

Bussemaker

niet wenselijk dat ik dit zou doen. Ik laat liever het Sociaal en Cultureel Planbureau en derden hierbij een belangrijke rol spelen. Zij doen dit ook, vandaar dat ik nadrukkelijk aangeef dat er eind 2008 rapporten zullen verschijnen over de gemeentelijke prestaties en over de ervaringen van mensen met beperkingen met de Wmo. Ik hoop dat ik hiermee voor een groot deel tegemoetkom aan uw wens om niet tot eind 2009 te hoeven wachten om over informatie te beschikken om de ontwikkelingen rondom de Wmo zeer goed te kunnen volgen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter, ik wil nog even ingaan op de eerste motie. Ik ben het met de staatssecretaris eens dat alleen het voorkomen van fraude met behulp van de Wet maatschappelijke ondersteuning een wel heel beperkt beeld zou opleveren. De staatssecretaris schetst wat de NZa, de NMa, de FIOD, de SIOD enzovoort allemaal doen. Zij ontraadt aanneming van deze motie, maar wij maken ons allemaal zorgen over de fraude. Als er uitspraken zijn, kan de staatssecretaris ons deze dan toesturen, mogelijk met een analyse erbij hoe dit kon gebeuren en wat er gedaan kan worden om dit niet meer voor te laten komen?

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik ben graag bereid om dat te doen naar aanleiding van de zaken die nu in het nieuws zijn geweest. Ik moet echter wel voorzichtig zijn met wat ik toezeg, want er kan veel privacygevoelige informatie bij zijn. Er kan ook justitiële informatie tussen zitten die niet zomaar mag worden verspreid. Maar wel ben ik graag bereid om de Kamer te informeren over beide gevallen die in de afgelopen maanden in het nieuws zijn geweest, zodra daarover meer bekend is en de onderzoeken daarnaar tot resultaat hebben geleid. Ik zal dit dan zo uitgebreid doen als verantwoord is op grond van de overwegingen die ik noemde.

In de motie van mevrouw Leijten wordt de regering gevraagd, actie te ondernemen om de ontwikkeling van demotie te keren. Ik heb al gezegd dat ik het onwenselijk vind dat mensen ineens voor een lager tarief moeten gaan werken. Ik heb ook toegezegd, zowel aan de sector als aan de Kamer, dat er een onderzoek komt naar de tarieven in de thuiszorg. Hierbij moet het wat mij betreft niet alleen gaan om de tarieven voor huishoudelijke hulp in de thuiszorg in vergelijking met andere sectoren, bijvoorbeeld de schoonmaak, maar ook om de tarieven binnen organisaties, met name die voor de top en die voor de medewerkers op de werkvloer. Pas als ik de uitkomsten van deze onderzoeken heb, kan ik verdere maatregelen nemen. Ik ontraad aanneming van deze motie dus, omdat ik haar overbodig acht. Verder zal ik alle gelegenheden te baat nemen om mijn eigen oordeel over het verplichten van mensen om voor een lager salaris hetzelfde werk te doen, onder de aandacht van de betrokkenen te brengen. Dat is zeer onwenselijk en volgens mij is het formeel ook niet toegestaan.

Mevrouw **Leijten** (SP): Het is van tweeën een. Als het formeel niet is toegestaan, dan kunt u actie ondernemen. Als dat zo is, kunt u zeggen dat deze thuiszorgorganisaties moeten worden vervolgd of dat ze geen zorg meer mogen verlenen. U kunt dan bezien wat er allemaal mogelijk is, maar het betekent wel dat u actie moet ondernemen.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Nee, want dat moet ik niet doen; dat moeten de vakbonden doen.

Mevrouw **Leijten** (SP): Die doen dat overigens ook.

Wanneer kunnen wij dat onderzoek verwachten? Wij zien graag dat snel actie ondernomen kan worden. Als het nog een half jaar duurt, is het wel erg spijtig voor de mensen die nu te horen krijgen dat zij van schaal 15 naar schaal 10 gaan en eigenlijk beter terug kunnen naar de bijstand.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik ben blij dat u bevestigt dat de vakbonden hier ook werk van maken. Wat dat betreft is de motie dus overbodig.

Ik hecht zeer aan het onderzoek. Dat komt in het najaar.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording.

Voor het volgende VAO moeten wij wachten op de desbetreffende bewindspersoon.

De vergadering wordt van 11.17 uur tot 11.45 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 24 juni 2008 over **milieuzonering**.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Het zal duidelijk zijn dat de VVD-fractie niets ziet in deze milieuzonering. Ik dien dan ook drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat milieuzones voor personenauto's ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor autobezitters, met name voor die met een laag inkomen;

verzoekt de regering om te voorkomen, in ieder geval tot medio 2009, dat milieuzones voor personenauto's worden ingesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 42 (31305).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,



De heer Koopmans (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

overwegende dat het effect van milieuzones voor personenauto's omstreden is c.q. onvoldoende is aangetoond;

overwegende dat het vanuit mobiliteitsoogpunt zeer ongewenst is dat in Nederland een lappendeken ontstaat van verschillende milieuzones in verschillende steden en/of regio's;

overwegende dat andere maatregelen, zoals het aanscherpen van Euronormen c.q. het voeren van bronbeleid in combinatie met een landelijke sloopregeling, zoals die door de minister van VROM wordt onderzocht, vanuit milieuoogpunt veel effectiever zijn;

verzoekt de regering,

- te voorkomen dat er een lappendeken ontstaat van milieuzones;

