

Vergaderjaar 2008–2009

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 104**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 5 februari 2009

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, voor Financiën<sup>2</sup> en voor de Rijksuitgaven<sup>3</sup> hebben op 18 november 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 juli 2008 over de basisrapportage, partieel uitvoeringsbesluit, Europese dimensie en mobiliteitsprojecten (31 305, nr. 65);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 september 2008 met het kabinetsstandpunt over het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over het anders organiseren van wegbeheer: «Van wegbeheer naar netwerkbeheer» (31 305, nr. 71);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 september 2008 over Anders Betalen voor Mobiliteit en de voortgang aanbestedingsproces (31 305, nr. 72);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 september 2008 met aanvullende informatie n.a.v. het AO en het VAO over Anders Betalen voor Mobiliteit van 2 en 3 juli 2008 (31 305, nr. 76);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 oktober 2008 over de eerste voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) (31 305, nr. 78);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 oktober 2008 over de voortgangsrapportage EU actieplan logistiek (21 501-33-191);**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Tony van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP) en Sap (GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Jonker (CDA), Aptroot (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), De Krom (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (ChristenUnie), De Roon (PVV), Van Dam

(PvdA), Smeets (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP) en Vendrik (GroenLinks).

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Tony van Dijk (PVV), Gest-

huizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter en Sap (GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Roemer (SP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Boekstijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerken (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Anker (ChristenUnie), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Vendrik (GroenLinks) en Mastwijk (CDA).

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 oktober 2008 ter aanbieding van drie vertrouwelijke rapporten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 81);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2008 over uitstel van het AO in relatie tot de aanbesteding binnen het project Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 86);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2008 over het rapport inzake de eerste Voortgangsrapportage over Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 85);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 november 2008 over Anders Betalen voor Mobiliteit: Addendum op de PPC Update 2008 (31 305, nr. 84);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 oktober 2008 met het verslag van de Transportraad 9 oktober 2008 (21 501-33, nr. 194);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 oktober 2008 over de eerste voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) (31 305, nr. 78) met een lijst van vragen en antwoorden (31 305, nr. 88).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

#### **Vragen en opmerkingen uit de commissies**

De **voorzitter**: Ik heropen het algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over Anders Betalen voor Mobiliteit. Het is een voortzetting van de eerste termijn die gehouden is op 30 oktober. De minister heeft de vragen die in de eerste termijn zijn gesteld, beantwoord en hij heeft eveneens geprobeerd, nog een aantal andere vragen van de commissie te beantwoorden.

Ik stel voor gelijk te beginnen met de tweede termijn van de Kamer. Zijn er vragen overgebleven, dat kunnen de woordvoerders die in de tweede termijn nog eens onderstrepen. Ik merk tegelijkertijd ook op dat door de minister nog brieven zijn nagezonden, te weten het Addendum op de PPC Update 2008, het rapport inzake de eerste voortgangsrapportage over Anders Betalen voor Mobiliteit en een brief over het uitstel van het algemeen overleg in relatie tot de aanbesteding binnen het project Anders Betalen voor Mobiliteit. Als een van de leden daarover nog een opmerking wil maken, hoor ik dat tijdens het debat. Gelet op het belang van dit algemeen overleg heeft elke fractie een spreektijd van vier minuten voor de tweede termijn.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Allereerst bedank de minister bedanken voor de beantwoording van de vragen. Dat waren er heel wat. Mijn tweede termijn begin ik met te stellen dat er nog veel problemen zijn die de minister eigenlijk werkendeweg wil oplossen. De 5%-norm lijkt vooralsnog onhaalbaar en is in ieder geval ver weg. De invoeringskosten zijn zeer onzeker, want dit soort projecten blijkt steeds zeer gevoelig voor kostenverhoging en tegenvallers. Ik wijs in dit verband op de ov-chipkaart en allerlei andere projecten die qua kosten uit de klauwen lopen. Ik wijs ook op de fraudegevoeligheid van het systeem, waarin particuliere bedrijven onze burgers gaan volgen, rekeningen gaan sturen en ook nog eens aanmaningen gaan sturen en incassokosten gaan innen. Ik moet er zelf niet aan denken, maar dat gaat dus wel gebeuren. Misschien worden

het wel buitenlandse bedrijven en moeten wij voor het gebruik van de door ons zelf gefinancierde wegen een Duits of Chinees staatsbedrijf betalen als zij in dit systeem stappen.

De heer **Koopmans** (CDA): Waar baseert de heer Madlener zijn opmerking dat het systeem fraudegevoelig is en welke voorstellen wil hij doen om te voorkomen dat het fraudegevoelig wordt?

De heer **Madlener** (PVV): Dat het fraudegevoelig is, lijkt mij duidelijk. Het systeem hangt aan allerlei ICT-techniek. Het systeem zal Nederlanders gaan volgen met een kastje in iedere auto. De oplossing die ik nu kan aandragen om die fraudegevoeligheid tegen te gaan, is om niet door te gaan met dit systeem, dus om ermee te stoppen en de files op een andere manier te bestrijden. Ik wijs op het plan dat de minister zelf heeft genoemd voor twee keer vierbaanssnelwegen, maar dan niet in 2028 met de Olympische Spelen, maar eerder.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan stel ik mijn vraag preciezer. Waarop baseert de heer Madlener zijn oordeel dat het systeem fraudegevoelig is? Hoe zou hij dat willen voorkomen? Hij kan wel zeggen dat om ICT gaat, maar ons bancaire verkeer is ook ICT en dat is niet fraudegevoelig. Waarom zegt de heer Madlener dat het fraudegevoelig is omdat het om ICT gaat? Ik vind dat hij dit debat preciezer moet voeren en niet in dit soort algemeenheden mag blijven hangen. Ook moet hij voorstellen doen om het systeem beter te maken.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoef helemaal niet met voorstellen te komen om het beter te maken. Ik wil de CDA-fractie ervan overtuigen, te stoppen met dit systeem, want dan zijn wij van het hele probleem af. Ik denk dat het heel erg fraudegevoelig is. Het bancaire systeem in de afgelopen 100 of 200 jaar langzaam gegroeid, terwijl dit systeem nog nergens ter wereld is vertoond. Het is een compleet nieuw systeem. Als Nederland een compleet nieuw systeem gaat invoeren en zeker op deze manier, zal dat een grote flop worden met heel veel problemen met de privacy van mensen. Wij zien dat in allerlei ICT-systemen de gegevens van mensen constant via allerlei wegen op straat belanden. Het lijkt mij een zeer dom besluit om hiermee door te gaan.

De heer **De Krom** (VVD): Ziet de heer Madlener een overeenkomst met de fraudegevoeligheid van de digitale tachograaf?

De heer **Madlener** (PVV): Dat is een iets te technische vraag. Ik zie allerlei overeenkomsten met allerlei systemen, dus ook met de tachograaf. Maar gezond verstand is soms beter dan de beperkte technische kennis van individuen. Mijn technische kennis schiet ook volstrekt tekort, maar ik weet net als iedereen dat aan dit soort zeer grootschalige systemen met supernieuwe technieken die nog nergens zijn vertoond heel grote risico's kleven.

Nogmaals, particuliere bedrijven zullen ons gaan beprizen of beboeten. Zij zullen ons rekeningen sturen en ook de incasso verzorgen. Welke bedrijven dat worden, weten wij nog niet. Een Chinees staatsbedrijf kan ons bijvoorbeeld straks een rekening sturen die wij moeten betalen om onze eigen wegen te mogen rijden. Dat is te gek voor woorden. Het is een beetje een gevoelskwestie, maar desalniettemin vind ik het erg belangrijk om dat aan te snijden.

Zorgvuldigheid moet boven haast gaan en daarom moet de Kamer iedere stap kunnen volgen en precies kunnen beoordelen. Vooral het aangaan van verplichtingen moet echt met instemming met de Kamer. Is de minister bereid om bij iedere aanbesteding het voorbehoud van goedkeuring door de Kamer op te nemen?

Ik heb nog een rekensommetje. Rekeningrijden dient om files te bestrijden. Dat is een van de doelen. Wij horen wel eens dat er maar liefst 15% minder autoverkeer op de weg zou komen. Toch moeten de opbrengsten hetzelfde blijven. Dus voor 15% minder kilometers – het kan ook 10% zijn of 20%; dat moeten wij nog afwachten – gaan wij dus hetzelfde betalen als nu. Dat betekent dat het autorijden 15% duurder wordt. 15% minder waar voor je geld. Dan hebben wij ook 5% inningskosten. Die zijn wij gewoon kwijt en die worden verrekend in de tarieven. Dat is dan nog eens 5% kostenstijging er bovenop. Dan zitten wij bij elkaar op 20% kostenstijging per gereden kilometer. Dan blijft deze minister volhouden dat het zo'n eerlijk systeem is. Dit betekent dus 20% meer kosten per kilometer voor hetzelfde als wij nu hebben. Het is eigenlijk niet uit te leggen waarom het eerlijker zou zijn. En Nederland betaalt al de hoofdprijs voor zijn mobiliteit. De auto is een melkkoe en de minister gaat daar nog ongeveer 20% bovenop leggen. Wil de minister mij nog een keer ervan proberen te overtuigen wat daar nu zo eerlijk aan is?

Het rekeningrijden zal een belangrijke verkiezingsinzet worden, want dit is een langlopend project en de verkiezingen komen er doorheen zeilen. Het wordt een verkiezingsinzet, dat kan ik garanderen. Dat is goed, want dan kunnen alle burgers nog eens oordelen over de eerlijkheid van het systeem en alle andere problemen die eraan kleven.

Tegelijkertijd worden auto's steeds schoner en veiliger en blijft de auto verreweg het belangrijkste vervoermiddel in de komende vijftig jaar en waarschijnlijk nog veel langer. De minister heeft inmiddels onze plannen overgenomen voor twee keer vierbaansnelwegen – ik dank hem dat hij tot dat inzicht is gekomen – maar hij noemt daarbij de Olympische Spelen in 2028 als datum waarop dit gerealiseerd moet zijn. Dan is de minister met pensioen. Ik vind dat toch iets te laat.

Minister **Eurlings**: Nee hoor!

De heer **Madlener** (PVV): Nee, dat was ook een grapje! Maar 2028 is nog heel ver weg en het is jammer dat de minister niet daarop inzet en het geld dat dit systeem kost, inzet op die oplossing: meer wegen. Straks rijden wij in elektrische auto's en dat is natuurlijk prima.

De minister neemt onomkeerbare stappen en die mogen wat ons betreft niet leiden tot een soort voldongen feit na de verkiezingen. Als er dan namelijk geen meerderheid meer is voor dit systeem, zitten wij wel aan allerlei gigantische kosten vast. De minister kan wel zeggen dat hij onomkeerbare stappen gaat nemen, maar ik ben wel van mening dat de burger het verdient om bij de verkiezingen toch nog eens te oordelen over het systeem. Als blijkt dat het draagvlak van de politieke partijen die het systeem willen afbrokkelt, mogen wij niet met een enorme kostenpost blijven zitten. Misschien wil de minister ook daar nog eens op ingaan. Hij wil altijd eerlijk zijn en dit lijkt mij ook een eerlijk verhaal.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister heeft op verzoek van de Kamer 26 vragen beantwoord. Dat waren gedetailleerde vragen uit het rapport van ons onderzoeksbureau. Ik ben er in de eerste plaats benieuwd naar of de heer Madlener het stuk heeft gelezen. In de tweede plaats ben ik er benieuwd naar welke antwoorden van de minister de heer Madlener nu echt onzin vindt. Ik wil dat echt een beetje preciezer horen, omdat hij een antwoord geeft dat in elk geval in druk geeft dat hij het rapport niet gelezen heeft. De minister zegt namelijk letterlijk dat er in 2011 nog een go/no go-moment komt. Dat is net voor of net na de verkiezingen. Dat kunnen wij dan nog wel eens samen bekijken, maar dat is dus niet zo precies voor de verkiezingen gepland om het allemaal tevoren te regelen en er niet meer op terug te kunnen komen, zoals de heer Madlener beweert. Ik krijg hier graag een reactie op.

De heer **Madlener** (PVV): In de eerste plaats blijkt uit de vragen van de Kamer en het antwoord van de minister daarop, dat de stap die nu genomen is om door te gaan met dit project nog vele onzekerheden in zich heeft. Er zijn veel kritische vragen gesteld en ik vind dat er inderdaad geen afdoend antwoord op is gegeven. De Kamer en ook het CDA hebben allerlei eisen aan dit systeem gesteld, maar het is nog niet voldoende duidelijk dat aan die eisen kan worden voldaan. Zo wordt bijvoorbeeld de 5%-eis niet gehaald. Het zetten van de volgende stap had in ieder geval aan de Kamer voorgelegd moeten worden. Wij hadden geen «go» gegeven. De minister geeft toch een «go» en ziet werkendeweg wel hoe de problemen kunnen worden opgelost. Ik vind dat gewoon geen goede gang van zaken met zo'n groot project.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb nog een korte opmerking. De minister schrijft in zijn antwoorden dat hij verder gaat na dit AO. Ik vind het dus echt onzin dat oppositiepartijen elke keer doen alsof het door de strot wordt geduwd. Wij kunnen nu en in 2011 «ja» of «neen» zeggen, zo laat de minister ons weten in de stukken. Dan past het niet om te zeggen dat de minister maar wat doet. Dat is dus niet het geval; hij laat het elke keer aan de Kamer over.

De heer **Madlener** (PVV): Ik constateer alleen dat die huidige Kamermeerderheid voor dit systeem bij de verkiezingsinzet wel eens kan omdraaien. Ik wil gewoon weten waar wij aan toe zijn. Als wij na de verkiezingen ermee willen stoppen, hoeveel kosten zijn er dan gemaakt? Die kosten kunnen worden afgeschreven; het is gewoon belastinggeld dat verspild is. Daar ben ik inderdaad heel bang voor.

De **voorzitter**: Ik wil wel opmerken dat ik in dit overleg toch vrij streng zal zijn wat betreft de interrupties omdat het debat om zes uur moeten hebben afgerond.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Voordat wij de volgende stap in het proces zetten, namelijk de aanbestedingen in het garantiespoor, heb ik daar juist nog een aantal vragen en stellingen over, waarop ik heel graag nog een gedegen reactie van de minister zou krijgen.

Een van de vragen die ik de vorige keer heb gesteld, is waarom er een garantiespoor is en wanneer dit ophoudt. Daar heb ik wel een antwoord op gekregen, maar in mijn eerste termijn heb ik erbij gevraagd of het aan de Kamer is om het moment te bepalen waarop het garantiespoor ingaat en het moment waarop het garantiespoor weer verlaten wordt. Daar had ik ook graag antwoord op gekregen.

Wat betreft de samenhang tussen het garantiespoor en het hoofdspoor lijkt het erop dat wij beginnen met een garantiespoor en overgaan tot het hoofdspoor als de partijen het met elkaar eens zijn geworden over de eisen en iedereen gecertificeerd is. Maar zou er eigenlijk geen sprake moeten zijn van een level playing field tussen die twee sporen? In feite zullen sommige bedrijven willen meedoen met het garantiespoor, andere met het hoofdspoor en weer andere misschien met allebei. Als je eerst begint met het garantiespoor, hebben bepaalde bedrijven eerder informatie dan de bedrijven die alleen met het hoofdspoor meedoen. De bedrijven die met het garantiespoor meedoen, krijgen betaald maar dat gebeurt in feite niet bij het hoofdspoor. In zo'n geval lijkt het mij bijna vanzelfsprekend dat het garantiespoor toch blijft bestaan. Ik krijg dan ook heel graag een reactie van de minister op dat level playing field tussen het garantiespoor en het hoofdspoor.

Ik heb met heel veel interesse het addendum op de PPC gelezen. Daarin worden de opties A, B en C vermeld. Ik heb de vorige keer gevraagd waarom optie B niet de beste zou zijn. Het addendum is heel duidelijk: als eerste wordt er een streep door optie B gezet. Ik moet zeggen dat ik de

argumenten die ik daarbij gelezen heb redelijk doorslaggevend vond. Mij overtuigden ze, maar ik hoor uit het veld dat er misschien helemaal geen geïnteresseerde marktpartijen komen als wij volgens het voorstel optie C kiezen om vervolgens naar optie A te gaan. Dat betekent dat wij alleen maar het garantiespoor hebben. Ook daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

Een andere opmerking die ik vaak gehoord heb, is dat in de PPC een fundamentele denkfout zit. Ik hoor heel vaak van het ministerie dat men ervan uitgaat dat de beprijzing een solide business case zal zijn door de value added services. Ik hoor juist uit het veld dat dit helemaal niet nodig is en dat de beprijzing zelf al voor een solide business case zorgt. Daar zou ik ook graag een antwoord op krijgen.

Ik heb nog twee korte vragen gesteld. Op dit moment worden in de mrb brandstof toeslagen geheven. Je hebt bijvoorbeeld een hogere mrb als je op diesel rijdt. Als de mrb straks helemaal verdwijnt, wordt het verschil tussen bijvoorbeeld diesel en superbenzine in de milieukeurmerken verwerkt. Hoe moet ik dat zien?

In de eerste termijn heb ik heel kort gesproken over de diefstal van kentekenplaten. Een tijdje geleden hebben alle leden van de commissie een prachtige, niet te stelen kentekenplaat gekregen. Daarover hebben wij vragen gesteld. Kunnen die kentekenplaten nog een rol spelen in de oplossing van de problemen bij de invoering van de kilometerheffing?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Steunt de PvdA het pleidooi van de fractie van GroenLinks dat er in de vormgeving van de kilometerheffing ruimte moet zijn om te differentiëren naar CO<sub>2</sub>-uitstoot van het betreffende voertuig?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb juist met die vraag in het achterhoofd ook de antwoorden van de minister gelezen. Ik begrijp dat op dit moment nog onderzoek wordt gedaan naar de verschillende manieren van differentiatie. Daarin wordt CO<sub>2</sub> ook meegenomen. Ik zou dat heel erg graag willen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is misschien goed dat de PvdA zich heel expliciet verklaart op dit punt, omdat mevrouw Roefs tijdens de eerste ronde van dit debat naar aanleiding van de motie heeft gezegd dat de ruimte die onder het nieuwe eurovignet geboden moet worden voor de mate van differentiatie expliciet ook CO<sub>2</sub> betreft. Deze motie is door GroenLinks ingediend en heeft de steun van de PvdA. Ik zal de minister er dadelijk op aanspreken dat hij de motie niet helemaal goed in de Transportraad heeft uitgevoerd. Ik begrijp dus goed dat de PvdA alle ruimte wil hebben – ook in de Europese regelgeving – om CO<sub>2</sub> volledig te laten meetellen in de hoogte van de heffing. Zo heb ik de PvdA toch goed begrepen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het zal duidelijk zijn dat ik daar iets genuanceerder op wilde antwoorden. Ik heb in de antwoorden van de minister goed gelezen. Op dit moment wordt alles onderzocht. Het eurovignet heeft te maken met vrachtwagens. Het is nu niet mogelijk om naar CO<sub>2</sub>-uitstoot te differentiëren bij vrachtauto's, maar dat kan wel bij personenauto's. Wat dat betreft, hebben wij ook niets met Europa te maken. Dat biedt voor mij heel veel perspectief om straks bij het bepalen van de milieukeurmerken van een auto CO<sub>2</sub>-uitstoot te betrekken. Ik verwacht namelijk dat dit gaat gebeuren. Nogmaals, er wordt nu van alles op een rij gezet en ik wacht dat af.

