleg.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet in het coalitieakkoord zich

## Roemer

tot doel heeft gesteld om in 2020 een reductie van 30% in broeikasgasemissies te bereiken ten opzichte van 1990;

overwegende dat dit voor het verkeer betekent dat de emissie van CO<sub>2</sub> volgens "Schoon en Zuinig" terug zal moeten van 39 megaton in 2005 naar maximaal 34 megaton in 2020;

constaterende dat in de vervoerssector broeikasgasemissies nog steeds geen dalende lijn vertonen, mede door de toenemende vraag naar zowel mobiliteit als goederen;

voorts constaterende dat een forse toename van het aantal auto's op de Nederlandse wegen het schier onmogelijk maakt, de gestelde doelstellingen te realiseren;

voorts constaterende dat het volledig afschaffen van de bpm de kosten voor aanschaf van een auto dusdanig zal verlagen dat het aantal auto's fors zal toenemen;

voorts constaterende dat de bpm zich uitstekend leent voor een naar milieukeurmerken gedifferentieerde heffing bij aanschaf van een auto,

verzoekt de regering, minimaal een substantieel gedeelte van de bpm in stand te houden,

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. 17 (31305).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik wil natuurlijk dezelfde vraag aan de heer Roemer stellen. Is hij ook niet meer geïnteresseerd in de onderzoeken die de Kamer heeft gevraagd met betrekking tot de verschillende varianten?

De heer **Roemer** (SP): Ik ben uitermate geïnteresseerd in het krijgen van zo veel mogelijk informatie. Ik verwacht niet dat het voor onze politieke afweging heel veel verschil zal maken. Dezelfde retorische vraag aan het CDA is helder...

De heer **Koopmans** (CDA): Maar het is dus wel mogelijk dat het nog tot een andere afweging zal leiden?

De heer **Roemer** (SP): Dat is een als-danvraag. Het is wel leuk dat het CDA die vraag stelt. Het CDA is immers het allerstelligst geweest over de bpm. De vraag aan de heer Koopmans is dan ook heel gerechtvaardigd of dat voor hem dus ook geldt.

De **voorzitter**: Maar nu gaan wij weer een debat voeren op basis van...

De heer **Roemer** (SP): Hier is alleen een "ja" of een "nee" voldoende. Ik zie dat de heer Koopmans bevestigend knikt, dus ik zie dat als een "ja".

De **voorzitter**: Oké, u heeft dus een non-verbaal antwoord.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb de motie van de heer Roemer meeondertekend, omdat alle studies die er zijn – nationaal en internationaal – laten zien dat een verlaging of een afschaffing van de bpm negatieve effecten heeft op het milieu. Hoe je verder de kilometerheffing ook vormgeeft.

Dit was niet echt een fijn debat. Het kabinet speelde verstoppertje tot het erbij neerviel. Wij konden proberen wat wij wilden, maar de bewindslieden hadden blijkbaar afgesproken dat zij de Kamer niet zouden vertellen wat er gebeurd is, dat zij de Kamer niet zouden informeren over hun eigen interne verdeeldheid.

Omdat het kabinet zo weinig openheid geeft, blijft mijn these uit de eerste termijn voorlopig maar staan. Ik herhaal die these nog een keer en daag de bewindslieden uit om die te weerspreken. Mijn these is dat minister Eurlings een feestje wilde vieren. Hij had een akkoord met zijn vrienden en had hen uitgenodigd. Maar op het laatste moment zeiden zijn broertje en zijn zusje: nee, jochie, zo gaat dat feestje niet door. En toen moest hij zijn vriendjes weer wegsturen. Ik denk dat het zo gegaan is en dat er dus interne verdeeldheid in het kabinet was, al probeert minister Eurlings er nu een ruzie tussen het kabinet en de sector van te maken. Misschien dat de sector daar ook nog een keer zelf zijn licht over wil laten schijnen.

Voorzitter. Dit is vooral zo tragisch, omdat het klimaatbeleid op deze manier weer niet opschiet!