- als principe te hanteren voor het geven van medewerking aan de instelling van milieuzones: nee, tenzij, met als gevolg dat alleen medewerking wordt gegeven indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. de milieuzones hebben bewezen significante milieueffecten te hebben en er bestaat geen redelijk alternatief voor deze maatregel;

2. de sociaal-maatschappelijke gevolgen zijn niet onredelijk en niet disproportioneel;

3. er ontstaat geen onaanvaardbare (administratieve en/of financiële) schade voor burgers en/of ondernemers;

- deze criteria nader uit te werken en na het reces met een concreet voorstel hiervoor te komen;

- zonder dat er aan deze criteria wordt voldaan, geen medewerking te geven aan de invoering van milieuzones voor personenauto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 43 (31305).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voldoende parkeergelegenheid tegen betaalbare tarieven van doorslaggevend belang is voor het ondernemingsklimaat en de vitaliteit van stadscentra;

overwegende dat in veel stedelijke centra de parkeergelegenheden onvoldoende zijn om aan de vraag te beantwoorden;

overwegende dat de gemeenten bij hun beleid gebruikmaken van door het CROW ontwikkelde parkeernormen;

overwegende dat parkeertarieven onrustbarend stijgen en de opbrengsten door gemeenten worden gebruikt om de gemeentekas te vullen;

overwegende dat parkeerbeleid een gemeentelijke bevoegdheid is;

verzoekt de regering:

- te bevorderen dat de parkeernormen door het CROW worden verruimd;

- in overleg met betrokken partijen, zoals de VNG, de ANWB en het Platform Detailhandel Nederland, afspraken te maken om de tarieven te bevriezen c.q. tariefstijgingen in de hand te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 44 (31305).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie heeft moeite met de mogelijke nadelen van milieuzones. Wij hebben een motie geformuleerd die buitengewoon goed aansluit bij het standpunt van de fractie van D66 in Amsterdam. Misschien helpt dat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat door stringent milieubeleid en via het NSL de luchtkwaliteit in binnensteden fors verbeterd moet worden;

overwegende dat de instelling van milieuzones door gemeentebesturen veel nadelen kent;

spreekt uit dat de regering de benodigde RDW-gegevens voor de instelling van milieuzones slechts ter beschikking mag stellen, indien:

- Europese luchtkwaliteitsnormen ter plekke ook na

Koopmans

gebruikmaking van de maatregelen uit het NSL overschreden worden;
- het gekozen systeem gelijk is aan een landelijk vastgesteld systeem, zodat er geen lappendeken kan ontstaan;
- de aanpak niet nadelig is voor mensen met een laag inkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 45 (31305).

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Koopmans zegt terecht dat onze lokale fractie in Amsterdam heel kritisch is over het voorstel van de PvdA en GroenLinks. Dat klopt, maar zij zegt wel dat men lokaal de bevoegdheid moet hebben om beleid te kunnen maken. Voorziet de motie erin dat er enige subsidiariteit blijft voor gemeenten om eigen beleid te maken, uiteraard binnen kaders, om ervoor te kunnen zorgen dat aan de lokale problematiek tegemoet wordt gekomen?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik begrijp de motie niet helemaal. Hoe wil de heer Koopmans de RDW-gegevens geheim gaan houden? Die gegevens worden namelijk ook gebruikt in garages en door mensen die auto's van elkaar kopen, om gegevens te kunnen checken. Wilt u die gegevens nu achter slot en grendel doen?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee. Wij willen ze ter beschikking stellen, mits er voldaan is aan de drie randvoorwaarden. Daarmee krijgen Amsterdam en andere gemeenten de mogelijkheid om milieuzones in te stellen. Daar zitten veel nadelen aan, maar die mogelijkheid blijft met deze motie wel bestaan. Men moet echter voldoen aan drie randvoorwaarden. Het mag geen lappendeken worden en het mag niet gaan om systemen die worden ingevoerd omdat een gemeentebestuur meer wil dan de normen. Verder moet er niet een systeem komen, waar mensen met een laag inkomen iets te veel nadeel van ondervinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is geen antwoord op mijn vraag. Stel dat het voor uw gevoel niet aan uw voorwaarden voldoet, dan mag de minister die RDW-gegevens niet verstrekken. Maar RDW-gegevens zijn publiek bekend. Je tikt een kenteken in in een computer en je krijgt de gegevens. Een garagehouder, een dealer, iemand die een tweedehands auto koopt, iedereen kan dat doen. U wilt nu verhinderen dat dat kan, maar daarmee treft u niet alleen bijvoorbeeld het gemeentebestuur van Amsterdam, maar iedereen in Amsterdam die van die gegevens gebruik wil maken.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb gisteren de minister van Verkeer en Waterstaat zo verstaan dat het zijn bevoegdheid is om die RDW-gegevens ter beschikking te stellen. Ik denk dat het aan de politiek is om randvoorwaarden te formuleren, waaronder die gegevens ter beschikking kunnen worden gesteld.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp het nog steeds niet. Als dit de randvoorwaarden zijn, waarom moet de RDW er dan nog bijgehaald worden? Alleen de randvoorwaarden zouden toch voldoende moeten zijn?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij kunnen ingevolge de Wegenverkeerswet en andere wetgeving, zoals de Gemeentewet, de milieuzones niet rechtstreeks beïnvloeden. Daarmee lopen wij het risico dat een gemeentebestuur een zekere mate van wijsheid of eigenwijsheid heeft en los van wat wij voor heel Nederland willen, namelijk dat er geen lappendeken ontstaat, eigenstandig iets gaat doen. Het is onze plicht als volksvertegenwoordigers van dit hele land om te garanderen dat er geen lappendeken ontstaat. Dat moeten wij te allen tijde voorkomen. Dat is de kern van de motie. Daarom vind ik dat de RDW-gegevens daarvoor als borging gebruikt moeten worden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Amsterdam heeft aangegeven ook te willen voorkomen dat er een lappendeken komt. Die garantie is dus al gegeven; die komt trouwens ook in andere moties naar voren. Het lijkt alsof de heer Koopmans wil tornen aan de mogelijkheid van gemeenten om dit zelf te beslissen. Ik meen te weten dat onze eigen premier erg hecht aan decentralisatie van taken naar lagere overheden.