De heer **De Krom** (VVD): Logischerwijs volgt daaruit dat dieselauto's daar wel eens heel gunstig uit kunnen komen, omdat dieselmotoren nu eenmaal efficiënter zijn en minder CO<sub>2</sub> uitstoten dan auto's op benzine. In dat

licht gezien, begrijp ik het hele verhaal over de drie cent dieselaccijnsverhoging niet meer. En dat was allemaal zo goed voor het milieu!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij gaan differentiëren naar milieukeurmerken.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik zal proberen het wat simpeler te formuleren. De minister schrijft in antwoord op de vragen 16 en 17 dat hij als uitgangspunt kiest – en daar is de CDA-fractie het mee eens – dat er in het systeem plaats komt voor een differentiatie van het basistarief naar milieukeurmerken. Ik vind dat een goed idee. De minister schrijft er namelijk bij, dat de randvoorwaarde daarbij wel is dat wij ons houden aan de afspraken in het regeerakkoord. Ik roep mevrouw Roefs dan ook op een wat royaler antwoord te geven aan de heer Vendrik. Milieukeurmerken: ja prima, maar wel binnen de randvoorwaarden van het regeerakkoord. De heer Vendrik begrijpt natuurlijk wel dat de extra kosten bij het vrachtvervoer daar niet onder kunnen worden gebracht, zoals hij in zijn motie vroeg.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is een vreemde duiding van mijn motie, maar daar kom ik dadelijk op terug.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mij is niet helemaal duidelijk wat de heer Koopmans van mij vraagt.

De heer **Koopmans** (CDA): Gewoon, of zij het met mij eens is!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Meestal niet. De vraag is hoe wij zouden kunnen differentiëren en daar kijk ik vooral naar. De vorige keer heb ik al gezegd dat de minister wat mij betreft de motie juist heeft uitgevoerd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nu kwam het hele interruptiedebat zo mooi op gang, maar met die laatste zin crasht alles weer!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de schriftelijke vragen en van de vragen uit het overleg van 30 oktober. Zoals de minister al vaker heeft gezegd, is het natuurlijk een buitengemeen belangrijk systeem. Hij nam zelf het woord «revolutionair» in de mond en ik hoop dat hij dat vandaag niet al te vaak doet, want dan krijgt het zo'n vervelende bijmaak. Het is wel een belangrijke wijziging van het systeem, waarmee een belangrijke bijdrage zal worden geleverd aan de beperking van CO<sub>2</sub>-uitstoot. In die zin is er alleen maar vreugde te beleven aan dit voorstel.

Er moeten echter nog wel een paar puntjes op de i worden gezet. Het systeem van kilometerbeprijzing moet voldoende toekomstvast zijn. Volgens de fractie van de ChristenUnie is het verstandig om de mogelijkheid open te houden dat in de toekomst ook tot differentiatie naar tijd en/of plaats op basis van milieukeurmerken van het voertuig kan worden overgegaan. De kern van mijn vraag zit in de woorden «op basis van die milieukeurmerken», want natuurlijk wordt nu ook al naar milieukeurmerken gekeken. Wij kennen ook allemaal de discussie over de milieuzoneringen. Volgens het huidige programma van eisen is dat niet mogelijk en naar mijn idee wordt daarop niet verder ingegaan in de antwoorden op de vragen. De reactie op het VNG-voorstel voor een hoger tarief voor de eerste tien kilometer vond ik overigens wat mager. Ik begrijp de argumentatie van de minister dat het nu niet in de scope zit, maar naar mijn mening moeten wij nu juist een systeem ontwerpen dat voldoende flexibel is met het oog op de toekomst.

De minister schrijft in zijn antwoord dat mensen de motor zullen laten lopen voor een open brug. Dat lijkt mij nu niet zo'n heel sterk argument. Als wij straks allemaal elektrische auto's hebben, slaan zij allemaal af. Die

slaan af op het moment dat je stilstaat. Dan is dat dus helemaal geen argument meer. Sterker nog, daar moeten wij een slimme oplossing voor verzinnen.

De fractie van de ChristenUnie vindt het van belang dat er voldoende ruimte blijft bij het kiezen van een scenario met de gunstigste milieueffecten nadat de Raad van State heeft geadviseerd binnen het uitgangspunt van de budgetneutraliteit. Zo'n gunstig milieuscenario moet meegenomen worden in het effectenonderzoek dat binnenkort start. De antwoorden lijken daar een beetje omheen te wandelen, maar de minister maakt zelf al duidelijk dat hij uitgaat van verschillende scenario's. Binnen de randvoorwaarden die wij aan dit project gesteld hebben, moet wij ook zoeken naar het milieuvriendelijkste alternatief om inderdaad het puntje op de i te kunnen zetten bij de invoering van deze maatregelen.

Ik heb vragen gesteld over de regionale ingroei. Mij is onduidelijk wanneer er een vorm van spitsheffing komt in de Noordvleugel. Begrijp ik nu goed dat dit gebeurt in de uitrolfase 2012–2013 en dat alleen diegenen eraan meedoen die op dat moment al een kastje in de auto hebben?

Ik heb gepleit voor een hybride model, dus een aselechte ingroei in het land en in aanvulling daarop versnelde ingroei in enkele regio's, voor mensen die dat graag zouden willen. Ik denk bijvoorbeeld aan werknemers waarmee convenanten over mobiliteitsmanagement worden gesloten. Waarom zouden de werknemers die in dat kader al een keuze hebben gemaakt niet het aanbod krijgen om ook tegelijk mee te doen aan de kilometerprijs? Dat heeft effect op de meest urgente trajecten en bovendien is het een kleinere groep dan een hele regio. Bovendien is het afgebakend. Het lijkt mij dan dat het argument van de minister, dat mensen hun auto's elders zouden gaan registreren, niet echt meer valide is. De minister gaat in zijn antwoorden niet in op de voordelen van dit hybride model.

Ik krijg graag nog een reactie van de minister op de brief van een aantal marktpartijen die garanties willen hebben over de verhouding van het garantiespoor tot het hoofdspoor. Ik vraag mij overigens nog steeds af hoe een bedrijf straks zowel kan meedoen aan het garantiespoor als aan het hoofdspoor. Zij hebben daarover hun zorgen geuit en ik zou graag een reactie van de minister daarop willen krijgen.

Ik blijf met de minister van mening verschillen over het al dan niet opnemen van de motoren. Ik vind de argumenten van de minister absoluut niet overtuigend. Er wordt geschermd met dubbele portalen, maar volgens mij is dat niet het geval. Nu worden ook al controles uitgevoerd met een portaal, net als in Duitsland. De camera zit in hetzelfde portaal, maar die kijkt naar de achtergrond. Er zijn technische oplossingen voor. Het gaat om de vraag of je het wil of niet. Naar mijn overtuiging is het een rechtvaardige zaak dat ook de motoren gewoon meedraaien in de kilometerbeprijzing. Dat heeft niets te maken met het feit dat dan de kosten toenemen. Sterker nog, ik ben van mening dat het uiteindelijk beter zal uitpakken voor het geheel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is de heer Cramer het met mij eens dat in de wet zelf harde milieudoelen moeten worden vastgelegd die met deze kilometerheffing van de minister van Verkeer en Waterstaat bereikt moeten worden?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben geneigd om «neen» te zeggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kan de heer Cramer nader motiveren waarom de ChristenUnie geneigd is om «neen» te zeggen? Ik heb de ChristenUnie altijd als bondgenoot gekend in de strijd voor een duurzame samenleving. Waarom hier ineens niet?



De heer **Cramer** (ChristenUnie): De kilometerbeprijzing heeft een milieudoel. Daarover voeren wij een discussie in het kader van Schoon en Zuinig en het zit ook in het kabinetsbeleid. Er zijn meer actoren dan alleen het simpele feit dat wij de auto's op een bepaalde manier beprijzen. Anders Betalen voor Mobiliteit dient met name een milieudoel, maar ook een heel ander, belangrijk doel en wel het bestrijden van de files. Wij praten hier over een systeemdificatie. Wij moeten een nieuw systeem hebben voor onze kilometerbeprijzing. Dat is het spoor dat minister Eurlings volgt en dat is het spoor dat staatssecretaris De Jager volgt voor het juridische kader waarbinnen de belastingen worden geheven. Dan mag je naar mijn mening deze wet niet belasten met milieudoelen. Die moet je op een andere manier vastleggen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording van de vragen van de Kamer in eerste termijn en die uit het onderzoeksrapport. De CDA-fractie is nog steeds van mening dat de kilometerheffing een eerlijker verdeling van de autokosten tot gevolg heeft met minder milieuoverlast, minder files en 1 mld. welvaarts-groei per jaar. Dat is een systeem dat wij moeten nastreven. Na het debat in eerste termijn hebben wij nog een aantal geschil- en verschilpunten met de minister. Het eerste is – en laat ik het maar als conclusie neerzetten na de eerste termijn – dat wij hoogstwaarschijnlijk de planning om in 2011 met vrachtwagens te beginnen niet halen. Er is nog een kleine kans dat wij die wel halen. De inzet van de CDA-fractie is dezelfde als die van de minister, namelijk dat zorgvuldigheid gaat boven het blindelings volgen van deadlines. Daarover hebben wij dus geen verschil van mening, maar het is wel relevant om dit punt nog eens in tweede termijn te maken. Het tweede punt is, dat het kabinet in de ogen van de CDA-fractie nog onvoldoende doordrongen is van het feit dat wij snel een alternatief moeten hebben voor de provinciale opcenten. De fractie van het CDA heeft daarover nog geen definitief standpunt bepaald. Het kabinet – de minister van Verkeer en Waterstaat – schrijft ons, dat ingevolge het kabinetsbesluit de automobilitieit hierin geen rol zou kunnen spelen. De CDA-fractie zegt niet dat de automobilitieit daarin een rol moet spelen, maar zij sluit dat ook niet uit, omdat zij ook een probleem heeft met de minister over de wijze waarop het exact gaat lopen met die 5%. Het kabinet laat nog steeds niet scherp genoeg weten of het met een voorstel komt. Wij hebben ook de antwoorden van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken bij het wetgevingsoverleg over het Provincie- en Gemeentefonds gelezen. Er ligt een adviesaanvraag bij de Raad voor de Gemeentefinanciën, dat uiterlijk op 1 maart beschikbaar is. Kan de minister ervoor zorgen, dat er uiterlijk 1 april een voorstel ligt, waardoor het politiek helder is welke kant het opgaat? Ik krijg hierop graag een antwoord van de minister.

De heer **De Krom** (VVD): Is de heer Koopmans van mening, dat wij het wetsvoorstel dan ook niet eerder kunnen behandelen dan nadat daarover duidelijkheid bestaat, evenals over de mening van de Kamer?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is absoluut een belangrijk onderdeel van het hele wetgevingstraject en dat moeten wij met elkaar in samenhang bezien. Het kabinet kan eerder met voorstellen komen en ik weet ook niet precies wanneer het wetsvoorstel over de kilometerprijs naar de Kamer komt. Ik heb de datum niet letterlijk in de antwoorden gelezen. Wij zullen dat dus zien, maar het is voor ons een belangrijk onderdeel. Waarom sluit ik de mogelijkheid van de automobilitieit niet uit? Wij hebben met de minister een verschil van mening over de toerekening van de kosten van de kastjes bij vervanging. Wij hechten nogal sterk aan de 5%, die niet voor niets in het regeerakkoord en het beleidsprogramma is

opgenomen. Zeker op termijn moet ook de vervanging van de kastjes binnen die 5% vallen. Er moet in elk geval sprake zijn van lastenneutraliteit. Dat is een helder uitgangspunt dat wij in het regeerakkoord hebben vastgelegd en waar wij naartoe moeten groeien. Nu halen wij 7 mld. voor de auto op en 2 mld. aan provinciale opcenten. Gaan wij naar 9 mld. opbrengsten, dan komen wij ook eerder bij die 5% terecht. Een alternatieve belasting zou namelijk ook geld kosten. Wij zijn dan ook van mening dat wij deze optie niet meteen mogen weggooien, hoewel wij de redenering van het kabinet destijds bij de besluitvorming, dat de automobilititeit erbuiten valt, goed hebben begrepen. Wij moeten dit serieus nemen, vooral in het licht van de ingewikkelde discussie die wij net voor het reces hebben gehad en waardoor in een keer iedereen tegen de kilometerheffing was.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb even niet helemaal helder wat er precies is afgesproken over de 2 mld., maar ik heb het idee dat er een discussie ontstaat over de wijze waarop de provincies die 2 mld. dan binnen kunnen halen. Als wij dat nu samenvoegen met de 7 mld. spreken wij over een belastingopbrengst van 9 mld. om daarmee de dekkingsgraad van die 5% te bereiken, zo beluister ik het betoog van de heer Koopmans toch. Daarmee parkeren wij de discussie en zijn wij gelijk klaar met de provinciale opcenten. Dat is dus nul voor de provincies. Anders komt er dus een extra belasting en naar mijn mening was het CDA daar toch redelijk rabiaat tegen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij willen absoluut geen extra belasting, dat moge helder zijn. Echter, de provinciale opcenten worden vervangen door iets anders. Het kabinet heeft bij het besluit over de kilometerheffing gezegd – de minister heeft dat in zijn antwoorden herhaald – daarbij de automobilititeit uit te sluiten. De CDA-fractie sluit die echter nog niet uit. In afwachting van alles wat te maken heeft met het advies van de Raad voor de Gemeentefinanciën en een eventueel kabinetsbesluit is het goed dat iedereen weet dat wij dat niet uitsluiten. Wij zeggen niet dat het moet, want wij begrijpen nog steeds de argumenten van het kabinet om het eruit te laten. Wij blijven echter met ingewikkelde discussies zitten over draagvlak en over burgers die zeggen dat zij nooit betaald hebben aan die provincies. Net voor het reces liepen onze mailboxen vol met berichten van mensen die tegen de kilometerheffing zijn, omdat zij nog nooit eerder aan de provincies betaald hebben. Dat is eigenlijk onlogisch, maar wij willen graag draagvlak behouden en wij willen de discussie over de 5% zo open mogelijk houden. Wij hebben dus geen vooringenomen standpunt. Integendeel, wij zijn van mening dat niemand een vooringenomen standpunt moet innemen.

De heer **Madlener** (PVV): Zo onlogisch vind ik de reactie van de burgers overigens niet. De heer Koopmans is nu al creatief aan het boekhouden om die 5% maar te halen: als de kosten worden opgeschroefd, gaan de exploitatiekosten van 5% vanzelf omlaag. Is de heer Koopmans niet van mening dat alle kosten die met de exploitatie te maken hebben, dus ook de aanschaf van de kastjes en de afschrijving van de apparatuur, allemaal onder de werkelijke kosten vallen en dus ook bij de exploitatiekosten van 5% moeten worden betrokken?

De heer **Koopmans** (CDA): Daar ben ik het helemaal mee eens en daarom heb ik deze vragen aan de minister gesteld. Wij zijn van mening dat de vervanging van de kastjes uiteindelijk moet meewegen in de 5% alsook in een goede definitie van lastenneutraliteit. Wij zijn helemaal niet aan het creatief boekhouden. Het kabinet kiest ingevolge dat wat in de Grondwet staat voor een open huishouding voor de provincie en dus voor een alternatief belastingstelsel. Wij hebben in dit land nog nooit een gratis belasting-

stelsel gehad. Als er wat nieuws voor de provincie komt, kost dat dus geld. Als je dat bijvoorbeeld onder de kilometerheffing brengt, wordt de grondslag voor de kilometerheffing verbreed. De CDA-fractie zit daar vooraf niet dogmatisch in. Zij maakt de keuze later.

De heer **Madlener** (PVV): De minister schrijft zelf dat hij van mening is dat de initiële aanschafkosten van de kastjes niet vallen onder de exploitatiekosten. De heer Koopmans heeft dus nog wel iets met de minister te bespreken.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb dit zojuist en in mijn eerste termijn aangegeven.

Het antwoord op vraag 10 over de invoeringskosten is erg theoretisch. De invoeringskosten zijn 240 mln. hoger geworden. Daarna wordt er een definitie van de statistiek gegeven, namelijk dat dit enerzijds het gevolg is van een beter uitgewerkt risicodossier dat nu beschikbaar is en anderzijds van het feit dat in de huidige raming rekening wordt gehouden met de resultaten van een statistische doorrekening van de raming. De waarschijnlijkheidsverdeling was scheef, en dergelijke. Dat is heel theoretisch, maar wij willen gewoon de redenen hebben en geen statistiek. Onder die statistiek zit een aantal invoergetallen die tot de conclusie leiden dat het 240 mln. duurder wordt.

De minister stelt in zijn antwoord op vraag 26 dat hij de Kamer zal betrekken bij de uiteindelijke scope, maar hij zet er geen datum bij. Ik zou graag een datum van hem willen horen.

De CDA is het ook oneens met de minister over buitenlanders. Als Nederlanders naar gebruik gaan betalen, vinden wij het niet te verdedigen dat buitenlanders dat niet hoeven te doen. Ik ga niet zeggen dat zij onder het systeem van de kilometerheffing moeten vallen, want dat zou wel heel ingewikkeld worden. Wel zijn wij van mening dat zij ook moeten dokken. Heel simpel. Motorrijders moeten via het huidige systeem betalen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is heel consistent, mijnheer Koopmans!

De heer **Koopmans** (CDA): Buitenlandse motorrijders misschien wel, maar dat is weer wat anders.

Ik stel voor dat wij in de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat uitgebreider ingaan op de 100 mln. aan tijdelijke projecten, omdat wij daar nog wel wat vraagtekens bij hebben.

Over deze dossiers bereiken ons heel veel signalen van mensen die betrokken zijn, van organisaties en bedrijven. Elke keer is het wel omdat iedereen het belangrijk vindt of er een groot belang bij heeft. Dat is voor degenen die hier om de tafel zitten en zeker voor mij niet altijd in volle omvang te meten of te weten. Ik zit er niet bij als een uitvoeringsbesluit wordt genomen of bij een aanbesteding. Ik zou de minister willen vragen een soort loket open te stellen voor iedereen met grote verwachtingen en soms ook grote financiële belangen. Wij worden namelijk bestookt met belangrijke punten en als het ministerie daarvoor een loket openstelt, kunnen de medewerkers er goed naar kijken. Dat voorkomt ook dat wij hier elke keer «belobbyd» worden, maar de gevolgen voor de aanbestedingsprocedure niet kunnen overzien.

De heer **Madlener** (PVV): De heer Koopmans vroeg mij net een beetje vermanend hoe ik erbij kwam dat het systeem fraudegevoelig zou zijn en ik wil die vraag eigenlijk bij hem terugleggen. Waarom heeft hij er rotsvast vertrouwen in dat er geen fraude kan plaatsvinden of dat de privacy daar niet onder zou leiden als Microsoft straks over al die gegevens beschikt? Hoe kan hij er zo'n rotsvast vertrouwen in hebben dat er geen omgebouwde of kapotte kastjes zijn bij zo'n groot en complex systeem?