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dit debat was voor de CDA-fractie bedoeld om meer duidelijkheid te krijgen over de principes die het kabinet hanteert bij de kilometerheffing en het belastingplan. De staatssecretaris gaf op het punt van de budgetneutraliteit een antwoord dat niet past in het regeerakkoord. Vooral die opmerking brengt mij tot het volgende verzoek aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Minister, bent u bereid om de staatssecretaris in de aanloop tot het door hem schrijven van de meibrief elke dag op te bellen en hem even de drie randvoorwaarden voor te lezen die in het regeerakkoord voor de kilometerheffing zijn geformuleerd, zodat het kabinet in de meibrief deze uitgangspunten van het regeerakkoord heel precies blijft hanteren?

De heer **Roemer** (SP): De heer Koopmans zegt nu iets heel moois, maar heeft hij zo weinig vertrouwen in zijn eigen staatssecretaris? Zo ja, dan kunnen wij misschien maar beter een andere maatregel nemen.

De heer **Koopmans** (CDA): U stelt nu de vertrouwensvraag aan de orde, maar dat is een volstrekt andere kwestie. Wij hebben het nu over de interpretatie van hoe de kilometerheffing eruit moet komen te zien en hoe het belastingplan op dat punt eruit moet komen te zien. Wij hebben als drie partijen een regeerakkoord gesloten. Bij het antwoord op dat punt fronste ik even de wenkbrauwen. Dat was voor mij de reden om te poneren dat helder moet zijn dat het kabinet heel precies de drie randvoorwaarden moet nakomen die zijn geformuleerd om draagvlak in de Nederlandse samenleving voor de kilometerheffing te creëren.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De eensgezindheid van vanavond had gisteren getoond moeten worden. Ik kan het niet nalaten om dit te zeggen. Ik vind het jammer van gisteren en ik vind het jammer van dit debat. Deze avond had beter besteed kunnen worden om ervoor te zorgen dat de 1 meibrief ook op 1 mei komt.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de beantwoording. Ik heb geen behoefte om nog nieuwe kwalificaties te vinden om aan te duiden wat er gisteren misging, maar mis ging het wel. In ieder geval is het kabinet er vanavond goed in geslaagd om eensluidend één boodschap uit te zenden: wacht tot mei. Dat is prima en dat is helder, maar ik blijf nog zitten met één vraag. Bij het debat over de kilometerheffing heeft minister Eurlings gezegd dat uitgangspunt is dat de bpm helemaal wordt afgebouwd, tenzij gewichtige redenen met betrekking tot rijksbegroting, milieu of wagenpark zich daartegen verzetten. Geldt dit nu nog?

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden zeer vriendelijk voor hun bijdragen in tweede termijn. Er zijn mij twee vragen gesteld en drie moties voorgelegd, die ik alle drie namens het kabinet van een reactie zal voorzien.

In de eerste motie van de heer De Krom wordt gevraagd om de bpm volledig af te schaffen. Het is an sich mooi dat de heer De Krom, weliswaar nog enigszins schoorvoetend, toch weer rekening begint te houden met invoering van de kilometerheffing. Hij rept nog wel van "onverhoopt" maar hij komt toch weer in de discussie terug. Dat is prima, want daar hoort de VVD. Ondanks het feit dat ik zijn bijdrage aan de discussie toejuich, moet ik aanneming van deze motie ontraden, omdat daarin vooruitgelopen wordt op de onderzoeken waar de Kamer zelf om heeft gevraagd. Ik vond de interruptie van de heer Koopmans dan ook zeer ter zake doend. Wij wachten het resultaat van die onderzoeken af en zullen als kabinet op basis daarvan een besluit nemen en daarover met uw Kamer discussiëren. Aangezien de motie vooruitloopt op die discussie moet ik, zoals gezegd, de aanneming ervan ontraden.

De heer **De Krom** (VVD): Deze motie loopt niet vooruit, maar bevestigt nog eens wat in de motie-Hofstra stond, namelijk dat invoering van de kilometerprijs dient te geschieden onder het gelijktijdig afschaffen van de bpm en de mrb. Deze motie zegt precies hetzelfde.

Minister **Eurlings**: Dit is een debat dat wij al vaak met elkaar hebben gevoerd, dus laten wij dat vanavond niet doen. In veel debatten is gezegd dat er wel degelijk reden kan zijn om een deel of "een voetje" van de bpm overeind te houden. Het is nu niet het moment om te bepalen of en, zo ja, hoe dat moet gebeuren en hoe groot dat deel dan moet zijn. Ook de heer Nouwen en zijn platform hebben in hun berekening rekening gehouden met een variant waarin een deel overeind blijft. De heer Nouwen heeft in een hoorzitting van deze Kamer die mogelijkheid ook geopperd. Wij zijn en blijven

dus zeer in lijn met de doelstellingen die vanaf het begin aan de kilometerprijs ten grondslag liggen. Deze motie loopt vooruit op besluitvorming die nog moet plaatsvinden. Wij doen dat zorgvuldig op basis van onderzoek.