De heer **Koopmans** (CDA): Daar hecht de CDA-fractie zeker ook aan. De CDA-fractie heeft ook goede contacten in Amsterdam, spreekt daar met mensen die vanavond in de gemeenteraad met elkaar spreken. Ik hoor van die mensen dat men meer wil, dat men het iets ruimer wil formuleren. Men is op zoek naar overeenstemming. Dat vind ik gezien de soms gewaardeerde en soms minder gewaardeerde eigenwijsheid van Amsterdam geen goed idee. Nogmaals, overmorgen kan er weer een heel ander gemeentebestuur met eigenstandige ideeën komen. Voordat wij het weten zijn er ineens twee, drie of vier systemen. Ik vind dat wij daar harde afspraken over moeten maken. De motie maakt milieuzones mogelijk, maar wel onder de gestelde randvoorwaarden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. In de discussie over de milieuzones rond Amsterdam hebben wij weer eens kunnen ervaren welk een heilige koe de auto nog steeds is, welk een taboe het überhaupt is om enig paal en perk te stellen aan het autoverkeer en welke emoties er dan allemaal loskomen. Laten wij het gewoon nuchter bezien. Ik vrees dat wij de komende jaren deze debatten nog vaak op hoge toonhoogte zullen moeten voeren. Zoals men van mij gewend is, heb ik een heel rustige en redelijke motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de gemeente Amsterdam vanwege de slechte luchtkwaliteit in de stad serieus overweegt, een milieuzone voor personenauto's in te stellen;

Duyvendak

overwegende dat het wenselijk is dat steden die overwegen, een milieuzone voor personenauto's in te stellen, alle voor dezelfde voorwaarden kiezen;

overwegende dat met het onder meer door achttien gemeenten ondertekende convenant voor de instelling van milieuzones voor vrachtwagens effectief voorkomen is dat er een lappendeken aan regelingen is ontstaan;

overwegende dat de regering niet moet wachten tot meer gemeenten zelf regelingen gaan ontwerpen, maar nu al de regie moet nemen om uniformiteit te bewerkstelligen;

constaterende dat de gemeente Amsterdam medio 2009 een besluit wil nemen over het al dan niet daadwerkelijk invoeren van de milieuzone aan de hand van actuele gegevens over de luchtkwaliteit;

verzoekt de regering, een convenant met relevante partijen te sluiten waarin de voorwaarden voor het instellen van milieuzones voor personenauto's worden vormgegeven en er zorg voor te dragen dat dit convenant medio 2009 gereed is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 46 (31305).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik wil een motie indienen die erover gaat dat de 80 km-zone op de A10 een echte "tool" is als het gaat om verbetering van de luchtkwaliteit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit evaluatie blijkt dat 80 km-zones helpen bij de verbetering van de luchtkwaliteit;

overwegende dat een 80 km-zone op de ring A10 de invoering van een milieuzone zou kunnen voorkomen;

verzoekt de regering om in 2009 op de ring A10 een tijdelijke 80 km-zone in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 47 (31305).

De heer **Madlener** (PVV): Is mevrouw Roefs bereid alle gevolgen van de 80 km-zone – al die files die daardoor ontstaan, al die mensen die vroeger van huis moeten en die zich door die files heen moeten worstelen en ook alle

extra milieu-uitstoot als gevolg van die files – op de koop toe te nemen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij hebben zo'n acht experimenten gehad. Op twee plekken ging het fout, maar op de andere zes goed; daar wordt doorgereden en gaat het heel veel beter met de luchtkwaliteit. Als je een enorme winst kan halen in luchtkwaliteit voor de stad Amsterdam als je dat op de ring zou doen en je zou daarmee kunnen voorkomen dat die milieuzones voor personenauto's er komen, vind ik dat wij die kans moeten grijpen.

De **voorzitter**: Wij gaan het debat niet overdoen!

De heer **Madlener** (PVV): Zeker niet, maar ik kan wel vragen of mevrouw Roefs bereid is ermee te stoppen als het daar ook fout gaat, want ze erkent zelf dat het ook wel fout kan gaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Je moet twee dingen tegen elkaar afwegen: doorstroming en luchtkwaliteit. Als de doorstroming zo slecht is dat het helemaal geen effect meer heeft op de luchtkwaliteit, moet je ervoor zorgen dat het niet doorgaat. Ik heb het ook over een proef!