De heer **Koopmans** (CDA): Omdat ik ervan overtuigd ben dat dit in wetgeving en technisch goed te regelen valt. Zoals de wet ook voorschrijft, zullen wij elke keer het College Bescherming Persoonsgegevens om een oordeel vragen over wat er voor ligt. Zo nodig, zullen wij ook andere externen vragen naar een oordeel over de «vastheid» of de privacygevoeligheid. Ik ben het ermee eens dat dit geborgd moet zijn, maar ik vind dat wij ervoor moeten zorgen in plaats van erover te zeuren. Dat is de lijn die de CDA-fractie wat dat betreft hier neerzet.

Ik heb in eerdere debatten overigens al gezegd, dat wij niet uitsluiten dat in de wet moet worden opgenomen dat burgers een privacyloos pakket moeten kunnen kiezen. Daar zijn wij helemaal niet op tegen. Als een burger een privacyloos pakket wil van een provider en er minder voor hoeft te betalen, is dat voor ons niet onbespreekbaar. Maar, nogmaals, dan moet het wel een keuze zijn. Voor degenen die daar niet voor kiezen, moet het sluitend zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Is de CDA-fractie met de VVD-fractie van mening dat het definitieve go/no go-besluit nog voor de verkiezingen in 2011 moet worden genomen?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb de vorige keer al gezegd dat de CDA-fractie elk halfjaar bij de bespreking van de voortgangsrapportage en over de oordelen van de accountants rood, groen of oranje licht zal geven.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Zoals ik in eerste termijn van dit debat al heb aangegeven, is de fractie van GroenLinks een groot voorstander van de kilometerheffing, sterk gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken van het betreffende voertuig. Deze mate van differentiatie is voor mijn fractie bijna heilig en kan worden afgeleid uit sterke op voorhand vastgestelde milieudoelen, met name op het terrein van klimaat en bestrijding van de verandering van het klimaat en van CO<sub>2</sub>-uitstoot. De mate van differentiatie vloeit daaruit wat betreft mijn fractie voort. Het blijft nog een open vraag voor mijn fractie of het uiteindelijke wetsvoorstel van deze minister en het plan dat hij straks in de Kamer zal verdedigen hieraan zal voldoen. Dat is niet alleen een diepe wens van mijn fractie, het zou ook een aangelegen punt moeten zijn voor de minister zelf. Hij is onderdeel van een kabinet dat vergaande ambities heeft in de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot op weg naar 2020: – 30% ten opzichte van het niveau 1990. Doorvertaald naar de sector verkeer kom je dan uit op een absolute reductie van 13 tot 17 megaton CO<sub>2</sub>. Ik heb verschillende bewindslieden, deze minister, maar ook de minister van VROM, keer op keer gevraagd – laatst nog in het debat over het overkoepelende klimaatdocument van dit kabinet Schoon en Zuinig – hoe het nu staat met de huidige inzicht op het terrein van de CO<sub>2</sub>-prestaties van de sector verkeer en vervoer. Met andere woorden: doet minister Eurlings wel zijn best? Dat gaat niet goed. Ik heb vijf rapporten die allemaal een conclusie trekken, namelijk dat het zicht ontbreekt op een afdoende reductie binnen de sector transport van CO<sub>2</sub>. Ik noem bijvoorbeeld het rapport Doelen en daden van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, dat deze maand is uitgebracht. Daarin staat dat de nieuwe ambitie van het kabinet – de reductie met 13 tot 17 megaton CO<sub>2</sub> in 2020 – met het huidige pakket maatregelen niet haalbaar lijkt. In het rapport van ECN dat ook deze maand is uitgekomen, wordt gemeld dat voor verkeer en vervoer geldt dat het totale effect van de maatregelen die in de beoordeling zijn beschouwd nu per saldo lager wordt ingeschat. Hierin wordt vast een waarschuwing gegeven aan de minister van Verkeer en Waterstaat, dat waarschijnlijk aanvullende maatregelen van transport nodig zijn om de binnenlandse doelstelling van 13 tot 17 megaton CO<sub>2</sub> binnen bereik te brengen. De Algemene Energieraad en de VROM-raad hebben eerder dit jaar hun rapport uitgebracht, waarin hetzelfde wordt gemeld. Stream, een studie

van het Centrum voor Energiebesparing, spreekt over hetzelfde en ook de Milieubalans komt tot dezelfde pittige conclusie voor deze minister. Met wat nu op tafel ligt aan CO<sub>2</sub>-beleid in de transportsector haalt deze minister de afspraken uit Schoon en Zuinig niet.

Dan is de vraag aan de orde hoe de minister het wel gaat doen. Als ik zie wat dan nog de opties zijn voor minister Eurlings, bijvoorbeeld normering van personenauto's op het gebied van CO<sub>2</sub> en het lopende Europese debat, dan gaat dat niet goed, met dank aan de Duitsers, de Fransen en de Italianen. De gewenste normering die Nederland op dat spoor naar 13 of 17 megaton zou moeten brengen, wordt waarschijnlijk helaas niet bereikt. Andere maatregelen worden bot of ineffectief en dan blijft er dus eentje over: de kilometerheffing. Daarmee is de cirkel rond, want de enige manier om de kilometerheffing te benutten voor het gestelde doel van 13 tot 17 megaton, is te zorgen voor voldoende differentiatie en door transportvoertuigen met een hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot per gereden kilometer fors zwaarder te belasten. Dat is voor mijn fractie het uiteindelijke doel van de kilometerheffing, dat de vervuiler inderdaad echt zwaar gaat betalen en dat per saldo een reductie van de hoeveelheid CO<sub>2</sub> in de transportsector wordt bereikt. Voor de vuist weg vraag ik de minister of hij dat met mij eens is. In de eerste termijn van dit debat had hij veel woorden nodig om duidelijk te maken dat lastenneutraliteit doel en uitkomst van de kilometerheffing moeten zijn. Hij is echter ook horig aan de klimaatdoelstellingen van dit kabinet en kan dus niet langer volhouden dat lastenneutraliteit het enige doel kan zijn. Die 13 tot 17 megaton CO<sub>2</sub>-reductie moet dus minimaal een belangrijker doel zijn. Ik verzoek de minister dat met mij te onderschrijven.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb zojuist al betoogd dat er bij lastenneutraliteit al een forse kostenverhoging in zit voor de automobilist. Maar GroenLinks is toch ook de sociale partij? Is de heer Vendrik niet ook van mening dat de auto een sociale functie heeft? Zo ja, welke prijs per kilometer vindt hij dan acceptabel voor zijn achterban? Zal hij dat zijn achterban ook goed vertellen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij vertellen dat jaren al aan onze achterban. Onze achterban kent GroenLinks niet anders dan als een partij die bereid is om de gewenste maatregelen te nemen voor milieudoelen die voor ons bijzonder belangrijk zijn en waaraan wij hoge politieke prioriteit geven. In eerste termijn heb ik al verwezen naar de doorrekening van de verkiezingsprogramma's in 2002. Wij waren de partij bij uitstek die de zwaarste, de forste kilometerheffing wilden inzetten om bij voorbeeld het verkeer in overeenstemming te brengen met de klimaatdoelen die wij hebben gesteld. Die boodschap kent onze achterban al jaren. Sterker nog, ik zou een heel moeilijke boodschap hebben als ik zou zeggen de auto belangrijker te vinden dan het klimaat. Mijn achterban zou dan helemaal niets meer begrijpen van deze woordvoerder van de GroenLinks-fractie.

De heer **Madlener** (PVV): Dan kan ik niets anders concluderen dan dat GroenLinks de auto alleen nog maar toegankelijk wil maken voor een elite. Ik vraag mij af of dit nu zo sociaal is. Ik kan het in ieder geval niet uitleggen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Daarom horen Groen en Links bij elkaar: een stevig milieubeleid vraagt ook solidariteit en een evenwichtig inkomensbeleid. Daarmee heeft de heer Madlener de ontstaansredenen van GroenLinks weer aan mij ontlokt.

De heer **Koopmans** (CDA): De uitspraak van de heer Vendrik is helder: vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot is voor hem een kernpunt bij de beoordeling van de plannen. Ik begrijp dat toch goed?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zeker!

De heer **Koopmans** (CDA): Door de planbureaus is uitgerekend dat de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot het allergrootst is als de bpm op nul staat. Waarom stemt GroenLinks daar dan niet mee in?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Omdat er omvangrijke voetnoten bij deze berekeningen zijn te plaatsen. Het is namelijk maar helemaal de vraag wat er gebeurt met de automobiliteit en het aantal gereden kilometers als de bpm inderdaad volledig wordt afgeschaft. Nu hebben wij met de bpm nog een vrij forse mate van differentiatie bij de aanschaf van een auto. Mensen merken het onmiddellijk in hun portemonnee als zij een groot, zwaar en veel CO<sub>2</sub>-uitstotend voertuig willen aanschaffen. Ik moet nog zien wat daarvan in de kilometerheffing terugkomt. Dat weet ik niet. Ik weet wel wat de bpm nu betekent in termen van gedragseffecten – die zijn bescheiden, maar wel belangrijk – maar ik weet niet wat ik daarvoor in termen van differentiatie terug krijg. Daarom zijn wij niet op voorhand bereid om die een op een af te schaffen en heeft de heer Duyvendak destijds samen met de heer Van der Ham de motie ingediend, die gelukkig de steun kreeg van de PvdA en de ChristenUnie. Daarin is gevraagd die scenario's boven tafel te krijgen en te laten zien wat de kilometerheffing kan betekenen in termen van CO<sub>2</sub>-reductie en wat daarin automatisch begrepen is van het effect van de totale variabelisering, inclusief de afschaffing van de bpm en dus ook de relatieve achteruitgang die daarvan het gevolg kan zijn. De mensen zouden het namelijk bij aanschaf van een auto niet meer in hun portemonnee merken als zij een slurpend voertuig kopen.

Aan het adres van de minister merk ik op dat dit allemaal thuishoort in de scenario's die wij echt op tafel willen hebben, opdat wij helder en op basis van goede berekeningen de gewenste mate van differentiatie van de kilometerheffing kunnen afspreken. Dan moet er nog een politieke meerderheid zijn en een minister die bereid is om dat ook te gaan regelen. Er zijn dus nog heel veel stappen te zetten, voordat wij met zekerheid de mate van milieudifferentiatie in de bpm kunnen loslaten om er iets beters voor terug te krijgen. Daar zijn wij bepaald nog niet van overtuigd. Er zit echt geen beweging in. Nogmaals, dat is de reden waarom voor de zomer de motie-Duyvendak/Van der Ham is ingediend.

Uit de beantwoording van de minister begrijp ik dat de milieuscenario's nu worden opgesteld en dat wij die begin 2009 krijgen.

Nu even over de mate van differentiatie die wordt beproefd in de modelmatige berekening. Klopt het dat die mate van differentiatie niet groter wordt dan de huidige bpm die nu stapsgewijs wordt omgezet in de mrb? Of wordt de mate van differentiatie die modelmatig wordt uitgetest juist afhankelijk gemaakt van de mate van CO<sub>2</sub>-reductie die het kabinet wil bereiken? Dat zou ik, eerlijk gezegd, logischer vinden. Met andere woorden: wordt ook de maximale spanbreedte van de kilometerheffing modelmatig in die scenario's uitgetest? Ik herhaal mijn pleidooi aan de minister om een hard milieudoel in de wet op te nemen. Ligt het wetsvoorstel al bij de Raad van State, dan is het logisch als straks de uitkomsten van de berekening over de mate van variatie die met de kilometerheffing bereikt kan worden daaraan op de een of andere manier worden toegevoegd en dat ook de Raad van State daarnaar kan kijken.

Ik heb de antwoorden op de vragen over het eurovignet gelezen, maar dat was niet wat ik met mijn motie heb beoogd. De minister weet dat ook, want het debat daarover kan niet door hem zijn misverstaan. In de Transportraad over het eurovignet had hij moeten bepleiten dat Nederland zich alle ruimte voorbehoudt om alle externe kosten in een toekomstige beprijzing van het vrachtverkeer op te nemen, inclusief CO<sub>2</sub>. Dat de commissie een andere koers bepleit – bronbeleid – is niet relevant. De minister heeft mijn motie op dit gevoelige punt niet uitgevoerd en dat kan

straks consequenties hebben voor de kilometerheffing. Dan komt er een eurovignetrictlijn die paal en perk stelt aan de mate waarin CO<sub>2</sub> een grondslag wordt voor differentiatie van de heffing voor het vrachtverkeer. Dat kan en mag niet de bedoeling zijn. Ik herhaal dan ook mijn pleidooi in eerste termijn om dat recht te zetten. Ik verzoek de minister een brief naar zijn collega's in de andere 26 landen te sturen met een kopietje naar de Europese Commissie, waarin hij zegt zich vergist te hebben. Dat is de positie van Nederland en niet anders. Ik krijg graag de toezegging dat de minister zijn collega's in Europa deze brief zal sturen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het is toch even de vraag wat nu precies de strategie van de CDA-fractie is in dit dossier. Wij hebben inmiddels twee vertragingen te pakken in het hele verhaal en dat zullen zeker niet de laatste zijn: 2012 in plaats van 2011 en de invoeringskosten zijn nu al hoger dan geraamd. De eerste overschrijding hebben wij dus ook al te pakken. De minister zegt dat wij dat geen vertraging mogen noemen omdat het een bewust genomen besluit is. Dan heet het «uitstel» of «zorgvuldig». In mijn boek is dat gewoon vertraging en niets anders. Daarmee zijn wij inmiddels aanbeland in 2012 en ik kan iedereen garanderen, dat het definitieve besluit natuurlijk helemaal niet voor de verkiezingen wordt genomen. Dat wordt er keurig overheen getild. De CDA-fractie heeft dan alle ruimte om haar standpunt te herzien met het oog op die verkiezingen. Zo gaat het lopen en het CDA kan voor de verkiezingen nog alle kanten uitdraaien en dat zal ook gebeuren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Veronderstelt de heer De Krom dat minister Balkenende dan nog blijft? Dat kan dan niet anders.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zou niet weten welke gesprekken er op dit moment in de top van het CDA plaatsvinden. Dat is altijd afwachten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat ben ik wel met de heer De Krom eens. Dat moet je inderdaad altijd afwachten.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Madlener zegt dat wij het allemaal voor de verkiezingen gaan regelen zodat er niets meer teruggedraaid kan worden en de heer De Krom zegt dat wij dat erna gaan doen zodat wij nog kunnen draaien. Beide scenario's zijn bij de CDA-fractie geen onderwerp van gesprek. Wij houden het kabinet aan het regeerakkoord en elk halfjaar kijken wij of wij rood, geel of groen licht zullen geven. Dat oordeel is gebaseerd op de beantwoording van de vraag of wij de doelen halen die in het regeerakkoord zijn gesteld. Niets meer en niets meer. Dat is transparant.

De heer **De Krom** (VVD): Het is misschien vanuit die optiek voor de CDA-fractie te hopen dat het kabinet de rit niet uitzit. Dan komt de heer Koopmans daar nog mooi mee weg.

Ik zei in juli al dat de Kamer een fuik is «ingerommeld» waar zij niet meer of heel moeilijk uit kan komen. Het partieel uitvoeringsbesluit is genomen terwijl de auditrapporten van Deloitte en Gartner/Horvat niet waren afgerond. Ik vraag mij af hoe dat kan. In de gateway review stonden onderdelen op rood, maar de Kamer had die informatie niet. Hoe die 5% wordt gehaald, is volstrekt onduidelijk. De teller staat voorlopig op bijna het dubbele en er is ook geen zekerheid of enige garantie te geven dat die voorwaarde wordt gehaald. Er komt nog nadere informatie naar de Kamer, maar de verwachting op de lange termijn is dat de kosten van de kastjes wel wat zullen dalen. Het bedrijfsleven spreekt die verwachting natuurlijk ook uit, maar het legt zich natuurlijk nergens op vast. Nederland is het enige land in Europa met zo'n systeem en die dingen zullen dus niet standaard worden ingebouwd. Geen enkel ander land in Europa waagt zich aan zo'n project. Wij zijn een parallel traject ingestapt, er komen

aanbestedingen en wij gaan een hoop geld uitgeven, terwijl de wet nog niet eens door de Kamer is. De vorige keer heb ik ook al gezegd dit een buitengewoon onzorgvuldig traject te vinden. Overigens geeft de minister ook geen duidelijk antwoord op wat er gebeurt, mocht die wet onverhoopt worden afgestemd.

De lastenneutraliteit voor de automobilist is zo goed als zeker lastenneutraliteit voor de overheid geworden. In het voorjaar van 2009 krijgen wij de provinciale belasting. Het protest in de maatschappij tegen dit hele project is nog niet heel breed, omdat de kosten nog niet zijn terug te rekenen naar het individu. Zodra de wet kilometerheffing van kracht wordt, worden de tarieven bekend. Dan gaat iedereen zitten rekenen en als daar bovenop ook nog eens een provinciale belasting komt, hoop ik dat het door de heer Koopmans bepleite propagandaloket ook openstaat voor mensen die beroep en bezwaar aantekenen en dat dit ook in beeld wordt gebracht.

In de antwoorden op de vragen over de begroting lees ik wat betreft de kosten van 3,5 mld. dat mensen dan wel beter kunnen doorrijden. Dat is te hopen, maar er is geen enkele garantie dat dit ook gebeurt. Straks investeren wij hier enorm veel geld in. Krijgen wij ons geld terug als het niet gaat gebeuren? Ik betaal dit jaar en ook volgend jaar al meer wegenbelasting dan de jaren ervoor. Ik heb de volle mep aan luxebelasting natuurlijk al wel betaald en met mij miljoenen andere Nederlanders. Wij zijn er nu dus al dik voor aan het betalen en het is nog maar de vraag wat het allemaal oplevert. Het beprijzen komt nu al in de plaats van benutten. Alle virtuele opbrengsten heeft de minister al verdisconteerd in alle rekenmodellen, waardoor de conclusie nu al onvermijdelijk is dat er minder asfalt wordt aangelegd dan strikt noodzakelijk is.

Twee weken geleden was ik op een bijeenkomst van Ondernemend Nederland over de A1. De heer Koopmans heb ik daar helaas net gemist. In het rapport konden wij lezen dat de opbrengsten van de kilometerheffing daar geen of weinig effect zullen sorteren, maar men maakte zich grote zorgen omdat er geen geld was. Geld is er genoeg. Er is geld zat. Laat de minister die 3,5 mld. gewoon in de A1 en in andere hoofdtransportassen steken. Gewoon asfalt erbij aanleggen. Dan heb je tenminste wat. Dat is wat je moet doen. Ik kondig hier aan dat ik bij de begroting in ieder geval een motie van die strekking zal indienen. Die 3,5 mld. moet gewoon naar uitbreiding van de capaciteit op de wegen.

Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Koopmans over buitenlandse auto's. Het is natuurlijk compleet zot dat wij wel tol moeten betalen over bijvoorbeeld Franse wegen en buitenlanders hier niet hoeven te betalen. Dat kan gewoon niet. Die onduidelijkheid moet dus zo snel mogelijk weg. Als wij spreken over provinciale belasting, die als compensatie is bedoeld voor het vervallen van de opcenten, is het voor de provincies heel verleidelijk om nu alvast die opcenten te verhogen. Er moet een ijkjaar terug in de tijd worden gekozen. Heeft het kabinet daar rekening mee gehouden? De VVD schaart zich achter de zienswijze van de minister inzake de motorfietsen, maar tot hoe lang geldt dat? Blijven zij definitief en helemaal buiten dat systeem of zitten er ook weer mitsen en maren in dat verhaal? Ik krijg daar graag duidelijkheid over.