In de tweede motie die de heer De Krom heeft ingediend, wordt de regering gevraagd om geen convenant met de vervoerssector af te sluiten totdat de meibrief met de Kamer is besproken. In het verkeer met de Kamer is eerder gezegd dat de regering probeert de sectorakkoorden voor 1 april te sluiten. Daarom hebben wij echt geprobeerd om dat akkoord nu te sluiten. Het is belangrijk voor het milieu om dit zo snel mogelijk te doen. Op basis van contacten met de sector, ook vandaag nog, zijn wij vol vertrouwen dat wij spoedig tot een goed akkoord zullen komen. Het aannemen van deze motie ontraad ik. Indien wij tot een goed akkoord kunnen komen, wil ik dat niet naar achteren schuiven. Mochten de partijen in de sector het sluiten van het akkoord zelf liever willen uitstellen, dan sluit ik dat ook niet uit. Ik vind het echter onverstandig als de Kamer zou uitspreken dat partijen buiten de politiek geen convenant mogen sluiten voor mei. Wij sluiten het zo snel mogelijk af, als het op een goede manier kan.

Ik kom bij de motie van de heer Roemer, waarin wordt gevraagd om minimaal een substantieel gedeelte van de bpm in stand te houden. Ik ken de positie van de heer Roemer. Het zal hem echter niet verbazen dat ik het aannemen van deze motie, evenzeer als de motie die vraagt om niets overeind te houden, op dit moment moet ontraden omdat zij vooruitloopt op de meibrief. Ik weet echter zeker dat hij opnieuw met zijn argumenten zal komen op het moment dat wij de meibrief bespreken. Dan hebben wij de onderzoeken bij de hand, die met kracht van argumenten laten zien wat de gevolgen van verschillende keuzen zijn. Dat maakt het debat wel zoveel waardevoller.

De heer Koopmans vroeg mij of ik iedere dag de staatssecretaris van Financiën wil bellen. Ik kan hem dat eigenlijk wel toezeggen, want ik bel hem bijna al elke dag. Sterker nog, ik zie hem zelfs bijna elke dag. De laatste weken zie ik hem zelfs iedere dag hier. Dat zit dus wel snor. Ik heb uit de opmerking van de staatssecretaris ook niet begrepen dat hij onder het regeerakkoord uit wil. Het regeerakkoord is het regeerakkoord, punt. Wij hebben wel gezegd dat wij die discussie pas aangaan in mei, op het moment dat wij het besluit nemen; dit in het kader van de ordentelijke en zorgvuldige procesgang.

De heer Van der Staaij vroeg mij ten slotte: minister, staat u nog achter hetgeen u hebt uitgesproken? Natuurlijk, de regering staat altijd achter wat zij heeft uitgesproken. In het debat heb ik een aantal redenen genoemd op basis waarvan een deel overeind zou kunnen blijven. Veel mensen in de Kamer stelden daar vragen over: hoe zit dat? Ik heb dat uiteengezet. Ik sta, net zozeer als dat geldt voor mijn collega's, nog steeds achter wat toen is gezegd.

□

Staatssecretaris **De Jager**: Ik hecht eraan om naar aanleiding van de vraag van de heer Koopmans op één punt nogmaals te bevestigen dat ik op geen enkele wijze afstand neem van wat er in het coalitieakkoord staat. Voor alle inhoudelijke punten over de fiscale aspecten van de kilometerheffing verwijs ik procedureel door naar de meibrief. Ik vind het niet juist om op één punt daarvan af te wijken. Wij zouden dan toch weer een



## De Jager

discussie krijgen over de invulling van dat begrip. In mei komen wij te spreken over alle aspecten en dan spreek ik graag met de Kamer over de fiscale aspecten van de kilometerheffing.

De **voorzitter**: Ik vraag dan ook nog maar aan de minister van VROM of zij het woord wil, alhoewel de minister van Verkeer en Waterstaat aangaf dat hij namens het hele kabinet sprak. Ik constateer dat zij daaraan geen behoefte heeft.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de ingediende moties zal aanstaande dinsdag worden gestemd.