De heer **Koopmans** (CDA): Dit betekent uitbreiding van de 80 km-zones op de A10, terwijl er net onderzoek is geweest waaruit blijkt dat de doorstroming daardoor grote risico's loopt. Ik vind het nogal wat om hier per motie mogelijk een hoop files te gaan veroorzaken. Hebt u daarover nagedacht?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Natuurlijk, anders dien ik geen motie in. Het gaat om een tijdelijke proef. U bent geen voorstander van milieuzones voor personenauto's, maar u moet zich dan wel realiseren dat alle alternatieven ook onderzocht moeten worden. Als blijkt dat dit zou kunnen helpen, zouden die milieuzones uiteindelijk niet hoeven te worden ingevoerd. Ik vind het daarom belangrijk om dat uit te zoeken. Vandaar dat verzoek aan de minister.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik denk dat het hem vandaag zit in de nuancering, want veel richtingen lijken dezelfde kant op te willen, maar de juiste formulering van de motie zal uiteindelijk wellicht de doorslag geven. Ik wens beide bewindslieden dan ook veel succes bij de afweging welke nuancering het best bij het kabinet past.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit berekeningen van de gemeente Amsterdam en een hierop uitgevoerde onafhankelijke TNO-validatie blijkt dat invoering van een milieuzone voor personenauto's in Amsterdam een effectieve maatregel kan zijn, maar het nationale onderzoek van Goudappel Coffeng deze onderzoeken van Amsterdam lijkt tegen te spreken;

overwegende dat er nog geen nationale afspraken over

Roemer

milieuzones voor personenauto's zijn en er daardoor een gevaar is dat er een lappendeken aan milieuzones ontstaat;

overwegende dat landelijke maatregelen voor het weren van vervuilende auto's vermoedelijk eenvoudiger en effectiever zullen zijn;

overwegende dat een milieuzone ingrijpende gevolgen heeft voor de inwoners van een stad en alternatieven goed op orde dienen te zijn;

voorts overwegende dat Amsterdam medio 2009 vermoedelijk een milieuzone wil invoeren, maar hier nu al toe wil besluiten;

verzoekt de regering:

- uiterlijk in april 2009 duidelijk te maken welke effecten op milieu, economie en mobiliteit een milieuzone voor personenauto's kan hebben voor afzonderlijke steden indien luchtkwaliteitsnormen overschreden worden;
- aan de hand hiervan in overleg met onder andere de VNG landelijke afspraken voor deze milieuzones op te stellen om een lappendeken te voorkomen;
- zolang er geen landelijke afspraken voor een milieuzone voor personenauto's zijn, deze milieuzones niet toe te laten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (31305).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt: zolang er geen landelijke afspraken zijn, moeten die milieuzones worden tegengehouden. Wat bedoelt u met landelijke afspraken? Bedoelt u dat daarover in deze zaal met de regering afspraken zijn gemaakt, of bedoelt u TLN, allerlei transportbedrijven? Wie moeten het met elkaar daarover eens zijn?

De heer **Roemer** (SP): Uiteindelijk bepalen wij dat natuurlijk hier, maar u weet dat er inzake vrachtwagens en bestelbusjes convenanten worden gesloten en dat dit forse stappen heeft gemaakt. Als dat mogelijk blijkt te zijn met personenauto's, dan heeft dat mijn voorkeur. Blijkt dat onmogelijk te zijn of gaan bepaalde partijen om welke reden dan ook dwars liggen, dan kunnen wij dat hier alsnog afdwingen. Ik vind het wel heel logisch om het eerst in onderling overleg met een convenant moet proberen.

De heer **Koopmans** (CDA): De motie is goed negatief over milieuzones. Dat is meegenomen. Ik heb er twee vragen over. Is de motie bedoeld als een soort uitstel tot nader onderzoek? Doet de heer Roemer nu de deur voor een deel op slot en geeft hij de sleutel alleen aan Amsterdam, want de RDW wordt niet genoemd in de motie en die bepaalt toch of je hierop invloed hebt op landelijk niveau?

De heer **Roemer** (SP): Dit is vooral een duidelijke boodschap aan het kabinet. Ik weet dat er goede afspraken zijn tussen het kabinet en Amsterdam. Het is

duidelijk dat wij niet zitten te wachten op een milieuzone. Wij doen dit heel bewust, omdat het kabinet en wij zelf ook hebben aangegeven dat er veel andere mogelijkheden zijn om een forse verbetering van de luchtkwaliteit te bereiken. Die hebben onze voorkeur. Het kabinet heeft tot medio 2009 de tijd om dit waar te maken zoals wij ook tijdens het algemeen overleg hebben gezegd. Indien echter in april 2009 blijkt dat de luchtkwaliteit ondanks al die maatregelen niet is verbeterd, wil ik de deur niet op slot gooien, opdat Amsterdam op dat moment, maar wel onder geldende landelijke afspraken, de vrijheid heeft om verdergaande maatregelen te nemen. Amsterdam zal wel wat moeten doen. De deur is dus zeker niet helemaal gesloten, maar tot die tijd is het aan het kabinet om er met afspraken en andere middelen die het ten dienste staan, voor te zorgen dat die verdergaande maatregelen niet nodig zijn. Volgens mij moet dit kunnen door concrete afspraken met Amsterdam. De bewindslieden hebben tijdens het algemeen overleg al gezegd dat dit duidelijk is afgesproken.