In antwoord op vraag 12 zegt het kabinet dat de implementatie van de kilometerprijs complex en risicovol is. Dat vind ik zo ongeveer het understatement van het jaar. Het is tien keer zo complex als alle mislukte overheidsinformatietechnologieprojecten bij elkaar. Natuurlijk staan banken, IT-bedrijven en de Bovag te juichen. Logisch, maar ik vraag mij in alle ernst wel af waarom de transportsector er nu zo'n groot voorstander van blijft. Ik kan die redenering gewoon niet volgen. Volgens mij heeft zij er helemaal niets mee te winnen.

Het besluit van juli had nooit mogen worden genomen. De aanbevelingen van de commissie-Duivesteijn zijn met voeten getreden. Er was een valse start. Een schaatser wordt na een valse start teruggefloten. Dat heeft de



Kamer natuurlijk niet gedaan en de Kamer is ongeveer gedegradeerd tot een groene knop: indrukken en ga maar verder. Voor de rest holt dit project door met de steun van de coalitiefracties. Het is een treurige gang van zaken. De minister zal er nog veel last van krijgen en de oppositie nog veel plezier.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zat gisteravond laat nog even naar Netwerk te kijken en daar zag ik opeens de heer Rutte met een pamflet «GroenRechts». Ik dacht toen dat het vandaag wel zou komen. Vandaag zouden wij echt horen welke groene, stille, zuinige en superacties de VVD zou hebben. Wat heeft zij eigenlijk in petto voor de automobilist met GroenRechts? Gewoon doorrijden of moet er nog wat gebeuren?

De heer **De Krom** (VVD): Precies het tegenovergestelde van GroenLinks! Dat is het kortste antwoord dat ik kan geven. In haar tegenbegroting is het enige wat GroenLinks doet, de kosten en de lasten met miljarden verhogen. Kleine ondernemers worden om zeep geholpen evenals de transportsector en de milieueffecten zijn zeer discutabel. Dat doen wij dus allemaal niet. Wij zijn voor een goed milieubeleid en de meest effectieve en efficiënte maatregel die genomen kan worden, is nog steeds bronbeleid uit Brussel. Daar zijn wij een groot voorstander van en dat is beter dan al dat gerommel in de marge van GroenLinks. De vorige week zag ik een fantastisch voorbeeld van een GroenRechts-verhaal. Ik heb in een nieuwe vrachtwagen van 60 ton gereden van die fabriek in Zweden. Die was helemaal geweldig. Dat soort dingen moeten wij doen. Als je ziet welke slagen er in de transportsector in de afgelopen twintig jaar op milieugebied zijn gemaakt, dan zijn die prestaties bepaald indrukwekkend. Dat is heel wat anders dan iedereen tegen veel meer kosten zijn auto uitpesten, wat GroenLinks al jarenlang wil. GroenLinks wil de mensen nog veel en veel langer in de file laten staan en kilometers laten omrijden. Dat is heel veel extra milieuvervuiling en dat is niets iets waar de VVD-fractie voor staat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Te veel van de beantwoording van de heer De Krom gaat over wat hij niet wil en dan zet hij zich af tegen GroenLinks. Ik begrijp dat allemaal wel, maar laat hij ook aangeven wat hij wel wil. Hij heeft het over bronbeleid, hoewel zijn collega's in het Europees Parlement tegen de versterking van het bronbeleid hebben gestemd.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is onjuist.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De CO<sub>2</sub>-uitstoot door de transportsector is nu ook voor de VVD een probleem. Die uitstoot groeit, zo blijkt uit alle studies. Mag dat zo maar doorgroeien of moet dat ook echt 80% minder zijn over een aantal decennia, zoals het klimaatbeleid dat voorschrijft? Is GroenRechts die mening ook toegedaan?

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb al gezegd, dat wij in ieder geval niet vinden wat GroenLinks vindt. Dat is gemakkelijk. Wij zijn voor een Europees bronbeleid, want dat is de meest effectieve en efficiënte maatregel die je kunt nemen. De resultaten op het gebied van emissies die de afgelopen twintig jaar zowel bij personenauto's als in de transportsector zijn bereikt, zijn bepaald indrukwekkend te noemen. GroenLinks houdt altijd graag een aantal mythes in de lucht, zoals het verhaal dat de luchtkwaliteit steeds slechter wordt. Maar dat is pertinent onjuist. Ik zou de heer Vendrik volkomen gelijk geven als zijn verhaal zou zijn dat het kabinet een onzinverhaal zou houden over 30% CO<sub>2</sub>-vermindering in 2020. Dat kan het kabinet namelijk totaal niet onderbouwen. Dat zijn overigens ambities die wij niet hebben gesteld. Dat kan de heer Vendrik met collega Cramer helemaal niet waarmaken.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Niet dat ik met alle antwoorden blij ben, maar dat is wat anders. Wij spreken in tweede termijn over de onzalige filebelasting die het kabinet nog steeds voornemens is in te voeren, terwijl de SP het draagvlak, voor zover dat er al was, alleen maar ziet afnemen. Vooral de gesprekspartners van belangenorganisaties – en steeds minder hun achterban – en natuurlijk de bedrijven die de kassa zien rinkelen, zijn nog enthousiast. De SP wil nog een paar dingen in tweede termijn laten terugkomen, want de rest is allemaal al in eerste termijn gezegd. Dat wij deze plannen niet zien zitten, moge wel duidelijk zijn.

Allereerst is de 5%-eis ten opzichte van de exploitatie nog steeds niet in zicht en toch gaat het kabinet onverminderd daarmee voort. Naar onze mening was dat niet de afspraak. Gebleken is dat nog steeds bij lange na niet wordt voldaan aan de voorwaarden. De vraag blijft voor de SP staan waarom de minister met de kritische notities niet gewoon open naar de Kamer is geweest, juist op een moment dat de Kamer deze kritische notities nog kon gebruiken in de debatten. De minister heeft er wel het nodige over geschreven, maar ik kan daar geen touw aan vastknopen. Hij zei juist een voorstander te zijn van transparante en open communicatie met de Kamer. Laat hij dat dan ook doen wanneer dat even wat minder goed uitkomt, want op dat moment maakt hij zijn toezeggingen ook echt waar. Als aan de 5%-eis niet wordt voldaan, moet het stoplicht op rood en niet eens op oranje.

Het is en blijft nog steeds de vraag wat uiteindelijk precies onder die 5% zal volstaan. Dat is volgens de SP altijd wel helder geweest, maar zij wil voorkomen dat wij straks op allerlei creatieve boekhoudkundige trucjes moeten terugvallen en eerdere beloftes niet kunnen worden waargemaakt. Ook nu schuift de minister het weer verder naar voren en komen wij ook steeds verder op het punt waarop het niet meer kan worden teruggedraaid, zoals ook bij andere discussies is gebeurd, bijvoorbeeld over de extra provinciale belasting. Doorschuiven blijkt het handigst, zo moet deze minister denken. De cijfers zijn natuurlijk wel essentieel en niet voor niets samengesteld. Als de 5% niet gehaald wordt, wordt deze filebelasting alleen maar erger. Gaan wij namelijk toch door, dan staat de minister voor de keuze om of de automobilist meer te laten betalen of vanuit de staatskas bij te dragen. In beide gevallen zouden wij een belofte breken. In het tweede geval gaan wij zelfs nog meer betalen, maar dan allemaal. Dat zou een pijnlijke beslissing zijn. Overigens is de SP nog steeds van mening, dat bij die 5% ook de kosten van de zogenaamde TomTom-plus moeten worden meegenomen. Dat zijn reële kosten die bij het project horen en die verplicht worden opgelegd aan iedere autobezitter. Ik neem aan dat de minister dit ook overneemt, anders is dit kastje geen TomTom-plus maar een PingPing-min, omdat de mensen dan alleen maar op extra kosten worden gejaagd.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ga ervan uit dat de heer Roemer alleen de plus bedoelt en dat wij niet ineens het hele TomTom-kastje gaan financieren.

De heer **Roemer** (SP): Dat is helder. De minister laat steeds meer aan de markt over. Hij schrijft zelfs dat het programma van eisen niet meer is dan een sober – een uitgeteeld – eisenpakket. Daarmee geven wij als overheid bijna alle sturingsmogelijkheden uit handen, ondanks een garantiespoor. Ik stel mijns inziens dan ook terecht de vraag of wij dan helemaal niets leren van een ov-chipkaart en van de commissie-Duivesteijn. Natuurlijk wil de markt het allemaal doen, maar de kans is erg groot dat de overheid daarna met de problemen zit en er vervolgens niet meer zo veel aan kan doen. Wij hebben dat ook gezien bij de ov-chipkaart. Al met al is het voor de SP steeds duidelijker geworden dat wij op een verkeerd spoor zitten. Het is vreselijk ingewikkeld. Niet voor niets zijn er al twee vertragingen,

zijn de invoeringskosten hoger dan geraamd, halen wij de 5% exploitatie nog steeds niet, hebben wij een probleem met de provinciale belastingen, hebben wij problemen met hoe om te gaan met buitenlandse rijders en is Nederland het enige land dat dit vreselijk ingewikkelde systeem wil invoeren. Daarmee is het een stap die wij niet moeten nemen. Deze filebelasting is wat ons betreft oneerlijk, veel te duur en veel te ingewikkeld.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Dapper blijven wij voorstander van de invoering van de kilometerheffing, maar maken wij ons er wel ernstige zorgen over de richting en over het proces in de komende jaren. Ik ga allereerst in op het meest milieuvriendelijke alternatief, de CO<sub>2</sub>-reductie. Ik herhaal dat die in de wet moet komen. Er moet een harde CO<sub>2</sub>-doelstelling zijn en ik ben ook van mening dat de meest milieuvriendelijke variant moet worden meegenomen. Dat is een uitspraak van de Kamer geweest en de minister moet die in ieder geval aan ons voorleggen. Dan kunnen wij weten welke effecten en consequenties dat heeft. Ik hoop dat de Kamer dat met veel warmte zal omarmen.

De 5% vormt de crux. In de beantwoording van de minister zie je namelijk heel veel kleine lettertjes. In 2009 wil hij een beetje uitwerken wat dan allemaal onder die 5% moet vallen, maar, zo stelt hij erbij, dat is geen wettelijke regeling of juridische randvoorwaarde. Het is een politieke, beleidsmatige doelstelling. Wij kunnen de komende jaren dus nog alle kanten op. Dat zijn nog eens kleine lettertjes! Daar kan de burgemeester van Madurodam nog een puntje aan zuigen. Ik heb hetzelfde gevoel als de heer De Krom als hij over het CDA spreekt. Zij spreken over allerlei stoplichten, maar ik voorspel dat het als een aquarel heel langzaam van groen naar rood gaat. Door alle ruimte in de kleine lettertjes in de beantwoording van de minister en in de bewoordingen van de heer Koopmans, zal er tot 2011 gefilibusterd worden en zal het uiteindelijk niet doorgaan, omdat het politiek niet opportuun is of zo iets. Ik kan het niet bewijzen, maar mijn politieke gevoel zegt dat wel een beetje. Bovendien hoor ik daar meer mensen over. Ik hoop alleen maar dat het niet waar is, maar ik zeg tegen de ChristenUnie en de PvdA dat zij op hun zaak moeten letten, want het is het CDA.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): D66 staat de laatste jaren erom bekend dat zij vooral aangeeft wat anderen van elkaar vinden, maar niet wat zij er zelf van vindt. Dat is op zichzelf al een bijzondere trend van debatteren. De heer Van der Ham probeert nu het CDA en de ChristenUnie tegen elkaar uit te spelen. De positie van de ChristenUnie lijkt mij echter helder, zodat er helemaal niets gefilibusterd wordt. Wel wil ik de heer Van der Ham nadrukkelijk een reactie vragen op het betoog van de heer Koopmans. Ik heb wel eens een pessimistischer onderton in zijn bijdragen gehoord dan vandaag. Ik vond dat hij, ook na de reactie van de minister, een buitengewoon constructieve bijdrage leverde. In die zin neem ik het maar eens voor hem op. Uit de bijdrage van vandaag van het CDA kan niet worden afgeleid dat het de boel verziekt en traineert, zodat wij straks bij de verkiezingen de handen vrij hebben. Ik zou graag willen weten op basis waarvan de heer Van der Ham deze veronderstelling doet. Als hij zegt dat hij dat niet heeft gedaan, ben ik benieuwd naar zijn inhoudelijke bijdrage aan dit debat.

De heer **Koopmans** (CDA): Omdat de heer Van der Ham en anderen het meest milieuvriendelijke alternatief per se in het traject willen hebben, dreigt het een onuitvoerbare operatie dreigt te worden. Ziet de heer Van der Ham dat risicoscenario ook een beetje voor zich? Laat hij daar eens over nadenken!

De heer **Roemer** (SP): Ik was nu juist geneigd om heel positief te zijn naar het CDA, dat heel open en transparant steeds verder doorschuift, maar de

minister alleen een eerlijke kans wil geven om het waar te maken. Het CDA geeft echter aan steeds meer aan de voorwaarden vast te houden en het ziet er meer naar uit dat dit niets uithaalt. Maar de heer Van der Ham begon zelf het verwijt aan het CDA met de opmerking dat de 5%-eis voor zijn fractie de crux is. D66 graaft zichzelf dus ook alvast in en haakt dus af als die 5% niet wordt gehaald. Misschien is dat dezelfde verkiezingsstunt.

De heer **Van der Ham** (D66): Nee hoor. Ik heb al in diverse debatten gezegd dat die 5% wat ons betreft niet heilig is en dat het altijd een weging zal moeten zijn. Wij mogen ons juist niet helemaal vastpinnen op die 5%, omdat dit niet te voorspellen is. Stel je voor dat je er 1% boven of onder zit. Wij laten het daar niet van afhangen, want daar zijn de belangen bij die kilometerheffing te groot voor.

Ik sta overigens volledig aan de kant van de heer Cramer. Ik deel alles wat de ChristenUnie hierover heeft gezegd. Ook de PvdA heeft een goede inbreng geleverd en als lid van de oppositie heb ik diverse keren moties van de heer Cramer gesteund en bij aanvaringen met de minister probeer ik aan zijn kant te staan, opdat wij samen dat gevecht over die kilometerheffing kunnen voeren. Ik ben dus zijn vriend. Ik hoop ook dat ik de vriend van de heer Koopmans mag zijn, maar ik weet niet of dat op lange termijn ook echt beantwoord wordt, met andere woorden of er een duurzame relatie in zit. Daar heb ik wel wat vraagtekens bij. Mijn inbreng over wat de fractie van D66 van mening is, komt erg overeen met de mening van de Cramer. Waar ik mijn twijfels op baseer, zijn de antwoorden van de minister en de openingen die ook de heer Koopmans hier geeft. Ik denk dat dit kleine lettertjes zijn. Natuurlijk is het van belang dat je goede voorwaarden stelt. Als die 5% straks 25% zou worden, krabben wij ons natuurlijk ook achter de oren. Dat spreekt natuurlijk vanzelf, maar er zit nog heel veel ruimte tussenin. Er zit ook heel veel ruimte in politieke, beleidsmatige afwegingen, die nog zo vaag zijn dat ik het CDA en deze minister er niet echt hard op kan afrekenen. Ze zijn te algemeen. Er is te veel ruimte en daar heb ik zo mijn zorgen over.

Mijn laatste opmerking gaat over de ingroei, over de manier waarop getest gaat worden. Voor het reces is nog een motie-Van der Ham/Duyvendak aangenomen over de aselekt test, om te onderzoeken of er tegelijkertijd nog andere vormen van invoering kunnen zijn. Juist doordat het verschillend tests kunnen zijn, kunnen er verschillende uitslagen komen en kunnen de kinderziekten er op tijd worden uitgehaald. De VNG heeft op 15 oktober een brief gestuurd om ook de regionale ingroei uit te testen. Ik heb dat in mijn motie niet zo uitdrukkelijk gezegd, maar het was wel een suggestie. Bij de beoordeling van de motie heeft de minister uitgesproken, dat een diversiteit aan testmethodes kan bijdragen aan de kwaliteit van de invoering, maar daarna heb ik hem niets meer horen zeggen over de wijze waarop hij de kilometerbeprijzing diverser wil invoeren. Ik krijg graag een wat explicieter antwoord over wat de minister nu de afgelopen maanden heeft gedaan naar aanleiding van de motie. De meerderheid heeft voor de motie op stuk nr. 58 gestemd. Ik zie dat de minister al een prachtige tekst voor zich heeft liggen en ik kan niet wachten totdat hij die gaat uitspreken.

### **Antwoord van de minister**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Behalve een algemeen blok, waarin ik op een aantal punten terugkom en de algemene lijn kort wil aangeven, wil ik ingaan op de planning, kosten en audits. Het tweede blok bestaat uit markt en aanbesteding en het derde gaat over het milieu. Daarna heb ik nog een restpost met antwoorden op de vragen. Vooraf wil ik opmerken dat ik blij ben dat wij het overleg van 30 oktober jl. zo ruim kunnen vervolgen. Ik heb geprobeerd de tussenliggende tijd zo goed mogelijk te gebruiken om mondelinge en schriftelijke vragen te

beantwoorden en om twee brieven, over de DAD-rapportage en de PPC, aan de Kamer te doen toekomen. Ik vind het fijn dat deze aan de agenda voor dit overleg zijn toegevoegd.

Op 30 oktober hebben wij gesproken over de kosten, planning, lasten-neutraliteit, hoofdspoor en aanbesteding. Over ingroei, spitstarief en milieu zouden wij het sowieso nog moeten hebben, nog even los van de bijdragen vandaag. Naar aanleiding van het PPC-addendum wil ik graag nader ingaan op het hoofdspoor, een eventueel ander hoofdspoor, garantiesporen en dat soort vragen. Ik kijk hierbij in het bijzonder naar mevrouw Roefs. De hoofdconclusies van de DAD-rapportage zal ik hierbij ook aanstippen.

Ik wil beginnen met een algemene observatie, ook naar aanleiding van het debat op 30 oktober en het debat van vandaag. Niet alleen door mij, maar door velen binnen en buiten deze zaal is vaak gezegd dat wij hier te maken hebben met een complex en ambitieus project. Het is geen plakje cake. Aan het begin zijn er onzekerheden, die je in het proces gedecideerd maar verantwoord moet zien te verminderen. Als wij nu alles al in beeld hadden, was dit een heel simpel project. Maar dat is het niet; dit is een ambitieus project waarmee wij in Nederland inderdaad voorop willen lopen. Het is dan ook normaal dat nog niet alles definitief in beeld is. Te midden van alle uitdagingen van het steeds verder verminderen van onze onzekerheden zal altijd het evenwicht moeten blijven bestaan tussen ambitie en stevig doorpakken en tegelijkertijd kwaliteit en zorgvuldigheid. Het hele projectteam werkt keihard en ik ga ervoor. Dat is meer dan het uitvoeren van het regeerakkoord. Wij gaan ervoor, iedere dag weer. Wel heb ik daarbij gezegd dat de spoed nooit ten koste zal en mag gaan van kwaliteit en zorgvuldigheid. Anders wordt een weekje winnen op de korte termijn heel veel ellende op de langere termijn. Juist als je dit project niet wil laten ontsporen, mag je op het vlak van kwaliteit en zorgvuldigheid nooit een onverantwoord risico nemen. Ik ben dat ook echt niet van plan. Een aantal activiteiten is parallel geschakeld om de voorgenomen zeer ambitieuze planning zo goed mogelijk te halen. Waar wij nu tegenaan lopen, is dat bij de tegenstelling tussen tempo houden en kwaliteit bewaren de consequenties van het parallel schakelen zichtbaar worden. Wij gaan dat nu voelen. In het begin kan het allemaal wel, omdat er nog wat ruimte is, maar op een gegeven moment kom je wel voor moeilijke vragen op dat punt te staan. Juist op dat soort momenten is het voor mij zaak om rust en overzicht te houden en het hele project in beeld te houden: waar ging het ook alweer over; waar zijn wij met elkaar mee bezig?