Ik dank de medewerkers voor de ondersteuning tot op dit uur, want het is vrij laat geworden.

Sluiting 22.50 uur



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

1. de volgende brieven:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, inzake Verdrag tussen het Koninkrijk Spanje, de Franse Republiek, de Italiaanse Republiek, het Koninkrijk der Nederlanden en de Portugese Republiek tot oprichting van het Europees Gendarmeriekorps EUROGENDFOR; Velsen, 18 oktober 2007 (31390, R1851);

een, van de minister en staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ten geleide van verslag bijeenkomst van de EU-staatshoofden (21501-20, nr. 383);

twee, van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, te weten:

een, ten geleide van aanbidding van vier fiches (22112, nr. 625);

een, over de verontrustende ontwikkelingen in Tibet (31200-V, nr. 81);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en voor Ontwikkelingssamenwerking, over de resultaten onderzoek rechten van homoseksuelen in partnerlanden (31263, nr. 8);

twee, van de minister van Justitie, te weten:

een, over de bescherming van jeugdigen tegen schadelijk beeldmateriaal (28684, nr. 131);

een, inzake de overeenkomst tussen de EU en de VS verwerking van persoonsgegevens van passagiers (30861, nr. 9);

twee, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, inzake reactie na de Nederlandse regering over de implementatie van de richtlijn 2000/78/EG (27017, nr. 40);

een, inzake de ontwikkeling van waarnemend burgemeesters in de loop van tijd en de reden van waarneming (31200-VII, nr. 51);

twee, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, over het termijn beantwoording van vragen (27859, nr. 11);

een, over de Staat va de dualisering (30902, nr. 12);

een, van de minister en de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, over de uitvoeringsbrief schooluitval (26695, nr. 44);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, inzake de toezicht registreren van verzuim door scholen (26695, nr. 45);

een, van de minister van Financiën, over het verantwoordingsproces, toleranties en subsidies (31308 en 29949, nr. 4);

drie, van de minister van Defensie, te weten:

een, over de EVDB-missies op de Balkan en in Afrika (21501-28, nr. 44);

een, over de Nederlandse bijdrage EU-operatie in Tsjad en de Centraal Afrikaanse Republiek (29521, nr. 56);

een, over de inzet van de Hr. Ms. Evertsen bescherming humanitairehulptransporten (29521, nr. 57);

een, van de staatssecretaris van Defensie, inzake de Informatie voor de (aspirant-)militair (29976, R1780, nr. 15);

een, van de minister voor Wonen, Wijken en Integratie, over de voortgang van wijkenaanpak (30995, nr. 43);

twee, van de minister van Verkeer en Waterstaat, te weten:

een, over de stand van zaken van het project Vierhavensstrip te Rotterdam (31200-A, nr. 77);

een, inzake overzicht in de intermodaliteit van de verschillende (LMCA's) (31305 en 29644, nr. 13);

een, van de minister en staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, inzake reactie op de ambities van de Provincie Gelderland op het spoornet (29984, nr. 124);

een, van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, inzake ontwerpbesluit wijzigingen besluiten op het terrein van de scheepvaart (30684, nr. 7);

een, van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, ten geleide van het rapport "Onderzoek VWA-rapport 'Modernisering activiteiten levende dieren en levende producten'" (26991, nr. 177);

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, inzake de Nederlandse afvaardiging naar de Internationale Arbeidsorganisaties in Genève (29427, nr. 47);

een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van rapport "Voorbereiding Vazalo Verkend. Onderzoek onder beoogde experimentgemeenten Vazalo" (30545, nr. 47);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ten geleide van advies "Met spoed" (29247, nr. 70);

een, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, inzake de voortgang van het Verdrag rechten van personen met een handicap (24170, nr. 82).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld.



### **De Voorzitter, de Eerste ondervoorzitter en de Tweede ondervoorzitter stellen voor, te stellen in handen van**

de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties:

- Regeling van de rechtspositie van de vicepresident van de Raad van State, de staatsraden en de staatsraden in buitengewone dienst, alsmede van de president en de overige leden van de Algemene Rekenkamer, alsmede van de Nationale ombudsman en de substituut-ombudsmannen (Wet rechtspositie Raad van State, Algemene Rekenkamer en Nationale ombudsman) (31387).