De heer **Koopmans** (CDA): Aan wie geeft de heer Roemer de sleutel? Aan de RDW? Die vraag moet hij voor een goede beoordeling van de motie ook nog even beantwoorden.

De heer **Roemer** (SP): Wat wil de heer Koopmans horen, meer dan ik nu al heb gezegd?

De heer **Koopmans** (CDA): Of de minister tot die tijd de RDW-gegevens als een soort borging kan gebruiken opdat er niets gebeurt. Stel dat er geen overeenstemming wordt bereikt?

De heer **Roemer** (SP): Mijnheer Koopmans, ik ga niet aan een minister voorhouden hoe hij moet voorkomen dat hij iets niet voor elkaar krijgt. Dat is aan de minister zelf. Dat is een. Twee: er staat duidelijk in de motie verwoord – daarom is zij ook zo zorgvuldig geformuleerd – dat milieuzones niet worden toegelaten zolang er geen landelijke afspraken voor milieuzones voor personenauto's zijn. Daarmee is de opdracht aan het kabinet helder. Ik zal niet zeggen welke gereedschapskist het hiervoor moet openen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik zal vier moties van een reactie voorzien en collega Eurlings de overige.

Mevrouw Neppérus en de heer Madlener verzoeken de regering in een korte motie om in ieder geval tot medio 2009 te voorkomen dat milieuzones voor personenauto's worden ingesteld. Ik ontraad de aanneming van deze motie, omdat zij overbodig is. Op dit moment zijn milieuzones niet aan de orde. Amsterdam heeft als enige gemeente deze optie overwogen, maar inmiddels zijn deze gemeente en het kabinet het eens geworden over de aanpak tot augustus 2009. Ons uitgangspunt daarbij is dat de doelen van het NSL moeten worden gehaald. Daaraan geven wij prioriteit, onder meer door een maatregelenpakket op te stellen in combinatie met een saneringstool.

De maatregelen die Amsterdam naast het instellen van een milieuzone voor personenauto's kan nemen, maken

Cramer

het mogelijk om de doelen te halen. Mocht medio 2009 blijken dat dit onverhoopt toch niet mogelijk is, dan kunnen wij het maatregelenpakket opnieuw bezien. Wij kunnen dan ook bezien of een milieuzone voor personenauto's zoveel zoden aan de dijk zet dat wij daar wel toe over moeten gaan. Het is dus niet de eerste keuze van het kabinet, omdat er ook andere extra maatregelen mogelijk zijn.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): De minister concentreert zich nu wel heel sterk op het jaar 2009. De kern van ons verzoek is natuurlijk: in ieder geval tot 2009, maar liever helemaal niet. Vindt zij de motie dan nog steeds overbodig?

Minister **Cramer**: Ik blijf erbij dat ik de aanneming van deze motie moet ontraden. Wij zullen medio 2009 bezien of het nodig is om een milieuzone voor personenauto's in te voeren of dat wij kunnen volstaan met de andere mogelijkheden om de uitstoot van NO_x en fijnstof tegen te gaan.

De heer **Madlener** (PVV): Ik begrijp het niet. Minister Eurlings heeft namelijk duidelijk gezegd dat "voorlopig niet" ook het doel van de regering is. Deze motie verwoordt dus wat de regering wil en zou dan ook moeten worden beoordeeld als ondersteuning van het beleid. Raad hem aan, zou ik zeggen!

Minister **Cramer**: "Nee, tenzij" is mijn antwoord. Dat is ook het beleid dat het kabinet voorstaat en dat met Amsterdam is afgesproken.

Voorzitter. De tweede motie van mevrouw Neppéus en de heer Madlener vraagt de regering criteria uit te werken. Deze motie is eveneens prematuur. Medio 2009 zullen wij namelijk bezien of milieuzones voor personenauto's überhaupt nodig zijn. Vooralsnog gaan wij ervan uit dat dergelijke zones niet nodig zijn. Als extra maatregelen toch nodig blijken, zullen wij in 2009 bezien welke dat moeten worden.

Landelijke afspraken over milieuzones kunnen in korte tijd worden gemaakt. Wij hebben namelijk al convenanten opgesteld voor milieuzones voor vrachtauto's en binnenkort volgt een convenant voor bestelwagens. Deze convenanten kunnen wij gebruiken als voorbeeld voor milieuzones voor personenauto's. Het zal slechts enkele weken vergen om een dergelijk convenant op te stellen en het is dan ook niet nodig om ons hier nu al op voor te bereiden. Vandaar dat ik de aanneming van deze motie moet ontraden.

De heer Duyvendak verzoekt de regering om een convenant met relevante partijen te sluiten, waarin de voorwaarden voor het instellen van milieuzones voor personenauto's worden vormgegeven, en er zorg voor te dragen dat dit convenant medio 2009 gereed is. Ik ontraad de aanneming van deze motie, omdat ik de zojuist door mij geschetste aanpak wil volgen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat verbaast mij enorm. Dit is een heel redelijke motie. U zegt zelf dat u het helemaal eens bent met de lijn van Amsterdam. Welnu, Amsterdam vraagt, een raamwerk te maken dat medio 2009 gereed is. Als u het eens bent met Amsterdam, bent u het ook eens met mij.