De projectorganisatie wordt als een razende Roeland opgebouwd. Dat gaat heel erg snel, maar tegelijkertijd gaat het werk wel door. Ik zie dat iedere dag weer en dat betekent heel erg veel. Wij maken veelvuldig gebruik van externe audits, want zorgvuldigheid moet vooropstaan. Wij hebben audit op audit en ik leg ze de Kamer allemaal voor. Ik ben daar zeer open in. Dat draagt verbeterpunten aan, maar tegelijkertijd willen wij snel beginnen. Als die verbeterpunten zodanig significant zijn dat de kwaliteit en zorgvuldigheid in gevaar komen als wij dat niet zouden doen, dan gaat dat voor. Dat is dan wel even vervelend voor een paar weken, maar uiteindelijk staan wij er beter voor. Ik vind dat wel van belang. Het aanbestedingstraject en het wetgevingstraject lopen vaak parallel en daardoor kan het soms niet direct duidelijk zijn wat de status van de uitwerking is en wanneer en welke trajectbesluiten aan de orde zijn. Dat geeft mij overigens de opdracht om voortdurend kristalhelder te zijn in de communicatie. Dat zijn allemaal voorbeelden waaraan je ziet dat het geen gemakkelijk project is, dat het echt complex is en dat het een project is waar je in het begin niet alles helder in beeld kunt hebben, omdat het onontgonnen terrein is. De uitdaging ligt daarin, dat zorgvuldigheid en kwaliteit altijd bovenaan moeten staan, maar dat men binnen die randvoorwaarden wel vaart met elkaar weet te maken. Dat proberen wij te

doen. Wij zullen op heel veel momenten daarover het debat met elkaar voeren. Juist omdat dit het kenmerk van dit project is, is het altijd van belang om rust en zakelijkheid met elkaar bovenaan te zetten. Juist als binnen het project deelbelangen strijden om voorrang, moet het gezamenlijk einddoel voor ogen blijven: een werkend kilometerbeprijzingsstelsel dat goed is voor ons land. Het is daarbij van belang dat Kamer en kabinet de grote kaders van deze ingrijpende stelselherziening met elkaar delen en blijvend met elkaar delen. Daarom zal ik alle go/no go-momenten indringend met de Kamer behandelen. Iedere keer weer zal de Kamer in meerderheid een nadrukkelijk go-besluit moeten nemen. Ook de verzoeken en de overwegingen van de Kamer wil ik daar waar dat ook maar enigszins mogelijk is een nadrukkelijke rol geven in dit project. Ik kijk daarbij naar de heer Van der Ham en naar de opvolger van de heer Duyvendak. Als er een motie komt waarin wordt gevraagd om scenario's voor milieudifferentiatie, dan neem ik die actief ter hand. Ik kom dadelijk terug op de vragen die ter zake zijn gesteld. Bij dit soort projecten is het van belang, dat alle vragen open worden gesteld en op het scherpst van de snede met elkaar worden bediscussieerd, opdat men voor ogen krijgt met welk soort project wij hier bezig zijn. Dus niet de ene dag een opmerking dat het kamikaze is, omdat het als een razende Roeland gaat en de volgende dag roepen dat het helemaal fout is gegaan, omdat wij een paar weken langer hebben genomen. Het is van tweeën een en ik ben van mening dat wij die lijn consistent met elkaar moeten volgen. Ik zal die stappen dus iedere keer met de Kamer nemen. Stap voor stap, dat is ook van belang voor de geschiedschrijving. Het is een megaproject en wij zullen daarvoor zorgvuldig met elkaar moeten procederen.

Voor de schorsing had ik de draad van 30 oktober willen volgen met het verzoek van de Kamer om nogmaals te overwegen welke manier van ingroei in het kilometerbeprijzingssysteem het beste is. Ik heb dat gedaan. De wijze van ingroei is ook geen exacte wetenschap, want ieder ingroeimodel kent voor- en nadelen. De aantrekkingskracht van het regionaal ingroeien voel ik heel goed. De urgentie is belangrijk en je zal dan ook in een regio snel resultaat zien. Maar alles overwegend, blijft de conclusie dat het besluit van het kabinet van 30 mei, namelijk ingroei op basis van het nummerbord van het voertuig, echt de beste keuze is. Wat is het einddoel? Een goed werkend systeem dat er komt en dat op draagvlak kan rekenen. Als je nu die twee ingroeimodellen naast elkaar legt, geeft de soepele implementatie, maar vooral ook een zo klein mogelijke kans op anticiperend gedrag van de burger voor ons de doorslag. Die vind ik beide terug bij de aselechte ingroei. Bij iedere regionale ingroeivariant is anticiperend gedrag niet te voorkomen, want voor veel rijders wordt het heel aantrekkelijk gemaakt om de auto op de naam van hun grootmoeder in Drenthe te laten registreren. Dat is een heel kleine administratieve handeling, die wellicht in de toekomst nog veel eenvoudiger wordt. Dan weet je dat je jarenlang in het andere systeem zit. Bovendien wordt de implementatie bij de regionale ingroei heel erg lastig, want de fiscale opdracht om de lastenneutraliteit te bewaren wordt welhaast onmogelijk. Er wordt tijdelijk een zeer grote claim gelegd op de beperkte capaciteit, ook van de inbouwstations. Het is niet niets om bij miljoenen auto's zo'n kastje in te bouwen.

Ook voor het spitstarief wil ik aandacht vragen. Voorop staat, dat dit samen met de andere overheden nog veel moet worden uitgewerkt. Ik heb daarbij wel verschillende belangrijke ijkpunten. Het eerste is dat het spitstarief wordt geïntroduceerd in de gebieden die daarvoor in aanmerking komen, nadat alle auto's zijn voorzien van kastjes. Ruim voor die tijd zal ik bij de Kamer terugkomen met de aanwijzing van die gebieden. In het concept-voorstel is al een aantal kaders opgenomen, evenals de voorwaarde dat er sprake moet zijn van structurele congestie. Het ligt nog niet vast waar in het land de spitslocaties zullen zijn. Dit zal samen met andere overheden in de komende periode worden uitgewerkt, waarbij uiteraard

zal worden gekeken naar omrijdeffecten et cetera. In het Nationaal Mobiliteitsberaad komt dit punt vanuit de provincies en de gemeenten terecht keer op keer terug.

Al vanaf de introductie van het systeem wil ik het spitstarief als eerste uitrollen in de Noordvleugel. Als ik dat zeg, heb ik het over een voorloopregio en dan krijg je toch iets van «regionaal» terug. Ik ben in overleg met de gemeente Amsterdam over de wijze waarop dit vorm kan worden gegeven. Ik zal dan ook bezien of het verstandig is om al voor 2016 ook in andere regio's te experimenteren, ook op basis van de eerste resultaten van het experiment in de Noordvleugel.

Het spitstarief is geen extra geld dat de automobilist wordt gevraagd. Het basistarief wordt gekort met de inkomsten van het spitstarief. Het is een communicerend vat: het totale volume geld blijft hetzelfde. Een hoger spitstarief, meer spitstarief betekent een lager basistarief. Er wordt dus geen extra geld bij de automobilist weggehaald.

De opbrengsten van basistarief en spitstarief gaan naar het rijksinfrafonds, waarover de Kamer beslist. Er is dus geen sprake van inkomsten die ergens anders naartoe vloeien, naar wie dan ook. Het komt in het rijksinfrafonds terug.

Ik ga nu over naar de milieuscenario's waarover de heer Van der Ham een motie heeft ingediend. In het debat zijn behoorlijk wat vragen gesteld die raken aan de milieudoelen. Ik heb geprobeerd die schriftelijk te beantwoorden. Daarnaast heb ik in oktober eveneens vragen van de heer Van der Ham schriftelijk beantwoord. Zoals ik gemeld heb, verken ik momenteel een aantal mogelijke scenario's voor milieudifferentiatie in de kilometerprijs, zowel differentiatie als grondslag als de daarbij behorende milieueffecten. Ik spreek dus nadrukkelijk over differentiatie als grondslag met de daarbij behorende milieueffecten. In de verschillende scenario's komen CO<sub>2</sub>, euroklasse, brandstofsoort en gewicht terug. Zij komen daar allemaal bij aan de orde. Het kabinet is van plan om de bpm voor personenauto's te baseren, te differentiëren op basis van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat is zeker voor de toekomst de belangrijkste milieuknoop.

Wij doen de exercitie met de scenario's niet voor niets, maar mijn voorkeur gaat op dit moment uit naar een scenario waarin CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstofsoort leidend zijn, althans voor personenauto's. Dat wil ik ook wettelijk vastleggen richting de Raad van State, onder voorbehoud van de uitvoerbaarheid en de milieueffecten. De resultaten van de scenario's zullen vervolgens begin 2009 beschikbaar zijn. Bij de uiteindelijke keuze moeten de tarieven uitlegbaar, maar ook herkenbaar zijn voor gebruikers. Ik heb dat al eerder gezegd. Het moet ook een preventieve werking hebben, zodat mensen de goede auto's gaan kopen, begrijpen dat zij de goede keuze kunnen maken en voor iedere kilometer worden beloond met een lagere prijs als zij een milieuvriendelijke nieuwe of tweedehands auto kopen. Dat is het grote voordeel van het nieuwe systeem en dat helpt het autopark te vergroenen.

Daarnaast zullen ook de milieueffecten nadrukkelijk meewegen, natuurlijk binnen de voorwaarden van koopkracht, rijksbegroting, uitvoerbaarheid en wagenparkeffect. Gezien het tijdspad kan ik die afweging pas inbrengen tegen de tijd dat het wetsvoorstel begin 2009 aan de Tweede Kamer wordt aangeboden. In die discussie zullen de uitkomsten van de scenario's een rol kunnen spelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor zijn antwoord, maar ik hoor hem niet zeggen hoe die keuze voor die milieuscenario's tot stand komt. In mijn beleving zou daar in ieder geval ook een scenario in moeten zitten dat echt uitgaat van de kleinste CO<sub>2</sub>-uitstoot over het geheel genomen. Is de minister het met mij eens en is hij bereid om de Kamer te laten zien welke scenario's daar dan in zitten?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Cramer, dat je het omdraait: uit milieudoelen – bijvoorbeeld CO<sub>2</sub> maar het geldt ook voor stikstof en fijnstof – kunnen ook weer varianten worden gehaald die je als het ware toetst via een modelmatige analyse. De minister noemde hier vier categorieën voor differentiatie die hij in de scenariostudie laat opnemen. Hij voegde eraan toe dat dit alleen gold voor personenauto's. Welke scenario's laat hij ontwikkelen voor het vrachtverkeer? Met name op het punt van CO<sub>2</sub> ben ik benieuwd naar het antwoord.

De heer **Van der Ham** (D66): Die vragen zijn ook de mijne en ik heb er nog een aan toe te voegen, namelijk over de regionale of aselechte ingroei. Een regionale invoering wordt zo groot dat dit allerlei problemen met zich kan brengen, maar misschien definieert de minister «regionaal» wel erg ruim als een hele provincie of de gehele Randstad. Gaat hij bij de aselechte proef ook werken met aselechte wijken? Dan kan hij ook zien wat het effect is op de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer, of zien of mensen andere keuzes gaan maken, zodat wij daarvan ook dingen kunnen opsteken wat betreft pilots. Kan de minister daarop ingaan? «Regionaal» definieert de minister erg groot en ik kan mij die bezwaren voorstellen, maar misschien kan hij het wat kleiner aanpakken en kunnen wij er lessen uit trekken. Dan hebben wij diverse vormen van testen, met alle voordelen die dat heeft.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kom even terug op de milieuscenario's, want dat is een belangrijk punt. Milieu is ook een van de doelstellingen van het systeem, in het bijzonder de vergroening van het autopark. In het algemeen wordt uit alle onderzoeken zichtbaar dat een heel groot milieueffect zit in een volume-effect. Mensen betalen gemiddeld hetzelfde. Omdat de curve van veelrijders en weinigerrijders geen rechte is, zal dus meer dan 50% in de nieuwe situatie minder gaan betalen en minder dan 50% van de automobilisten meer. Dat is een grote aantrekkelijkheid van het systeem. Maar het volume-effect slaat ook heel erg door in de CO<sub>2</sub>-doelstelling, zo blijkt ook uit ieder onderzoek. In dat verband hoop ik de heer Vendrik ooit nog te overtuigen – ik zeg dat vriendelijk – van het belang van de 100% afbouw van de bpm, waartoe het kabinet heeft besloten. Dat werkt echt sterk door.

Ik kom op de milieudifferentiatie en de scenario's. Waar nooit aan kan worden getornd, is de lastenneutraliteit. Ik heb wel eens gekscherend gezegd dat groen het maximale scenario is; als je er € 500 per kilometer op zet, weet je zeker dat je nauwelijks nog CO<sub>2</sub>-uitstoot hebt. Dat is, nogmaals, heel gekscherend gezegd. Er mag nooit getornd worden aan de uitgangspunten, zoals het platform-Nouwen die jarenlang heeft opgesteld en die ook in het coalitieakkoord door het kabinet en de coalitiepartijen zijn onderschreven. Binnen die uitgangspunten en ook binnen de uitdaging dat het nog wel communiceerbaar en begrijpelijk voor burgers moet zijn zodat wij er draagvlak voor kunnen krijgen – wij willen een andere manier van denken en een andere manier van kopen van auto's stimuleren – ben ik zeker bereid de uitgangspunten van de scenario's op die manier uit te dragen. Dat is geen enkel punt. Als de Kamer zelf nog een ander scenario in gedachten heeft, hoor ik dat graag en wil ik er graag naar kijken. Wij nemen scenario's mee, bijvoorbeeld ook de scenario's die door de mensen van VROM zijn aangedragen. Uiteindelijk komen wij voor de keuze te staan wat wij het beste scenario vinden. Ik zou toch wel gek zijn als ik binnen de uitgangspunten van eerlijkheid en draagvlak de milieuwinst van het systeem niet optimaal zou willen zien? Natuurlijk wil ik dat zien.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister vraagt ons met bepaalde scenario's te komen, zodat hij die kan doorrekenen. Ik heb in mijn tweede



termijn – maar dat was de eerste keer ook al zo – zo'n concreet scenario voorgesteld. De minister heeft de opdracht de sector verkeer en vervoer op weg naar 2020 13 tot 17 megaton CO<sub>2</sub> te laten besparen en hij zou mij een grote dienst bewijzen als hij bereid is in die scenariostudies een variant te ontwerpen waarin dat doel wordt bereikt c.q. dichterbij wordt gebracht. Dan zeg ik het nog heel vriendelijk.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik sluit mij daar zeker bij aan. Als dat kan worden uitgewerkt met alle consequenties kunnen wij dat ook wegen.

De heer **Madlener** (PVV): De prijs van een pak koffie blijft hetzelfde, maar er zit 20% minder koffie in. De minister spreekt over lastenneutraal, maar dat is natuurlijk helemaal niet waar. Ik wil dat de minister ook ingaat op de prijs per kilometer die een automobilist kwijt is. Ik wil dat ook aan de ANWB als vertegenwoordiger van de automobilisten vragen, hoewel ik dat hier niet direct mag doen.

Minister **Eurlings**: De milieuwinst van de onderzochte scenario's zal duidelijk worden. De Kamer kan vervolgens haar keuze maken in wat het meeste bijdraagt. In het kader van Schoon en Zuinig worden heel wat maatregelen in de sector verkeer en vervoer genomen. Net zozeer als bij de huidige, vaste bpm geen kwantitatief milieudoel gesteld zal zijn bij de differentiatie naar CO<sub>2</sub> zullen wij ook hier geen kwantitatief doel aan een van die maatregelen verbinden. Echter, natuurlijk zal de Kamer bij die scenario's te zien krijgen wat wij verwachten van die verschillende opzetten. Dan is de keuze aan deze Kamer welk van deze scenario's zij het beste vindt. Dat lijkt mij de goede manier.

Wat betreft het vrachtvervoer geldt het volgende. Voor vracht boven de 3,5 ton wordt gekeken naar twee scenario's, waarbij gewicht als grondslag geldt met een differentiatie naar euroklasse of waarbij CO<sub>2</sub> de grondslag is. Ook wat dat betreft, kan ik de Kamer geruststellen. Wij nemen dat serieus op.

Aan het adres van de heer Van der Ham, jarenlang een voorstander van het systeem, merk ik op dat wij echt willen voorkomen dat mensen er een potje van maken en opportunistisch gedrag gaan vertonen. Je kunt op een gegeven moment een omslagpunt in kilometers krijgen: rijdt iemand meer per jaar dan gaat hij meer betalen in het nieuwe systeem en rijdt hij minder, dan betaalt hij ook minder. Zelfs als je dat in een paar wijken zou doen, is het erg simpel om de auto een paar jaar op naam van je broer te zetten, omdat hij tien straten verder woont, omdat in deze wijk een paar jaar wel het nieuwe systeem geldt en in de wijk van je broer niet. Die kleine administratieve handeling stelt echt niets voor; dat is echt een paar minuten werk. Ik zie wel de nadelen van het niet-regionaal ingroeien, maar daarom willen wij ook een systeem, waarin over het hele land aselekt een aantal malen per jaar bepaalde kentekens worden aangegeven. Dat maakt het heel onzeker. Dan kan de auto wel op naam van de broer worden overgeschreven, maar valt die auto twee maanden later toch in het systeem. Dan heeft het overzetten van de naam geen enkel effect. Daarmee voorkomen wij dat mensen op welke manier dan ook onwenselijk gedrag zouden gaan vertonen.

Wel zullen wij proberen om met verschillende experimenten, waarin op welke manier dan ook wordt beloond om de spits wat meer te mijden en op een andere manier te rijden, inzichtelijk te krijgen wat de effecten kunnen zijn en wat ervoor nodig is. Ik ben met Amsterdam in gesprek. Vanuit Moskou heb ik de vorige week ingebeld bij een grote bijeenkomst daar, waar veel enthousiasme was en men nu al een beeld wilde krijgen van hoe mensen te triggeren zijn en wat ervoor nodig is om een goed alternatief te bieden. Dan hebben wij het over het mobiliteitsmanagement, dat wil zeggen, mensen buiten de spits laten aan- en afrijden en over het openbaar vervoer. Ik ben echter bang dat de geloofwaardigheid van dit

systeem, los van de overheidsfinanciën, snel down the drain gaat als massa's mensen oftewel de auto gaan inschrijven bij iemand die in zijn wijk woont of die auto laat uitschrijven naar iemand die buiten de wijk woont, al naar gelang het effect dat zo'n operatie zou hebben voor de eigen beurs aan het einde van de maand. Dat is de moeilijkheid, maar daar kom je gewoon niet omheen. Dat blijft een probleem.