Minister **Cramer**: Ik zal eerst de vierde motie behande-

len, die is ingediend door de heer Roemer en mevrouw Roefs, want dan zal blijken waarom ik de motie van de heer Duyvendak prematuur vind. De heer Roemer zei dat het nauw luistert hoe de motie wordt verwoord. Dat is het geval bij alle moties, en daarom zal ik nog eens herhalen wat onzes inziens de volgorde der dingen is. Met Amsterdam is afgesproken dat wij tot medio 2009 geen milieuzone voor personenauto's invoeren. Daarna bezien wij of Amsterdam kan voldoen aan de gestelde NSL-doelen. Vervolgens is het zaak dat wij over een juiste berekening beschikken van de milieueffecten van de mogelijke instelling van een milieuzone voor personenauto's. Dit betekent dat er duidelijkheid moet zijn over de verschillpunten die worden genoemd met betrekking tot Goudappel Coffeng en TNO. De saneringstool zal ook moeten voorzien in een gevalideerde aanpak met betrekking tot de milieuzone voor personenauto's, zodat wij kunnen doorrekenen of de bewuste maatregel zoveel meer zoden aan de dijk zet dan andere maatregelen, dat wij deze moeten overwegen. Daarbij zullen wij rekening houden met de milieueffecten, de economische effecten en de maatschappelijke effecten, waaronder de effecten voor de lagere inkomens.

Als uit dat alles blijkt dat een milieuzone personenauto's de enige optie is die er goed uitkomt, willen wij dat overwegen, maar wij gaan er vooralsnog vanuit dat er ook andere maatregelen mogelijk zijn die wij in het kader van een volgend pakket kunnen nemen. De saneringstool bevat gewoon ontzettend veel andere maatregelen. Op dit moment ontraad ik de aanneming van de motie, omdat in de overwegingen staat dat Amsterdam medio 2009 vermoedelijk een milieuzone wil invoeren, maar hier nu al toe wil besluiten. Die passage vinden wij te voorbarig; dit moet worden vervangen door een noodzaakverhaal, zoals ik zojuist verwoordde. Er moet sprake zijn van de noodzaak om de milieuzone personenauto's in te voeren, in het licht van het behalen van de NSL-doelen. Dit moet worden gebaseerd op milieuargumenten en economische en sociale argumenten. Wij willen niet vooruitlopen op landelijke afspraken, want dat suggereert dat wij een en ander gaan invoeren. Landelijke afspraken maken voor een convenant als dit, met betrekking tot een milieuzone personenauto's, kan in een paar weken gebeuren, omdat wij gewoon kunnen kopiëren wat wij al voor de milieuzones vracht- en bestelauto's op papier hebben. Dat is een peulenschil, en wat dat betreft handelen wij in lijn met wat Amsterdam wil. Als het nodig is, zullen wij ervoor zorgen dat een en ander goed wordt afgestemd. Tegen die tijd komt dit punt aan de orde en zullen wij afspraken met elkaar maken. Dat is nu echter nog voorbarig.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij verschillen wij daarover nauwelijks van mening. Zo staat het ook in de motie. Ik snap uw kritiek niet op de overweging dat Amsterdam vermoedelijk wil besluiten tot de invoering van een milieuzone. Die signalen komen wel degelijk uit de gemeenteraad van Amsterdam. Het zou daarom goed zijn dat er een Kameruitspraak komt. De bedoeling van onze motie is dat de milieuzones, als het even kan, voorkomen worden.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Wat de heer Roemer zegt, kan waar zijn. Mijn belangrijkste argument is evenwel dat moet worden aangetoond dat die milieuzones

Cramer

personenauto's in het kader van het halen van de NSL-doelen noodzakelijk zijn. Verder moet duidelijk aangetoond kunnen worden dat deze maatregel beter is dan alle andere maatregelen die ingevoerd kunnen worden. Zo nadrukkelijk stel ik het want daarmee behoed ik ons voor een maatregel die nog niet noodzakelijk is en zelfs voorbarig is.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, ik stel met uw goedvinden een laatste vraag. Dat is om de motie toe te lichten.

De **voorzitter**: Ja, maar er staan nog vier collega's naast u.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal het heel kort houden. Bij het eerste streepje staat: indien luchtkwaliteitsnormen overschreden worden. Als het allemaal lukt met betere maatregelen, dan is het hele verhaal dus niet meer aan de orde.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begrijp steeds minder van dit debat en van de brief die oorspronkelijk door het kabinet is gestuurd. Er gebeurt hier namelijk wat.

De **voorzitter**: Er gebeurt van alles. Er wordt namelijk een motie ingediend en daar hebben wij het over. Wij gaan niet het debat over doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister trekt in haar beantwoording de motie-Roemer naar zich toe, alsof zij daarover gaat. In de brief schrijft zij echter zelf: wij gaan hier niet over want het betreft een gemeentelijke bevoegdheid. Nu doet de minister toch alsof zij het voor het zeggen heeft bij die milieuzones. Een anticiperend, goed bestuurder treft voorbereidingen en zet geen taboe op het onderwerp. De minister taboeïseert aan de ene kant en doet alsof zij erover kan besluiten aan de andere kant. Dat is allebei onjuist.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. In feite kom ik te spreken over hetzelfde punt. Ik begrijp niet goed waarom de minister deze motie niet ziet als een onderstreping van hetgeen zij graag ziet. Er worden voorwaarden gesteld waar Amsterdam aan moet voldoen. Zonder deze motie doet Amsterdam wat het wil.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik stel graag een vraag aan de minister. Ik probeer het nog wat scherper te formuleren. De minister vindt milieuzones niks maar ze kunnen volgens haar alleen aan de orde zijn als vastgestelde Europese normen in de toekomst niet gehaald worden en als er niets beters verzonnen kan worden. De minister zegt dat zij ervan overtuigd is dat ze niet nodig zijn en dat er zeker betere dingen te verzinnen zijn. Wat ik het zo goed samen?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik begrijp dat de minister tegen is, maar wat is dan haar positie richting Amsterdam? Daar gaat men immers wel verder. Kan dat dan?

De **voorzitter**: Als u allemaal rustig gaat zitten, dan legt de minister het nu uit.

Minister **Cramer**: Nogmaals. Mijnheer Duyvendak, ik ga er in principe niet over want de gemeenten stellen zelf hun maatregelenpakket op. Collega Eurlings zal straks meer zeggen over de positie van het Rijk in dezen. Mijn belangrijkste punt is evenwel dat aangetoond moet kunnen worden dat dit een maatregel is die uit milieuoogpunt, uit economische oogpunt en uit sociaal oogpunt goed is. Verder moet deze te verantwoorden zijn ten opzichte van andere maatregelen die wij ook achter de hand hebben. Dat is mijn punt. Ik zeg niet: ik vind het niks. Het kan namelijk een optie zijn. Ik zeg alleen dat er zoveel haken en ogen aan zitten, dat het de vraag is of dit op dit moment verstandig is.

Ik kom op de heer Roemer. Waarom leg ik het zo uitgebreid uit? Hij zei zelf dat het zo nauw luistert. Ik wil de heer Roemer daarom keurig beantwoorden en zeggen dat de reden dat ik het aannemen van de motie ontraad in de nuance ligt. Nadrukkelijker dan de heer Roemer in zijn motie stelt, wil ik de noodzakelijke voorwaarden verwoord zien. Het is zijn motie, maar dat is mijn bezwaar tegen het steunen ervan. Ja, wij moeten inderdaad de milieueffecten nu goed op een rij gaan zetten. Wij moeten daar niet medio 2009 nog eens over discussiëren. Dat moet op orde zijn. Ik vind het voorbarig om nu al te praten over landelijke afspraken. Dat suggereert dat wij het gaan doen en dat is iets anders dan wat wij nu afspreken. Een tweede is dat wij het, als wij het moeten doen, zo voor elkaar hebben. Wij hebben immers het voorbeeld van het convenant milieuzones voor vracht- en bestelauto's. Wat mij betreft, is het een fluitje van een cent om dat op te stellen als die afspraken gemaakt moeten worden. Dat hebben wij ervaren met het convenant milieuzones in andere sectoren. Het is goed te doen en makkelijk overeen te komen. Vandaar dat wij zeggen: laten wij nu niet te ver op de muziek vooruitlopen, anders wek je de suggestie dat wij het gaan doen. Wij zeggen "nee, tenzij". Dat is de reden dat wij wat terughoudend zijn. Ik hoop dat ik nu goed heb uitgelegd...

De **voorzitter**: Ik heb het helemaal begrepen.

Minister **Cramer**: ...waarom wij de moties voorbarig noemen, ook al zitten zij allemaal net op de rand van wat wij zouden kunnen ondersteunen. De lijn die wij als kabinet voorstaan, houden wij vast.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dan geef ik het woord aan minister Eurlings. Hij heeft enige bekendheid vanwege zijn korte, scherpe antwoorden, ik hoop dat hij dat waarmaakt.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank u zeer vriendelijk. Ik zal die duur verdiende reputatie ook vandaag weer proberen waar te maken.

Laat ik maar direct met de moties beginnen. Allereerst de nog resterende motie van de leden Neppéus en Madlener rond de parkeernormen. Daarover is in de twee termijnen van het algemeen overleg nadrukkelijk gesproken en ik heb toen ook aangegeven dat parkeertarieven bij uitstek een gemeentelijke bevoegdheid zijn. Wij willen dat niet gaan veranderen. Omdat ik begrijp wat de indieners bedoelen te betogen, heb ik aangegeven dat ik bij het Nationale Mobiliteitsberaad de

Eurlings

vertegenwoordigers van de VNG zal aanspreken op de zorgen die ter zake leven. Om nu afspraken te gaan maken om tarieven te bevrozen, zoals in deze motie wordt gevraagd, druist echter in tegen de verdeling van bevoegdheden in ons land. Ik kan dan ook niet anders dan de aanneming van die motie ontraden. De motie strookt niet met de juridische situatie.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Begrijp ik nu dat het woord "bevrozen" het probleem is? Als dat woord bevrozen eruit zou gaan, bent u het dan gewoon met de motie eens?

Minister **Eurlings**: Het probleem is dat het mijn bevoegdheid niet is. Het is de bevoegdheid van de individuele gemeenten. Ik wil die oproep wel doen en ik wil dat signaal wel geven, maar ik ga er niet over. Ik kan dus niet tarieven bevrozen of in de hand houden. Dat is iets wat een individuele gemeente en haar gemeenteraad politiek zal moeten besluiten en waar ook de lokale situatie altijd maatwerk vereist. Ik wil het signaal wel geven, maar ik wil niet de pretentie hier hebben dat ik daarover zou gaan, want ik ga er niet over.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Maar als het woord "bevrozen" eruit zou gaan, kunt u dan wel met de motie leven?