Ik vind het heel creatief wat de heer Cramer bedacht heeft, maar hetzelfde geldt voor het hybride systeem. Ook daar kunnen mensen uitrekenen wat het voor hun concrete situatie betekent en kunnen zij besluiten of zij meedoen aan het mobiliteitsproject in hun regio of het even zullen laten. In Nederland gaat de liefde toch vaak door de beurs. Ik vind dat je daar heel erg mee moet oppassen, want dit zijn nu net dingen die het draagvlak voor het systeem, dat in essentie eerlijk is en zelfs voor meer dan 50% van de automobilisten minder kosten betekent, vaak heel snel doen verdampen. Ik vind dat jammer, want wij hadden eerder effecten gezien in sommige regio's als wij daarop geconcentreerd hadden ingezet.

In antwoord op de opmerkingen van de heer Madlener wijs ik erop, dat in het huidige systeem geen enkele verrekening voor minder of meer rijden plaatsvindt. Het is dus superoneerlijk, want hoe je ook rijdt, je bent qua betaler gewoon de klos. De rekening wordt elke maand betaald, ook al heb je de auto in de garage staan. In de nieuwe situatie steken wij gelijk over. Het punt is dus dat in het eerste jaar gelijk wordt overgestoken, of mensen nu minder, meer of hetzelfde rijden. Volgens de laatste inzichten gaat men wat minder rijden, maar als men hetzelfde rijdt of meer wordt er ook gelijk overgestoken. Het gelijk oversteken is dus de stap en vervolgens worden de bedragen bevroren. Maar goed, daarover hebben wij voor de zomer uit en te na gesproken. Ik vind het heel eerlijk dat je, daar waar je nu op geen enkele manier beloond of gestraft wordt voor de hoeveelheid kilometers die je rijdt, gelijk oversteekt na het eerste jaar en vervolgens binnen het systeem beloond wordt als je iets buiten de spits, in een schonere auto of gewoon iets minder rijdt.

De heer **Madlener** (PVV): Voor een tweedehands auto betaal je geen bpm, omdat die al is afgeschreven. Die is vaak al betaald door een bedrijf dat de auto nieuw heeft gekocht. Echter, als wij met zijn allen minder gaan rijden – en dat is de bedoeling – maar toch hetzelfde gaan betalen aan de Staat, stijgt de gemiddelde kostprijs per kilometer. Dat kan niet anders. Is de minister dat in ieder geval met mij eens?

Minister **Eurlings**: In de eerste plaats betaal je natuurlijk wel bpm. De waardevermindering van mijn auto is behoorlijk wat meer, omdat ik die bpm heb moeten betalen. Daarom staat de auto duur in de garage. In de tweede plaats steek je gewoon gelijk over. Wij halen geen cent meer of minder op in het eerste jaar van het nieuwe systeem, hoe mensen ook rijden. Niet alleen hopen en verwachten wij dat mensen wat minder gaan rijden als het meer loont om de auto iets vaker te laten staan, maar de winst zit er natuurlijk ook in dat mensen op andere tijden gaan rijden en de trein als een serieuzer alternatief zien. Bij de trein betaal je alleen maar variabele kosten als je het treinkaartje betaalt, terwijl je met de auto vaak al honderden euro's per maand kwijt bent, of je het ding nu aanraakt of niet. Dan ga je dus altijd in die auto zitten. Ik vind het dus alleszins een eerlijker systeem. Het is geen doel op zich om bij die omrekening ervan uit te gaan dat mensen minder rijden. Het hangt gewoon af van het laatste inzicht in de wijze waarop mensen op het systeem zullen reageren. Daar zal de prijsstelling op worden gebaseerd. Doel en gevolg hangen dus net andersom met elkaar samen.

De heer **Roemer** (SP): Omdat de minister zo nadrukkelijk blijft zeggen dat hij het allemaal zo eerlijk vindt, kan ik het toch niet laten om de volgende opmerking te maken. Dat bpm-verhaal van de heer Madlener klopt natuur-

lijk helemaal. Als jij een dure Jaguar koopt en daarop meer dan 40% betaalt, weet je dat dit nooit verrekend wordt in de kilometers die je gaat rijden of je moet er een half miljoen kilometers mee rijden. De bpm van een autootje dat al tien of twaalf jaar oud is, is allang afgeschreven. Degene die een tweedehands autootje heeft gekocht, betaalt uiteindelijk dus de bpm van de Jaguar. Hoezo eerlijk? Bovendien zijn er nu al cijfers en inzichten dat zeker 40% van de mensen die nu in de spits rijden dat straks allemaal gaan verrekenen via cao's en via afspraken met de werkgever. Dat zijn de mensen die dat kunnen, bijvoorbeeld omdat zij een beroep uitoefenen waar veel vraag naar is. Maar veel mensen hebben helemaal geen alternatief. Het barst nog steeds van bedrijventerreinen in de Randstad waar niet eens een bus of een trein komt, zoals Rozenburg. Deze mensen zullen dus altijd gewoon moeten doorgaan in de spits en gewoon die filebelasting moeten betalen. Hoezo een eerlijker systeem?

Minister **Eurlings**: Het is wel degelijk een eerlijker systeem. De heer Roemer zegt ook allemaal dingen die hij wat dat betreft gemakkelijk kan zeggen, maar die hij niet kan waarmaken. De SP voert campagne met filebelasting. Ik heb eerder gezegd dat de drager voor het systeem de platte heffing is, gedifferentieerd naar milieu. Wij gaan experimenteren in de Noordvleugel met een spitsheffing en gaan kijken hoe je mensen anders – met het openbaar vervoer en buiten de spits – kunt laten rijden. Bovendien heb ik voor de zomer al gezegd dat de automobilist erop vooruit gaat, inclusief de kosten voor het systeem. De opdracht van de Kamer neem ik daarbij heel serieus. De automobilist zal per autokilometer niet meer gaan betalen. Als de heer Roemer spreekt over die mooie auto – dat is een prachtauto – moet hij er ook bij zeggen dat daarvoor in de toekomst per kilometer flink moet worden betaald. De heer Vendrik sprak over CO<sub>2</sub>. Deze prachtauto heeft een heel andere karakteristiek dan een klein tweedehandsje. Overigens zijn er niet zo heel veel mensen in ons land die in een twaalf jaar oude auto rijden. De SP is voorvechter van het milieu. Als de heer Roemer het milieu heel belangrijk vindt en minder uitstoot wenst, zou het hem best wat waard moeten zijn dat niet het hele land in twaalf jaar oude autootjes rijdt. De meeste mensen kijken best wel af en toe naar een nieuwe of een redelijk goede tweedehands auto. Als de Kamer zou zien hoe Nederland een uitzonderingspositie heeft met die bpm, hoe die bpm ook de kosten van een nieuwe Opel Astra gigantisch verhoogt, terwijl in België een Volkswagen Golf hetzelfde kost als een Volkswagen Polo in Nederland – om de verhoudingen even te schetsen – wordt de aanschaf van een nieuwe auto straks veel goedkoper. Dat vind ik niet alleen veel eerlijker, maar in een Europa zonder grenzen vind ik het heel moeilijk vol te houden dat wij zo'n hoge belasting hebben. Wij hebben die discussie vaak met elkaar gevoerd en wij zullen die discussie ook nog vaak krijgen als wij over de tarieven komen te spreken. In de uitgangspunten zijn echter met het besluit van het kabinet van 30 mei de principes van eerlijkheid en dergelijke heel goed vastgepind.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd stel ik voor, dat de minister de rest van zijn beantwoording in een keer afmaakt. Daarna kunnen de leden nog een interruptie te plaatsen.

Minister **Eurlings**: Ik ben blij dat ik het PPC Addendum naar de Kamer heb kunnen sturen, het onderzoek naar de reikwijdte van de dienstverleners in het hoofdspoor. Ik ben daar blij mee, omdat de commissie in de eerste termijn heel duidelijke vragen had over juist dit thema. Met het onderzoek in de hand en na gesprekken met marktpartijen hebben wij een goede basis om hier verder te spreken over al dan niet een uitbreiding van dienstverlening door service providers tot en met inning en dwangvordering door de extra stap die wij gaan zetten. In de conclusie ben ik duidelijk: een echte end-to-end modellering in het hoofdspoor, dus inclusief inning

en dwangvordering, is een optie die ik heel serieus overweeg. Dat is ook gewenst, want op een gegeven moment is dat beeld minder positief. Daarbij is het wel van belang dat risico's en onzekerheden goed in beeld moeten zijn. Dat mag namelijk niet mis gaan. Dit geldt al in het algemeen, maar dit geldt a fortiori bij inning en dwangvordering. Het gaat over belastinggeld en bij dwangvordering komt er nog meer bij kijken. Wij hebben het over risico's op het vlak van techniek, dat wil zeggen het systeem en het debiteurenrisico. Daarom zal ik in het certificeringstraject samen met de belangstellende partijen de condities nader uitwerken waaronder inning en dwangvordering kunnen overgaan naar de markt. In de certificering moeten die garanties worden vastgepind. Een andere duidelijke conclusie is overigens dat inning en dwangvordering twee zijden van dezelfde medaille zijn. Wij mogen ze in elk geval niet scheiden. Dat is ook een conclusie van dit PPC Addendum en het is in lijn met wat de publieke kant van de zaak – lees: Justitie – ook eerder heeft gezegd, namelijk dat het alles of niets is. Ik vind dat ook reëel en dat wordt hier ook onderschreven.

Ik kom nu op de vragen van de Kamer en allereerst die over planning, kosten en audits. Wat zeggen nu die verschillende audits? Ik hecht eraan om nogmaals te zeggen, dat ik de maximale openheid betracht. Ik leg de Kamer alles voor. Zodra wij wat extra tijd namen, heb ik dat de Kamer ook voorgelegd. Ik heb zelfs gezegd dat ik geen stappen zou zetten voor de afronding van dit debat, ondanks het feit dat de Kamer voor de zomer een besluit heeft genomen.

Naar aanleiding van de vragen over de gateway wil ik graag uitdrukkelijk schetsen hoe ik met de verschillende audits ben omgegaan. In juli heb ik in het debat gemeld dat er sprake was van een gateway. Ik heb gezegd, dat experts en accountants bij het gehele proces meekijken. Internationale topexperts worden hierbij ingeschakeld. Het accountantsrapport bij de basisrapportage is kritisch en signaleert punten die verbetering behoeven. Terecht heeft de Auditdienst oog voor de fase waarin het project verkeert. De gezamenlijke conclusie is dat in deze fase nog niet alles kan zijn uitgekristalliseerd. Bij de overgang naar de uitvoeringsfase zullen opnieuw audits worden uitgevoerd op kritische onderdelen van het project. Er is een audit comité ingericht dat toeziet op het opstellen en uitvoeren van het auditprogramma. Ik heb hiermee een citaat uit het debat gegeven. Bij elk go/no go-besluit zal een gateway review plaatsvinden door topexperts. De door deze experts aangegeven punten om nader uit te werken, het organisatiemodel, de publieke organisatiestructuur en de planning bevestigen het eigen beeld. Deze punten worden nogmaals getoetst.

Mijn projectorganisatie heeft bij de afronding van het partieel uitvoeringsbesluit en het implementatieplan gebruik gemaakt van de bevindingen uit de gateway review. Dat is nadrukkelijk gebeurd. Bovendien zijn voor alle onderdelen waar de rode oordelen betrekking op hadden – rood niet in de zin van «gaat niet door», maar doe een aantal dingen voordat je door kunt – zoals de gateway review adviseerde, trajecten gestart om deze belemmeringen voor de dialoof fase van de aanbesteding weg te nemen. Die rode oordelen, dat nog een aantal dingen moest gebeuren, gingen met name over de dialoof fase in het voorjaar 2009. Die processen zijn direct ingezet. Een eerste rode licht betrof trouwens een van die aanbevelingen. Het was juist de aansporing om te besluiten over het concept, dus te besluiten tot het partieel uitvoeringsbesluit. Dat was de eerste aanbeveling van de gateway. Dat moest gebeuren. Dat was een heel belangrijke aanbeveling. Verder zorgen wij met het addendum op de PPC en de uitwerking van het publieke domein voor een scherpe definiëring van de publiek-private interface. Ik wil nogmaals benadrukken dat ik de dialoof fase en de aanbestedingsprocedure pas zal starten als ik de aangegeven maatregelen alle zorgvuldig heb uitgevoerd. Daar komt de zorgvuldigheid weer. Dus voor het volgend voorjaar, voor de dialoof fase, moet dat zijn

gebeurd. Op dat moment gaan wij immers in de uitvoeringsfase het commitment aan op de inhoud van het partieel uitvoeringsbesluit. De twee andere audits, van Deloitte en Gartner, moesten vervolgens het beeld geven of het verantwoord was om de aanbesteding in gang te zetten of niet. Deze audits bevestigden voor een groot gedeelte het beeld dat de projectorganisatie al had uit de interne kwaliteitscontroles, namelijk dat het niveau van de architectuurbeschrijving en de functionele eisen omhoog moesten voor de start van de aanbesteding. Tot die tijd ging het project ervan uit dat die verbeterslag gemaakt zou worden parallel aan de preselectie voorafgaand aan de dialoofphase van de aanbesteding. Overigens constateerde Deloitte wel dat de uitwerking op dat moment voldeed om daarop een partieel uitvoeringsbesluit en het implementatieplan te baseren. Deloitte voegde een zeer belangrijke conclusie toe aan het beeld dat bij de projectorganisatie bestond over de voorbereidingen op de aanbesteding. Deloitte constateerde namelijk dat niet aantoonbaar was dat de afbakening van de vijf tijdkritische percelen de juiste was. De letterlijke constatering was: Door het ontbreken van integrale architectuur kan onvoldoende geverifieerd worden of gedefinieerde aanbestedingspercelen goed zijn gekozen. Het was dit verzwarende punt van het project dat de eerste doorslaggevende reden was om mij te adviseren extra tijd uit te trekken voor verbetering en afronding van de systeemeisen en het ontwerp. De audit van Deloitte kwam gereed op 11 augustus.

Ik heb vervolgens deze audit, het toen bestaande beeld van Gartner en de gateway in totaliteit voorzien van mijn commentaar, met name dus op basis van deze aanbeveling van Deloitte, en de Kamer voorgesteld om inderdaad extra tijd te nemen. Het betrof hier de afbakening van percelen – ik kom hiermee terug op de conclusie van Deloitte – die al bij de aankondiging van de aanbesteding scherp moest zijn en niet kon wachten tot de fase volgend jaar waar de gateway zich op richt, namelijk de dialoofphase. Een extra reden om de aanbesteding uit te stellen waren de gesprekken met de markt in die periode. Daaruit blijkt dat er in elk geval bij een behoorlijk deel van de marktpartijen behoefte was aan meer duidelijkheid en dus wat extra tijd.

De advisering gebeurt in twee stappen. In eerste instantie hebben wij twee weken extra de tijd om te bezien welke impact de bevindingen uit de audits precies hadden en in tweede instantie tien weken om de knelpunten ook echt te kunnen oplossen. Ik heb de Kamer dat toen ook direct gemeld. Het besluit om tien weken tijd te nemen, is per brief van 5 september aan de Kamer gecommuniceerd. Zoals gebruikelijk, heb ik met de voortgangsrapportage de total set of audits aan de Kamer aangeboden, de gateway, de second en de third opinion gecombineerd met mijn managementreactie. Ik heb er bewust voor gekozen daarbij ook de gateway toe te zenden, ondanks het feit dat deze reviewmethode bedoeld is als een intern sturingsinstrument voor de opdrachtgever, het directoraat-generaal, juist om te voorkomen dat ooit ook maar iemand het beeld zou hebben dat welke informatie dan ook wordt achtergehouden. Ik houd niets achter de tong. Dat heb ik gezegd toen ik net minister was en mijn kennismakingsoverleg met deze commissie mocht hebben. Ik heb om alle kritische toetsen gevraagd. Ik heb nog maar eens een third opinion laten uitvoeren, nog een toets erover heen. Alle kritische toetsen die nog zullen komen, zullen met de Kamer worden gewisseld, soms vertrouwelijk omdat er informatie in staat die niet echt naar buiten dient te komen. Alles zal worden gewisseld en zo is het ook dit keer gebeurd. Of dat vertraging heet of uitstel, dat maakt mij allemaal niet zo veel uit. Ik heb er zeer bewust voor gekozen om eerst die twee weken te nemen en vervolgens die tien weken. Ik zou het ook volstrekt onverantwoord vinden als ik die tijd niet zou nemen. Het is goed bestede tijd, omdat je anders later in het traject een groot risico loopt. Het kan nog wel vaker voorkomen in dit lange proces dat er een moment komt, dat wij met elkaar constateren dat een zorgvuldigheidsslag gemaakt moet worden voordat wij verantwoord

door kunnen. Nogmaals, het is geen plakje cake. Het is geen simpel project.

Voorzitter. De deterministische planning is nadrukkelijk gehanteerd als een intern sturingsinstrument om het tempo erin te houden. Het implementatiebesluit start inbouw vracht is deterministisch voorzien in 2011, maar ik heb eerder gezegd dat dit alleen gebeurt als echt alles meezit. De kans dat wij dit niet redden, was vanaf het begin al heel wat groter dan de kans dat wij dit wel redden. Dat betekent allerm minst dat wij achteroverleunen. Wij zullen iedere dag proberen risico's te voorkomen en te vermijden en, als zij er zijn, ze zo snel mogelijk op te lossen. Als je echter zegt dat zorgvuldigheid nooit het kind van de rekening mag worden, moet je je ook niet onverantwoord laten opjagen en een onrealistische weg inslaan.

Het uitgangspunt voor de 5%-norm is het coalitieakkoord. Zoals toegezegd, zal ik de Kamer nader informeren over de precieze definiëring van de posten die onder de 5% vallen. De onzekerheid rond die raming is er natuurlijk nog. Wij hebben ook eerder met elkaar gewisseld dat het erom gaat dat je met iedere stap dichterbij die 5% komt. Op het moment dat wij het finale implementatiebesluit moeten nemen – voorzien voor 2011 – moeten wij met elkaar overtuigend kunnen zeggen dat het eindbeeld inderdaad onder die 5% zit. Als je pas tien auto's heb ingeschakeld, wegen de systeemkosten per auto heel zwaar door. Dat is logisch. Dat beeld moet je dan hebben en met iedere stap moet je daar dichterbij in de buurt komen. Het is dus aan de Kamer – allereerst aan de partijen die het coalitieakkoord hebben gesloten en zichzelf en mij die 5%-norm hebben opgelegd – om die afweging iedere keer te maken. Wij zijn nu een stuk teruggegaan, uit mijn hoofd van 8,9% naar 7,8%. Daar zitten de verdere markteffecten nog niet bij. Ik heb er dus vertrouwen in dat de markt gelijk had toen zij de Kamer en mij liet weten, dat die 5% echt haalbaar is. Maar het zal moeten blijken. Wij verwachten daar dus veel van de markt. Ik zeg daar direct bij dat wij ook veel verwachten van de value added services. Ik begrijp wel dat sommige bedrijven alleen willen verdienen aan het ophalen van de centen zelf, maar voordat je het weet, draait de overheid heel snel op voor het financieren daarvan. Wij verwachten, ook vanuit ons belang voor de belastingbetaler, maar ook door een reële inschatting van wat er kan in die markt, best veel van die added services. Om die reden willen wij de markt en het hoofdspoor ook de volledige ruimte geven. In de raming is op dit moment geen rekening gehouden met marktontwikkelingen en innovaties. Via de aanbestedingen en volgens een concurrentiegerichte dialoog zal in de komende tijd meer zicht ontstaan op die 5%. Ook daar wordt de onzekerheid steeds kleiner en wordt het beeld steeds scherper. Dat hoort ook weer bij zo'n proces, waarin je stap voor stap die onzekerheden met elkaar wegneemt. Het besluitvormingsproces sluit hierbij aan met zeer heldere go/no go-momenten, stap voor stap.