Minister **Eurlings**: Nee, voorzitter, omdat ik dan nog steeds tariefstijgingen in de hand zou moeten houden met betrokken partijen als de VNG en de ANWB en het zijn toch echt de individuele gemeenten die deze keuze moeten maken. Ik wil wel die oproep doen. Dat zeg ik ook tegen de heer De Krom, die hier een groot punt van heeft gemaakt in het AO. Dat zal ik ook doen, dat heb ik toegezegd, maar ik kan zelf niets met een motie waar overigens ook een VNG als koepel niet in kan treden, want het zijn de individuele gemeenten die deze keuze moeten maken. Anders moet het hele juridische pandemonium gaan veranderen, en daar roept de motie nu net weer niet toe op. Dat is het probleem.

Dan kom ik op de motie van de heer Koopmans. De collega van VROM heeft bij veel moties gezegd dat zij voorbarig zijn. Dat geldt in principe voor deze motie ook, want zij loopt vooruit op een situatie waarin de normen gehaald moeten kunnen worden. Het verschil is nog wel dat dit ook een nadrukkelijk punt is dat de heer Koopmans in zijn motie adresseert. Dat is een van de voorwaarden. Ik wijs er wel op dat er een volgtijdelijkheid is. Eerst zal de eerste horde genomen moeten worden, voordat überhaupt andere vragen aan de orde kunnen komen in het kader van de "nee, tenzij"-benadering. Het heeft dus in die zin iets prematuurs. De heer Koopmans zou de motie kunnen aanhouden. Mocht hij haar toch in stemming brengen, dan laat ik het oordeel daarover aan de Kamer over.

Ook de discussie over de 80 km-zone op de A10 hebben wij al in twee termijnen gehad. Ik zeg hier nogmaals for the record dat deze optie een gereedschap is dat in de gereedschapskist zit. Het is een van de opties voor Amsterdam. Het is alleen, net zozeer als dat voor de milieuzone geldt, de overtuiging van mijn collega van VROM en mijzelf dat deze maatregel niet nodig is. En het is dus niet óf de 80 km-zone óf de milieuzone; wij zeggen in lijn met de bekende uitspraak in de film Brewster's Millions – voor wie zijn klassiekers kent – "none of the

above". Ze hoeven allebei niet. Mocht de situatie veranderen en hebben wij het mis – wij denken van niet, maar goed, je weet maar nooit – dan kunnen wij dit soort discussies weer voeren. Ik vraag er daarom nogmaals aandacht voor dat wij juist bij dit oude stuk snelweg met de complexiteit van weefvakken zitten, dus met in- en uitvoegend verkeer. Juist bij dit soort weggedeelten heeft het handhaven van de snelheidslimiet van 80 km per uur – dan ga je naar trajectcontrole toe – nadelige effecten op de doorstroming. Die discussie kunnen wij dan wel met elkaar voeren. Op dit moment is volgens ons simpelweg niet het een of het ander noodzakelijk, maar zijn geen van beide dat. Daarom dien ik de aanneming van deze motie te ontraden. Ik herhaal dat het instrument in de "toolbox" zit. Mocht er toch reparatiewerk moeten worden uitgevoerd, dan kan dit stuk gereedschap tevoorschijn worden gehaald, al hebben wij hierbij wel veel bedenkingen.

De heer **Koopmans** (CDA): Kan de minister de randvoorwaarde dat het verkeer kan doorstromen wat scherper formuleren om te voorkomen dat wij dadelijk door het aannemen van een motie grote files veroorzaken?

Minister **Eurlings**: Uw vraag stelt mij in staat om nog eens nadrukkelijk te stellen wat de regering in de 80 km-brief, als ik die zo mag noemen, heeft aangegeven, namelijk dat luchtkwaliteit natuurlijk heel belangrijk is, maar dat het daarmee rekening houden op sommige baanvakken tot veel meer files heeft geleid. Ik wil mij altijd houden aan de normen voor de luchtkwaliteit, maar ik ben aangenomen om de doorstroming in dit vastgelopen land te verbeteren. Wij hebben een probleem doordat op sommige weggedeelten in de 80 km-zones veel meer files ontstaan. Daarom willen wij nagaan of wij in de bestaande 80 km-zones waar vaak files ontstaan, dat fileleed kunnen verminderen dankzij flexibele of, liever gezegd, dynamische snelheden. Een discussie daarover volgt nog. Ik zeg in ieder geval dat doorstroming een belangrijk uitgangspunt is. Met het oog daarop vinden wij 80 km bij Amsterdam niet nodig. Mochten wij het mis hebben en komt die 80 km op het weefvak alsnog in beeld, dan krijgen wij het heel moeilijk, juist omdat wij ervan overtuigd zijn dat er dan grote problemen op het vlak van de doorstroming bij kunnen komen.

Ik hoop dat ik mijn stevige reputatie wederom heb bevestigd.

De beraadslaging wordt gesloten.



De **voorzitter**: Ik dank beide bewindslieden voor de beantwoording. Vanmiddag komen de bij dit VAO ingediende moties in stemming.

De vergadering wordt van 12.40 uur tot 13.20 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet

De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen van de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.