Het bedrag van 240 mln. komt met name door een variatie in de schatting van het aantal voertuigen in 2016. Over de prijs per kastje zijn wij overigens zeer conservatief. Die schatten wij zeer hoog in. Bureau Horvat heeft aangegeven dat de kostenraming echt conservatief is en dat de kans groot is dat het eerder goedkoper zal zijn dan duurder.

Eerder hebben wij besproken, onder andere aan de hand van de basisrapportage, dat volgens de 5%-definitie nieuwe kastjes er niet in zitten. Ik heb geprobeerd ze te larden met onze verwachting van de TomTom-plus, dat wil zeggen een TomTom waarin deze functionaliteit is ingebouwd. Ik voel echter achter de opmerking van de heer Koopmans, dat dit niet mag betekenen dat er geen maximale druk staat op de markt om het steeds goedkoper te doen. De druk moet maximaal worden. In die zin zeg ik dan ook toe dat wij de Kamer een overzicht zullen sturen van de laatste stand der dingen rond de verwachte prijs van de apparatuur en hoe zich die ontwikkelt, zodat wij ook daar de vinger aan de pols kunnen houden. Daarvoor zal de grote praktijktest heel erg belangrijk zijn, want wij begin-

nen er pas mee. Wij zijn pas aan het begin van het traject, maar ik pak de opmerking van de heer Koopmans in die zin op, dat wij ook daar nadrukkelijk in beeld zullen brengen wat de te verwachten kosten zijn en hoe zich die ontwikkelen. Dat kan dan ook weer een ondersteuning zijn van de besluiten die wij along the way met elkaar moeten nemen over de functionaliteiten de wijze waarop. In die zin vat ik het punt van de heer Koopmans op, want het zou niet goed zijn als je door die 5% de volle druk hebt om het systeemkosten naar beneden te krijgen, terwijl je geen oog houdt op de kostenontwikkeling van de plus in de TomTom. Ik kom de heer Koopmans daarin graag tegemoet.

Voorzitter. In antwoord op de vraag van onder anderen de heer Madlener merk ik op dat in de aanbestedingsprocedure een aantal formele beslismomenten is ingebouwd, te weten het uitvoeringsbesluit, voorzien voor eind 2009 en het implementatiebesluit in 2011. Het implementatiebesluit is de laatste «knop» waarmee het licht echt aan gaat. In de aanbesteding wordt ook gebruik gemaakt van exitmogelijkheden in de te sluiten contracten. Hiermee heeft de Kamer op de cruciale momenten het heft in handen. Dit lijkt mij nadrukkelijk een garantie in de richting van de Kamer. Het gaat dus om de grote momenten die wij met elkaar moeten doornemen. In de aanbesteding zijn er twee heel cruciale momenten. In de eindfase wordt een grote knop omgezet naar een uitvoeringsbesluit of naar een implementatiebesluit.

Mevrouw Roefs heeft gesproken over het level playing field. Zelf heb ik groot belang bij een echt level playing field tussen hoofdspoor en garantiespoor. De overheid heeft groot belang bij het ontstaan van het hoofdspoor, want daarmee ontstaat de meest optimale marktwerking. Hoofdspoor is hoofdspoor en blijft hoofdspoor. Ik zeg het nog maar eens. De innovatie en de concurrentiedruk die van het hoofdspoor uitgaan, zullen hard nodig zijn om de kosten van het systeem verder te doen dalen. Ik heb de markt op dat vlak gewoon nodig. Ik verwacht er ook veel van op basis van wat de markt eerder zelf heeft voorspeld. Naar verwachting kan het risico van oneerlijke concurrentie worden geminimaliseerd, mits er sprake is van een level playing field tussen het hoofdspoor en het garantiespoor. Ik besef dat de service providers ook andere commerciële diensten mogen aanbieden dan de kilometerprijs, iets wat het dedicated backoffice sowieso niet zal doen. Daarom is het dan wel weer een onderscheidend iets. Men kan dus aan beide meedoen; het is á volonté. De vraag is gesteld of er nog wel een markt komt in optie C – de MSP-markt – als de inning niet bij de markt wordt belegd. De markt is een divers begrip. Uit rondetafelgesprekken met diverse marktpartijen blijkt dat een paar marktpartijen wel degelijk de inning willen doen, maar dat er ook marktpartijen die dat niet willen doen. Er zijn bijvoorbeeld toekomstige MSP's die geen interesse hebben in de inning. Zij zien vooral een business case in de andere diensten die zij kunnen aanbieden en niet in de inning en dwangvordering. Met de partijen die die inning wel graag willen doen, zal ik in gesprek gaan om het certificeringsproces en de voorwaarden waaronder dit kan verder uit te werken. Als inning en dwanginvordering privaat worden uitgevoerd, zal het level playing field bij de certificering expliciet aan de orde komen. De vergoedingen voor die partij die het wel doet, zullen daarbij ook aan de orde komen.

De vraag is gesteld of er nog wel een hoofdspoor komt als het garantiespoor eenmaal werkt. Dat is een terugkerende vraag. Hoofdspoor is hoofdspoor. Het is van belang dat die markt ontstaat. Er mag dus geen oneigenlijke concurrentie uitgaan van het garantiespoor. Ik zou mijzelf in de wielen rijden. Daarom zal ik in de gaten houden of dat level playing field wel echt zal ontstaan. Partijen mogen inderdaad deelnemen aan hoofd- en garantiespoor.

Onder anderen mevrouw Roefs heeft gevraagd of ik het verschil in uitstoot van CO<sub>2</sub> bij diesel en benzine ook meeneem. In het voorkeurscenario, waarin CO<sub>2</sub>-uitstoot en brandstof leidend zullen zijn, zal ook

gekeken worden naar de effecten, zowel voor de diesel- als voor de benzinepersonenauto's. Het zal ook een rol spelen bij de eindkeuzes die wij daarin volgend voorjaar zullen maken. Ik zal de Kamer nader over de verschillende scenario's inlichten en over de wijze waarop wij daarin met personenauto's staan. Eventuele tips horen wij graag.

De heer Van der Ham heeft gesproken over de milieuvriendelijke variant. In de verschillende scenario's zullen meerdere varianten worden meegenomen. Ik kan nogmaals toezeggen dat ik de Kamer de scenario's zal doen toekomen. Alle voorstellen en alternatieven worden objectief doorgerekend. Als er een scenario is en de Kamer vraagt waarom wij dat niet laten doorrekenen, dan horen wij dat graag en zullen wij kijken of wij ook dat kunnen laten doorrekenen. In die zin staan wij er heel open in. Nogmaals, binnen de voorwaarden van eerlijkheid, lastenneutraliteit en draagvlak zouden wij wel gek zijn als wij niet het maximale milieueffect willen bereiken. Ik communiceer dat open en als wij iets over het hoofd zien, horen wij dat graag. Wellicht kunnen wij dan nog een extra scenario meenemen.

De heer Vendrik heeft een motie ingediend die ik met naam en toenaam in de Transportraad heb genoemd. Ik heb gezegd dat wij de vrijheid willen hebben om bij onze kilometerbeprijzing een differentiatie door te voeren zoals wij die willen. Ik heb dat daar nadrukkelijk uitgesproken. Dat is ook waar in de motie om wordt gevraagd. Er was aandacht voor wat ik zei en dat is op zich al heel wat. Al eerder heb ik in het plenaire debat aangeven dat wij sowieso een heel brede range hebben voor de vaststelling van het tarief. Ik heb tientallen centen per kilometer genoemd met allerlei bandbreedtes. Ik heb ook nadrukkelijk uitgesproken dat wij de vrijheid willen hebben om binnen ons systeem te kunnen differentiëren. Ik zal ook voor die vrijheid blijven knokken, in lijn met hetgeen de Kamer mij in de motie heeft gevraagd. Ik vond het dus niet zo gek – en ik hoop dat de heer Vendrik het nu ook niet meer zo gek vindt – dat mevrouw Roefs in eerste termijn aangaf, dat ik daarmee de motie naar behoren heb uitgevoerd. Is aanpassing van het wetsvoorstel nog mogelijk? Ik heb de termijnen genoemd. Het wetsvoorstel gaat naar de Raad van State. Het is zeer wel mogelijk en denkbaar dat het wetsvoorstel wordt aangepast op basis van inzichten uit het onderzoek en de scenario's. Wij doen ze niet voor niets. Wij willen kijken wat echt het beste is om te doen, zoals ik zojuist in een interruptiedebat met de heer Van der Ham heb besproken. Vanzelfsprekend zal dit allemaal transparant aan de Tweede Kamer worden gemeld en met de Tweede Kamer worden bediscussieerd.

Voorzitter. Ik ben actief op zoek naar mogelijkheden om buitenlandse personenauto's te laten meebetalen voor het rijden in Nederland. Dan heb ik het niet alleen over het effect dat wij in Frankrijk bij de péage de euro's in het mandje moeten gooien, maar ook over de grenseffecten. Ik zou het nogal gek vinden als onze medelanders uit Brasschaat of Lanaken met een niet-geringe auto over de grens komen en dan maar in een ander regime vallen of helemaal niet hoeven te betalen. Ik vind het voor het draagvlak dan ook van belang dat iedereen op een bepaalde manier aan het systeem meedoet. Dat lijkt mij heel logisch. Ik heb wel gezegd dat kosten en baten daarbij van belang zijn en heb gevraagd hoe dit Europeesrechtelijk in de beste vorm kan worden gegoten.

Ik heb inmiddels onderzoek laten verrichten naar mogelijke technische en organisatorische maatregelen om de buitenlanders erbij te betrekken. Denkbaar is om een soort elektronisch vignet te introduceren. Dat zou een technische mogelijkheid kunnen zijn. Als goed nabuur moet ik dat natuurlijk wel in Europees verband afstemmen. Eerder hebben wij de Kamer – begrijpelijk – te hoop zien lopen over plannen in België die ineens en nogal rauw werden gepositioneerd en die niet echt klantvriendelijk en op maat gesneden waren. Je kon bijvoorbeeld geen dagkaartje pakken als je ging shoppen in Antwerpen. Nu kunnen de zuiderburen ook van ons verwachten dat wij samen met hen kijken naar een systeem dat ook daar



op enig draagvlak kan rekenen. Het buitenlandse vrachtverkeer doet sowieso vanaf het allereerste begin mee, laat daar geen twijfel over bestaan, maar ik wil ook kijken hoe het mogelijk kan worden dat ook voor buitenlandse personenauto's moet worden betaald. Ik probeer dat wel zodanig te doen dat de Nederlandse automobilist daarvan niet de dupe wordt is. Het systeem mag niet veel duurder worden dan het opbrengt. Wij proberen het dan ook een beetje kosteneffectief vorm te geven. Maar voor het draagvlak is het van belang om het wel te realiseren. Ik begrijp de wens van het CDA en anderen naar een tijdig inzicht. Binnenlandse Zaken zal de Kamer binnenkort met een brief inlichten over de verder te nemen stappen en de voorgenomen besluitvorming over de opcenten. Dat ligt allereerst bij Binnenlandse Zaken, maar ik heb het signaal al gegeven aan de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en ik zal dat nogmaals doen, dat de Kamer graag snel duidelijkheid op dit dossier krijgt. Op het vlak van de provinciale en gemeentebelastingen spelen nog meer discussies en Binnenlandse Zaken zal in dat proces een leidende rol moeten spelen. Het kabinet en deze minister vinden het rechtvaardig dat de opcenten van de toekomst – die geen opcenten meer zijn – niet louter aan de automobilist worden gehangen. Net zo goed als de fietser straks moet betalen, kan de automobilist zich afvragen waarom hij tot nu toe de enige was die moest betalen voor opcenten die algemeen als provinciale inkomstenbron worden gebruikt. In mijn visie is het veel eerlijker als iedere inwoner van een provincie gaat betalen en niet alleen die automobilist. Daar komen wij nog op terug. De Kamer kent het standpunt van de regering, maar heeft ook uitdrukkelijk gezegd dat wij niet te lang mogen wachten met die duidelijkheid te creëren. Ook Binnenlandse Zaken heeft gezien dat de opcenten de laatste jaren behoorlijk zijn opgeplust. Juist dat ministerie moet heel wel in staat worden geacht om dat gesprek in den brede met de provincies aan te gaan. Het verzoek om snelheid heeft de Kamer terecht gedaan. Het creëert rust bij decentrale overheden als zij weten hoe het in de toekomst moet verlopen. Ik zal dat signaal krachtig doorgeven aan staatssecretaris Bijleveld. Wat betreft de motoren verschillen de heer Cramer en ik van mening. Ik respecteer zeer de heldere stellingname van de ChristenUnie. Als wij motoren daarin zouden meenemen, zouden wij niet met vraagstukken rond fraude en technische complexiteit zitten, maar ook met extra portalen. Wat dat betreft, hebben wij onze analyse heel serieus opgesteld. Bij vrachtwagens wordt aan de voorkant gefotografeerd en ook personenauto's hebben een kenteken aan de voorkant. De vergelijking met Duitsland gaat in dit verband minder op, omdat in dat systeem alleen vrachtauto's op het hoofdwegennet deelnemen. In onze situatie zou dat heel veel extra kosten betekenen. Aan het adres van de heer De Krom merk ik op dat mijn tongval soms niet helpt, maar zelfs in Limburg betekent «niet» niet. Het komt er niet. Een volgend kabinet kan dat natuurlijk anders beslissen. Misschien schaft dat ook wel de ov-kaart voor net-afgestudeerden af. Het staat iedereen vrij om daarin zijn eigen keuzes te maken, maar ik zeg als minister dat het niet gebeurt. Ik zeg ook niet «nog niet». De wetgeving gaat niet uit van motoren, of de Kamer zou mij moeten tegenhouden of bijsturen.

De heer **De Krom** (VVD): Dat komt door het Limburgse woordje «vooralsnog» dat er elke keer weer bij stond.

Minister **Eurlings**: Dat stond in een bijlage, ergens helemaal achteraan. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel staat heel nadrukkelijk dat wij het niet zouden doen. Het was een uitgelekt concept uit het Nationaal Mobiliteitsberaad en daar stond «vooralsnog» inderdaad nog in. Later is het woordje nog een keer voorgekomen in een bijlage, maar ik had de Kamer al eerder bezworen dat «niet» niet is. Ik hoop dat de Kamer nu voldoende gemoedsrust heeft om dit blijmoedig in ontvangst te nemen.

Voor de relatie met de nieuwe kentekenplaat kom ik nadrukkelijk terug bij het wetsvoorstel en het handhavingsconcept. Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar kentekenplaten die niet gestolen kunnen worden. Als wij mogelijkheden zien, wil ook ik die extra stappen zetten om fraude uit te sluiten. Het zou ook kunnen helpen bij de controle en de betrouwbaarheid daarvan kunnen opplussen. Zodra ik er een beeld over heb, kom ik daarmee bij de Kamer terug. Ik heb dat eerder in het debat over de verkeersveiligheid toegezegd.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Als de minister spreekt over «kostenneutraliteit» bedoelt hij «opbrengstneutraliteit». Dat betekent geen kostenneutraliteit voor de automobilist. Die zal meer kwijt zijn per kilometer. De minister rijdt zelf in een MG en daar zit echt geen bpm meer op. De lasten van de bpm gaan verschuiven. Dat leidt tot een hogere prijs per kilometer en ik vind het jammer dat de minister dat niet duidelijk benoemt.

De minister verwacht veel van de added services. Ik denk dan vooral aan hoge incassokosten. De boete die je nu betaalt als je je wegenbelasting niet betaalt, wordt straks door die bedrijven geïnd als je te laat hun rekening betaalt.

De minister schat de prijs van de kastjes zeer hoog in. Ik wijs hem erop dat de minister een afschrijvingstermijn van zeven jaar heeft gesteld voor de kastjes. Ik heb in zeven jaar wel vier TomToms versleten en die zitten nog niet eens onder mijn motorkap. Ik kan dan ook voorspellen dat het dure kastjes worden als je er zeven jaar mee moet doen. De minister schat het dus veel te gunstig in.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan moet u de gebruiksaanwijzing van dat ding eens lezen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Is het starten en het afschaffen van het garantiespoor ook een go/no go-besluit? Met andere woorden: gaat de Kamer daarover en komt dat heel duidelijk naar ons toe? Ik heb nog geen antwoord gekregen op die vraag.

Het is een go/no go-model, maar hoe moet ik dat nu rijmen met het feit dat in het coalitieakkoord staat dat wij een onomkeerbare stap nemen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil de minister danken voor zijn soms buitengewoon uitvoerige beantwoording. Uit het antwoord op een van de vragen heb ik niet goed kunnen herleiden hoe in de toekomst de mogelijkheden worden opengehouden om gedifferentieerd naar tijd en/of plaats op basis van milieukeurmerken van het voertuig kan worden overgegaan. Er moet een zodanig model ontwikkeld worden dat wij toekomstvast zijn.

Mijn model voor de hybride ingroei komt volgens mij wel tegemoet aan het bezwaar van de minister. Ik begrijp zijn opmerking over het uithollen door mensen die alleen de voordelen zien en niet de nadelen, maar tussen de mensen die bijvoorbeeld een convenant hebben gesloten in het kader van mobiliteitsmanagement zitten vogels van allerlei pluimage. Dat komt volgens mij dus tegemoet aan de angst van de minister hiervoor.

Naarmate het enthousiasme toeneemt in dit debat om de buitenlanders wel te laten betalen, neemt ook mijn wrevel toe om de motoren er niet bij te betrekken. Dat begint mij echt te irriteren. Alle argumenten die worden gebruikt om het juist wel te realiseren, zijn dan ineens niet meer van toepassing op de motoren. Ik vind het langzamerhand te zot voor woorden worden. De minister neemt zichzelf niet serieus door te snel al een positie te hebben gekozen wat betreft die motoren. De manier waarop er daarover wordt gesproken, neem ik hem zo langzamerhand kwalijk. Dat spijt mij voor een overigens goed debat.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. In het regeerakkoord wordt gesproken over onomkeerbare stappen en wordt een aantal randvoorwaarden geformuleerd. Aan alle moet worden voldaan wat de CDA-fractie betreft. Het is goed dat Duitsers gaan dokken en Belgen gaan betalen. Het is ook goed dat de minister de milieukeurmerken meeneemt, maar wij moeten opletten dat wij het systeem niet zo ingewikkeld maken dat het weer duurder wordt. Ook de prijs van het invoeren van de milieukeurmerken is voor de CDA-fractie een punt waarop zij haar keuze gaat maken. Ik heb een aantal keren naar voren gebracht dat wij sterk aan die 5% hechten. Het systeem moet betaalbaar blijven. Wij zijn dan ook blij met de toezegging van de minister wat betreft de kastjes, maar wij zitten nog niet helemaal op dezelfde lijn hoe daarover te oordelen. Wij zien dat in de komende maanden wel gebeuren. De inzichtelijkheid helpt alvast. Wij zijn van mening dat wij ervoor moeten zorgen dat het op termijn allemaal binnen 5% blijft.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik persisteer namens mijn fractie in het verzoek aan de minister om de milieudoelen die met de kilometerheffing bereikt moeten worden, op te nemen in de wet. Ik hecht opnieuw aan het punt dat ik in eerste termijn benoemde en dat nu even voorbij kwam, namelijk de regionale groei. De minister vreest perverse effecten. Ik zou daartegenover willen stellen dat je ook echt je auto kwijt bent als je per se bij een regionale start van een systeem de kilometerheffing wilt ontwijken. Die auto moet dan op naam van iemand anders komen. Dat lijkt mij een krachtige drempel tegen het al te veel optreden van die perverse effecten. Ik hecht er zeer aan dat de minister daar verder op doordenkt en niet nu al het model van regionale groei affakkelt. Ik krijg hierop graag een reactie.

Over het eurovignet komen wij op 2 december te spreken. De schriftelijke toelichting was completer dan de mondelinge toelichting van de minister hier. Het gaat natuurlijk over de CO<sub>2</sub>-uitstoot waar Nederland de Europese Commissie niet had mogen volgen. Dat doet Nederland wel. Dat is het springende punt hierin.

De minister heeft ons zojuist uitgenodigd om mee te denken over verschillende milieuscenario's, scenario's waarin milieukeurmerken naar voren komen. Ik vraag een heldere toezegging van de minister, dat zijn ambtenaren werk maken van een scenario waarin de mate van differentiatie en de hoogte van de heffingen zodanig vormgegeven worden dat de kabinetsdoelen om de beoogde CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2020 te behalen – 13 tot 17 megaton – bereikt worden en dat dus de milieudoelen – CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof – leidend zijn voor een van de scenario's. Als de minister dat toezegt, zijn wij tevreden. Anders zou het toch verstandig zijn op dat punt nog een motie in te dienen, want het is voor mijn fractie wezenlijk om straks de kilometerheffing langs de lat van dat scenario te leggen. Ik krijg dan ook graag de gevraagde toezegging.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Behalve deze Kamer is er nog een instituut dat heel scherp in de gaten zal houden wat de vermeende opbrengsten van het rekeningrijden zullen zijn en dat is de Europese Commissie. Daar ligt het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit met het oog op het verkrijgen van derogatie. Ik ben ervan overtuigd dat de Commissie heel goed zal kijken in hoeverre de inschattingen van dit kabinet op het gebied van rekeningrijden die al overal in zijn verdisconteerd, ook in het NSL, realistisch zijn. Dat komt pas medio volgend jaar en ik zie dat allemaal met veel plezier tegemoet. Wanneer is er voor de minister aanleiding om de stekker uit dit project te trekken?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het kan nog een heel leuke worden: men heeft een onomkeerbaar besluit afgesproken en men heeft een aantal

randvoorwaarden afgesproken. Het CDA laat nu horen dat beide doelen gehaald moeten worden, maar de kans is toch niet denkbeeldig dat het op enig moment niet allebei te halen is. Dan is voor mij de vraag of de minister dan kiest voor dat onomkeerbare besluit en toch doorgaat of dat hij de voorwaarden van dermate groot belang vindt, dat hij niet doorgaat. In aansluiting op de vraag van collega De Krom ben ik er benieuwd naar hoe groot de minister de kans acht dat bij het go-moment de dan zittende minister en de Tweede Kamer besluiten dat stoppen kapitaalvernietiging betekent, gezien wat in het voortraject allemaal is afgesproken en gedaan. Dat betekent dat toch wordt doorgegaan en dat wij de forse meerkosten voor onze rekening moeten nemen. Hoe groot acht de minister de kans dat dit een reëel scenario is?

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De kleine lettertjes bij dit debat, bij de beantwoording en bij de inbreng van onder andere het CDA moeten voortdurend in het oog worden gehouden. Inderdaad, zojuist hoorde ik mevrouw Roefs ook een beetje verontrust vragen welk onomkeerbaar besluit wij tijdens deze periode nu eigenlijk nemen. Het enige wat misschien straks is afgesproken en in gang is gezet, is de afschaffing van de bpm. D66 is daar geen tegenstander van, maar dat mag natuurlijk niet het enige zijn. Ik kijk dan ook in de richting van de PvdA en de Christen-Unie: laten zij het CDA daaraan houden!

Ik heb nog een vraag over de milieueisen. GroenLinks en D66 hebben in de motie-Van der Ham/Duyvendak gezegd, dat de meest milieuvriendelijke variant erin moet worden meegenomen. Ik heb precies dezelfde vraag als de heer Vendrik, namelijk om de doelstelling van 13 tot 17 megaton CO<sub>2</sub>-reductie als uitgangspunt te nemen. Wat moeten wij doen om daartoe te komen? Daarna kunnen wij namelijk kijken of wij dat op die manier willen vormgeven dan wel of wij aan andere knopjes moeten gaan draaien. Maar dan hebben wij in ieder geval inzicht in de eventuele consequenties daarvan. Als de minister dat wil toezeggen, voorkomt hij wat mij betreft een motie op dat punt.

Ik begrijp de bezwaren van de minister tegen de regionale ingroei wel, maar ik heb een heel concrete vraag gesteld: kan hij binnen de aselechte testen een regionaal element inbouwen? Dat kan elk halfjaar of elk jaar fluctueren. Daar kan ook die onzekerheid worden ingebouwd, die nodig is om perverse effecten te voorkomen. Kan de minister daarop ingaan? Ongetwijfeld is daarin een middenweg te vinden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Aan het adres van de heer Madlener merk ik op, dat ik heel erg duidelijk ben geweest over de bpm. Ik heb mijn MG nieuw gekocht. Enkele jaren geleden werd nog de MGF gebouwd, maar nu helaas niet meer. Intussen is het in Chinese handen en staat MG niet meer voor Morris Garages maar voor Modern Gentlemen. Het moet niet gekker worden. Die MGF was nieuw te koop en ik heb dat gedaan. Daar zat heel veel bpm op. In het buitenland was die auto ook veel goedkoper dan in ons land. Ik merk dat nog ieder jaar in de afschrijving. Als je de garage uitrijdt, is je slag naar beneden groter dan in het buitenland, omdat je van een veel hoger punt begint te dalen.

De certificering is van groot belang voor de incasso. Wij kunnen het de marktpartijen alleen laten doen als wij voldoende garanties kunnen inbouwen in de certificering. Het beeld wat de kastjes betreft, is dat zij gewoon in een auto blijven en een auto heeft een cyclus van ongeveer zeven jaar. Wij kijken nog naar de details, maar wij gaan ervan uit dat auto wordt gekocht met het kastje erin, ook als je de auto tweedehands koopt. Wat betreft het garantiespoor kan ik mevrouw Roefs toezeggen dat wij het besluit over het al dan niet – liever niet dan wel – moeten opschalen van het garantiespoor absoluut samen met de Kamer nemen. Samen komen wij voor de keuze te staan of wij het garantiespoor nog nodig hebben of dat wij het hoofdspoor definitief als de lijn definiëren.

Ik wil niet flauw doen en verwijzen naar de uitspraak «zoals de waard is...» Wij zijn zeer serieus in de uitvoering van het coalitieakkoord en wij willen zo snel mogelijk stappen zetten, omdat wij ervan overtuigd zijn dat alleen de combinatie van bouwen, benutten en beprijzen ons land weer op gang kan krijgen. Wij hebben ons heilig voorgenomen om de termijn in deze zin te gebruiken om iets aan die filedruk te doen en echt maatregelen te nemen die helpen. Elk besluit dat wij nemen, is een belangrijk besluit. In de tijd van mevrouw Netelenbos is ook al een keer veel geld uitgegeven waarna vervolgens niet kon worden doorgepakt, maar wij denken dat wij het op een goede manier doen, zo snel mogelijk, maar vooral heel zorgvuldig en met veel energie. Wij vragen heel veel mensen mee te kijken. Wij hebben een internationaal review team en een tender board. Wij hebben er vertrouwen in dat dit gewoon lukt. Stap voor stap zullen wij het doen. Eind 2009 zal er een opschaling komen in het kader van het uitvoeringsbesluit. Dat is een heel belangrijk moment. Vervolgens krijgen wij implementatiebesluiten over de vracht- en de personenauto's. Natuurlijk kan de kwaadspreker zeggen dat wij al geld uitgeven, maar je kunt het van twee kanten zien. Of je zegt dat wij geld uitgeven waardoor het moeilijker wordt om straks «neen» te zeggen – de SP – of je zegt dat wij het ultieme besluit nog niet is genomen waardoor er onzekerheden blijven – de PvdA – maar de zekerheid zien wij vooral in het proces. Wij doen het niet voor niets. Wij doen dit omdat wij het eerlijker en beter vinden en omdat het de bereikbaarheid vooruit helpt. Het kan het milieu dienen en anders zouden wij 7 mld. meer nodig hebben gehad in de Nota Mobiliteit. Gerrit Zalm en Karla Peijs hebben dat met elkaar afgesproken: omdat die kilometerprijs er komt, vermijd je een gat van 7 mld. in de Nota Mobiliteit. Iedereen die dus tegen de kilometerbeprijzing is, zou eigenlijk 7 mld. extra moeten steken in de aanleg van wegen om dezelfde effecten te bereiken.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb hier er bezwaar tegen dat de minister andere conclusies oplegt, terwijl hij eigen ideeën en voorstellen heeft gebruikt om de files te bestrijden. Dit zou alleen gelden als je hier achterover gaat zitten leunen en niets doet. Mijn partij heeft al genoeg voorstellen gedaan. Ik distantieer mij echt van deze beschuldiging en ik vind dit ook echt niet kunnen!

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil graag dat de Kamer geïnformeerd wordt over de kostenteller, opdat wij bij ieder besluit weten hoe veel geld er al is uitgegeven en hoe veel het besluit kost. Welke infrastructuur betrof dat toen de minister zei dat die 7 mld. niet is uitgegeven aan infrastructuur?

Minister **Eurlings**: Iets wat niet is uitgegeven en waar hebben wij het aan uitgegeven? Dat eerste zal moeilijk zijn, maar wat het tweede betreft zal in ieder voortgangsrapportage met punten en komma's staan wat is uitgegeven en waartoe besloten is.

De SP komt toe dat men andere plannen had, bijvoorbeeld met de snelbus. Ik heb het echter niet over de SP-plannen gehad, maar over de feitelijkheid bij de Nota Mobiliteit. Gerrit Zalm en Karla Peijs zeiden dat men anders 7 mld. extra nodig had gehad om dezelfde doelen te bereiken. Dat is een feit dat ik heb geconstateerd vanuit mijn verantwoordelijkheid die ik als minister heb overgenomen van de vorige.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft nadrukkelijk gezegd dat je een gat van 7 mld. slaat als je tegen deze kilometerheffing bent. Dat bestrijd ik, want dat vind ik echt een heel oneerlijke manier van debatteren. Wij hebben de problematiek op een andere manier opgelost.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister heeft gewoon gelijk.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft helemaal geen gelijk.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Als de heer Roemer echt een lumineus idee heeft, waarmee hij zonder kilometerheffing en zonder miljarden extra die doelen fantastisch kan bereiken, wacht ik zijn rapport graag af en zal ik, als altijd, daar ook serieus op reageren.

De heer Koopmans heeft gelijk dat het een set van zaken is. Het gaat onder andere om de betaalbaarheid en de uitlegbaarheid en die horen ook bij de milieudoelen. Wij moeten ook een suboptimalisatie voorkomen. Er werd mij gevraagd wanneer ik zelf de stekker eruit zou trekken. Ik ben positief ingesteld en ik hoop dat ik de stekker er nooit uit hoeft te trekken. Voor mij als minister zijn de principes van Nouwen boven iedere twijfel verheven: dat zijn eerlijkheid en draagvlak, gelijk oversteken. Die laat ik niet los. Ik laat het geen oneerlijk systeem worden. Daarbij moet de bereikbaarheid worden gediend, want ook dat is een hoofddoel. Ik wil voorkomen dat wij slechts op één doel gaan focussen, dat dit het leidend principe is en dat de rest daaronder zou lijden. Dat laat ik niet toe. Vanuit die portee en ook gezien het feit, dat de bpm gedifferentieerd is en geen kwantitatieve doelen bevat, lijkt dit mij een geste aan de Kamer. Laat zij daar dan ook serieus op ingaan in haar reactie. De scenario's die worden toegerekend, zal ik de Kamer doen toekomen. Als de Kamer andere ideeën heeft, laat zij die dan geven. Dan reken ik die ook door. Aan het begin van volgend jaar kunnen wij bezien wat al die scenario's opleveren. The floor is yours! Het is aan de Kamer om met ideeën te komen. Ik zal daar serieus mee omgaan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vind het prachtig en ik wil graag zien wat er door de minister zelf wordt doorgerekend op het terrein van milieudifferentiatie. Volgens mij ligt er echter een concreet verzoek aan u, namelijk om ook het scenario door te rekenen waarin de hoogte van de heffing en de differentiatie zodanig zijn vorm gegeven dat de doelen met betrekking tot CO<sub>2</sub>-uitstoot, fijnstof – de kabinetsdoelen op het terrein van milieu – met de kilometerheffing in 2020 gehaald zouden kunnen worden.

**Minister Eurlings:** Dat is volstrekt ondoenlijk en ik zal ook precies uitlegen waarom. Schoon en Zuinig is een hele set maatregelen, waarmee wij het doel moeten bereiken. In de afspraken staat ook het belang van bronbeleid en van bijmenging biobrandstoffen, die een dominant effect zullen hebben. Ik vind het niet doenlijk om met alle maatregelen bij een maatregel ineens het einddoel het leidend principe te laten zijn. Het is een set maatregelen. Daarmee krijg je zo'n druk op een systeem dat ik dat gewoon niet reëel vindt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het gaat niet om de politieke wenselijkheid, maar puur om het inzicht. Bovendien heb ik zojuist gezegd dat het bronbeleid niet goed gaat en dat de bijmengverplichting bij biobrandstof is verlaagd. Het is niet vreemd dat GroenLinks denkt dat de focus wat meer op de kilometerheffing komt te liggen. Los daarvan, het gaat niet over de vraag of de minister dat wenselijk vindt. Hij nodigde de Kamer uit om verzoeken bij hem te melden. Welnu, bij dezen doe ik dat verzoek. Laten wij nu niet ingewikkeld doen. GroenLinks wil het graag weten.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Het gaat juist om het doel. Ik wil inzichtelijk hebben welke consequenties dat zou hebben voor de prijs, zodat wij ook kunnen kijken of wij het op die manier helemaal zouden moeten doen dan wel of wij elementen daaruit kunnen overnemen. Wij zitten daar over het algemeen wat genuanceerder in dan GroenLinks. Het gaat puur om het effect wanneer je aan een bepaald knopje draait. Het is geen vraag aan de minister om dat onmiddellijk in te voeren. Die bezwaren kan ik mij namelijk op dit moment best voorstellen. Het gaat om het inzichtelijk maken.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik wil ook nog even op de uitnodiging ingaan. Wat zou het opleveren als die 3,5 mld. investeringskosten nu eens niet werden besteed aan die kastjes, maar wel aan asfalt? Dan pakken we de grootste knelpunten. Leg daar maar voor die 3,5 mld. stukken asfalt neer. Ik ben benieuwd naar wat beter werkt. Waarom doet de minister dat niet? Laat hij dat ook maar uitrekenen.

Minister **Eurlings**: Wat dat zou opleveren, is een gat van precies dezelfde 3,5 mld. Wij moeten overtollige bureaucratie voorkomen en net zozeer als de vorige woordvoerders de ratio van mijn stelling zeer inzagen, wil ik de lijn van datgene wat de heer Nouwen al jarenlang heeft uitgewerkt, uitvoeren. Gerrit Zalm heeft dit als een nadrukkelijk onderdeel van de Nota Mobiliteit vastgesteld en hij heeft met zijn niet geringe kennis van financiën samen met Karla Peijs aangegeven, dat er anders een gat valt van om en bij 7 mld. Als er nu 3,5 mld. in wegen wordt gestoken, is er nog een extra gat van 3,5 mld. op te vullen. Dat is een probleem. Daar wordt de bereikbaarheid echt niet beter van, alleen maar slechter. Die analyse ligt er al jaren.

De heer Van der Ham heeft een interessante handreiking gedaan. Nogmaals, ik zou wel gek zijn als ik niet binnen de principes, de randvoorwaarden, de eerlijkheid en de vertaalbaarheid niet het maximale milieueffect zou willen hebben. Maar laten wij nu met elkaar kijken of wij een scenario hebben vergeten. Is dat het geval, dan rekenen wij dat door en brengen wij in beeld wat dat toevoegt. Op basis daarvan kunnen wij de discussie voeren over het beste scenario of het niet nog meer kan opleveren als wij aan die knoppen draaien. Laten wij het inderdaad in die volgorde doen in plaats van het macrodoel van alle maatregelen nu als enige leidend te verklaren voor een maatregel, namelijk de kilometerprijs. Dan wordt alles namelijk wel heel erg scheef getrokken, want daarmee wordt miskend dat er een hele set van maatregelen is waarmee het doel moet worden bereikt. In die zin wil ik graag doen wat de heer Van der Ham voorstelt. Ik wil die scenario's aan de Kamer voorleggen. Als de leden met hun contacten in de milieuwereeld tot de conclusie komen dat dingen niet zijn meegenomen, moeten zij die aanleveren zodat wij ze ook op hun effect kunnen doorrekenen.

De **voorzitter**: Ik wil hiermee het debat afsluiten. Ik heb begrepen dat er een VAO wordt gewenst. Namens de commissie zal ik morgen dat verzoek doen.

#### **Toezeggingen**

- De minister zal de Kamer in het eerste kwartaal van 2009 nader informeren over de definitie van de exploitatiekosten.
- De minister zal de Kamer op het moment dat de resultaten van de grote praktijktest bekend zijn, nader informeren over de stand van zaken van de (vervangings)kosten van de OBE's en de ontwikkeling daarvan.
- De Kamer wordt op een later moment geïnformeerd over de invoering van spitstarieven, op welke locaties en op welke wijze.
- De minister zal het wetsvoorstel kilometerprijs begin 2009 voorleggen aan de Kamer en dan komt de minister ook terug op de doorrekening van de milieuscenario's en op de milieudifferentiatie in de kilometerprijs.
- De minister zal de Kamer de door te rekenen milieuscenario's doen toekomen.

- De staatssecretaris BZK zal de Kamer binnenkort informeren over het omzetten van de provinciale opcenten. De minister VW zal de wens van de Kamer om hier spoed mee te betrachten, overbrengen aan de staatssecretaris BZK.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Blok

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,  
Aptroot

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep