

Huizinga-Heringa

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid aan de heer Roemer voor het stellen van één verhelderende vraag.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal het proberen. Dan moet ik mijn vraag goed formuleren, voorzitter.

De **voorzitter**: Graag ja.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris zegt dat zij criteria heeft opgesteld en dat er aan die criteria wordt voldaan. Ik vind het echt van de zotte dat er ingestemd wordt met een voorstel waardoor mensen die een vervoersbewijs hebben, zoals studenten die niet in Rotterdam wonen, niet gewoon met het openbaar vervoer kunnen reizen waarvoor zij een geldige kaart hebben. Ik vind het van de zotte dat de staatssecretaris zo weinig oog heeft voor de gigantische problemen van blinden en slechtzienden met en zonder blindengeleidehonden in Rotterdam en dat zij Rotterdam voor die mensen tot een speeltuin maakt.

De **voorzitter**: Dat is meer een constatering dan een vraag.

De heer **Roemer** (SP): Dan stel ik de vraag aan de staatssecretaris.

De **voorzitter**: Dat is wel handig.

De heer **Roemer** (SP): Waarom heeft zij dat gedaan?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De verhelderende vraag van de heer Roemer is natuurlijk altijd goed, maar ook goed omdat hij mij eraan herinnert dat hij nog een andere opmerking heeft gemaakt waarop ik vergeten ben te antwoorden. Hij heeft inderdaad vorige week schriftelijke vragen gesteld naar aanleiding van de situatie met de studenten. Hij heeft ons gevraagd daarop voor het VAO te antwoorden. Wij hebben daar alle energie in gestoken, maar omdat het voornamelijk een onderwerp betreft dat bij OCW ligt, is daarvoor medeparafering van OCW nodig. Dat is tot op vandaag nog niet gelukt. Vandaar dat er straks een uitstelbriefje komt met deze opmerkingen. Ik denk echter wel dat hij best tevreden zal zijn met de beantwoording van de vragen, voor zover ik ze heb gezien en als OCW ermee akkoord gaat. Nogmaals, de regionale consumentenorganisaties, waaronder ook de organisaties van blinden en slechtzienden, zijn akkoord gegaan met het uitzetten van de strippenkaart in Rotterdam.

Ik kom bij de tweede motie van de leden Mastwijk en Roefs, waarvan het dictum luidt: "verzoekt de regering eerst over te gaan tot het elders uitzetten van de strippenkaart respectievelijk het papieren vervoerbewijs als zich eventueel voordoende problemen afdoende zijn verholpen". Ik kenschets deze motie als ondersteuning van mijn beleid. Ik heb met alle invoerende decentrale overheden afgesproken dat dit ook zal gebeuren als uit de pilot in Rotterdam zaken te voorschijn komen die moeten worden aangepast. Deze motie, die bedoeld is om ons allemaal bij de les te houden, beschouw ik als ondersteuning van mijn beleid.

De **voorzitter**: Eén vraag, mijnheer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Betekent dit dat de strippenkaart

in Amsterdam niet zal worden afgeschaft als de problemen die ik bij Rotterdam hebesignaleerd, bij Amsterdam niet zijn opgelost, bijvoorbeeld de problemen met de studentenkaart? Dat lees ik hieruit en dat vindt de staatssecretaris ondersteuning van beleid?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het betekent, zoals in de motie staat, dat de oplossing overal moet worden toegepast waar de ov-chipkaart wordt ingevoerd, wanneer problemen niet afdoende worden verholpen. De ervaringen met de evaluatie van de pilot in Rotterdam worden dus overal toegepast waar de ov-chipkaart wordt uitgerold. Als er problemen zijn die niet afdoende zijn opgelost, moeten die worden opgelost.

De heer **De Krom** (VVD): Dit is weer een van die opendeurmoties waar niemand tegen kan zijn. Wij stemmen de laatste drie weken over gemiddeld zo'n honderd moties per week. Ik kijk ook een beetje naar u, voorzitter. Daartussen zit een flink aantal waaraan de regering de kwalificatie geeft: ik neem haar over of ik beschouw haar als ondersteuning van het beleid. Ik vraag daarom de CDA-fractie en de PvdA-fractie als medeondertekenaar waarom deze motie nog in stemming dient te komen.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Dit is geen vraag aan de staatssecretaris. Ik geef het woord aan de heer Mastwijk. Ik neem aan dat hij zal spreken namens beide fracties.

De heer **Mastwijk** (CDA): Als mevrouw Roefs het niet eens is met wat ik ga zeggen dan is zij mondig genoeg om daarop eventueel een aanvulling te geven. Ik heb in mijn bijdrage ook gesproken over het werk dat de heer Peters en de zijnen nu in Rotterdam verrichten om ervoor te zorgen dat de heer Kroon en anderen in dit land goed bij de les blijven. Dat is de strekking van mijn motie. Het moet goed duidelijk zijn dat wij niet fluitend, met de ogen dicht, per 1 april aanstaande de strippenkaart in Amsterdam uitzetten, mocht het fout gaan in Rotterdam, mochten zich problemen voordoen, zoals de heer Roemer heeft geschetst, met de toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden. De staatssecretaris weet dit net zo goed als ik. Dat is de boodschap die deze motie mede uitstraalt. Mevrouw Roefs knikt "ja", dus zij is het met mij eens.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Dinsdag aanstaande zullen wij stemmen over de ingediende moties. Ik dank de staatssecretaris.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 2 december 2008 over **de Transportraad**.

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik, als het u schikt, heeft u het woord.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Ik zal een motie indienen in het kader van een operatie

Vendrik

herstel. Ik heb enige tijd geleden een motie ingediend waarin de minister de opdracht kreeg om in Europees verband uit te dragen dat de komende Eurovignetrichtlijn ruimte moet laten voor bijvoorbeeld Nederland, en natuurlijk voor alle andere lidstaten, om zelf te bepalen welke externe kosten in eventuele variabele heffingen worden betrokken en hoe de grondslag daarvan er uitziet. Ik heb deze motie ingediend en het was volstrekt helder dat CO₂ mee begrepen moest worden.

De minister heeft dit deel van de motie anders uitgelegd in Brussel. Ik formuleer het nog vriendelijk, want volgens mij heeft hij de motie op dit gevoelige punt niet uitgevoerd. Ik kan dit niet op me laten zitten en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een Kamermeerderheid zich uitsprak voor de motie-Vendrik, waarin de regering werd opgedragen, zich in de Transportraad uit te spreken voor vrijheid van lidstaten om zelf te bepalen welke externe kosten in de kilometerheffing kunnen worden opgenomen en zelf de hoogte van het tarief te kunnen vaststellen;

constaterende dat tijdens het algemeen overleg volkomen helder was dat de indiener van de motie daarbij ook CO₂ onder externe kosten verstaat;

constaterende dat minister Eurlings in de Transportraad dit punt naast zich heeft neergelegd, maar het standpunt heeft ingenomen dat Europees bronbeleid en (in de toekomst) deelname van de transportsector aan het ETS de te bewandelen weg is om CO₂-reductie in deze sector te behalen;

constaterende dat deze argumenten al tijdens het AO gewisseld werden, maar de Kamer toch niet ervan weerhielden, een ander mandaat aan de minister mee te geven;

overwegende dat deze gang van zaken een ernstige schending van de positie van de Kamer betekent in het Europese besluitvormingsproces;

spreekt uit dat het Eurovignet op geen enkele manier een belemmering mag vormen om CO₂ als grondslag voor kilometerbeprijzing voor het vrachtverkeer mee te nemen,

draagt de regering op, dit standpunt vanaf heden in de Transportraad uit te dragen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 200 (21501-33).

Ik schors de vergadering enkele ogenblikken opdat de minister kennis kan nemen van de inhoud van de motie.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister Eurlings: Voorzitter. De motie en het debat waren volgens de heer Vendrik glas- en glashelder. Dat is een boude stelling. Wij constateren namelijk dat mevrouw Roefs, die de motie heeft ondersteund, wel degelijk van mening is dat ik in Brussel uitvoering aan de motie heb gegeven. Op zijn zachts gezegd, splitsen de geesten zich hier wel zeer. Dit versterkt het beeld dat de motie van de heer Vendrik van 7 oktober helemaal niet zo eenduidig is.

Ik heb de motie er nog eens bijgehaald. Het woord CO₂ valt niet één maal. Er staat gewoon dat landen de vrijheid moeten hebben om te bepalen welke externe kosten en welke kilometerheffing kunnen worden opgenomen. Dat heb ik ook bepleit in de Europese Raad en ik heb daarmee naar eer en geweten invulling gegeven aan deze motie.

De heer Vendrik komt nu met een motie die veel nadrukkelijker is. Dat is interessant. Er staat dat er op geen enkele manier een belemmering mag worden gevormd om CO₂ als grondslag in te voeren. De heer Vendrik richt zijn motie nu op de CO₂.

Ik zou de Kamer nog een reactie geven op de motie-Koopmans c.s. van 26 november. Deze motie vond ik een stuk realistischer dan de motie van de heer Vendrik. De motie van de heer Koopmans maakt namelijk een verschil tussen de voertuigcategorieën waarvoor het nu al mogelijk is in het basistarief de differentiatie van CO₂-uitstoot vorm te geven en de andere categorieën waar dat nog niet mogelijk is. In de motie-Koopmans wordt verzocht om bij de categorie waarbij dat nog niet kan, te kijken op welke manier wel differentiatie van CO₂ mogelijk is. Die motie zal ik uitvoeren en ik zal met gezwinde spoed samen met Europa kijken of er een andere manier is om iets te doen met de CO₂-differentiatie voor het vrachtverkeer. Ik zet daar positief op in.

De heer Vendrik vraagt in de motie die hij nu voorlegt, de CO₂ als grondslag voor de kilometerbeprijzing in het vrachtverkeer vorm te geven. Ik heb al eens gezegd dat de Kamer veel mag verwachten van een minister van Verkeer en Waterstaat, maar niet dat hij over water kan lopen. Op dit moment is er geen categorisering voor CO₂ in de vracht. Dat kunnen wij leuk vinden of niet, het is er gewoon niet. Ik gooi de deur nadrukkelijk niet dicht. Ik heb dat ook in het debat gezegd. In 2013 gaan wij evalueren en ik zal bespoedigen dat die categorisering alsnog plaatsvindt, maar ik ben van mening dat wij daar niet op moeten wachten.

Ik vind de motie van de heer Koopmans een betere lijn uitzetten. Laten wij nu met gezwinde spoed kijken hoe wij op een andere manier een CO₂-differentiatie voor de vracht kunnen realiseren. Laten wij daarbij geen deuren dichtgooien. Ik ben principieel niet tegen het opnemen van CO₂ in de heffingsgrondslag van externe kosten. Het is echter wel een feit dat de Commissie er weloverwogen voor heeft gekozen de kosten van CO₂ buiten de scope van dit voorstel te houden. De Commissie wil op een andere manier zo snel mogelijk de doelstellingen bereiken. Ik ontraad dan ook aanneming van de nu ingediende motie.

De heer Vendrik (GroenLinks): Mijn vraag gaat over de

Eurlings

laatste paar zinnen van de minister. Hij zegt dat hij geen principieel tegenstander is van het opnemen van CO₂ in de heffingsgrondslag voor het vrachtverkeer. Dat moet hij in Europa dan maar regelen. Als de Europese Commissie met het concept-Eurovignetrichtlijnen haar zin krijgt, doet het er straks niet meer toe wat wij hier in meerderheid vinden. Het mag dan gewoon niet. Het is niet relevant of het nu kan of niet en of er nu categorieën zijn of classificaties. De enige vraag die wij nu te beantwoorden hebben, is of wij de ruimte willen hebben om straks, op een nader moment, tegen deze minister of zijn opvolger te kunnen zeggen dat CO₂ onderdeel uitmaakt van de grondslag voor de kilometerheffing voor het vrachtverkeer. Die ruimte moet de minister in Europa bevechten. Hij heeft dat tot nu toe niet gedaan. Vandaar dat ik hem daartoe in deze motie oproep. Omdat ik dat in de eerdere motie ook al deed, kan daarover, ondanks de uitspraak van mevrouw Roefs, geen onduidelijkheid bestaan. Die uitspraak was een tikje onhandig, maar ik ben de indiener van de motie. Leuk dat de minister erop wijst, maar ik ga over de uitleg.

De **voorzitter**: Maar ik heb uw vraag nog niet gehoord.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vraag de minister hoe hij kan zeggen dat hij hiervan geen principieel tegenstander is. Hij zorgt er in Europa namelijk niet voor dat het straks mogelijk wordt om CO₂ op te nemen als grondslag voor de kilometerheffing.

Minister **Eurlings**: Zolang er geen categorisering van vrachtauto's is op basis van CO₂, kan het technisch niet. Dat kunnen wij leuk vinden of niet, maar ik kan zwart niet wit maken en wit niet zwart. De Commissie heeft niet "nooit" gezegd. De Commissie zegt absoluut niet "nooit". Zij zegt dat zij in 2013 gaat evalueren of het dan wel mogelijk is. Ik hoop dat u mijn aanbod waardeert dat ik in de raad ga bespoedigen dat de categorisering wordt uitgewerkt. Zolang die categorisering er niet is, heeft het dus geen zin. Ik vind het een goede keuze van de Commissie om het op een andere manier te proberen, want dat is in het belang van het milieu. Ik ontraad met het oog hierop de motie.

Ik zie overigens niet in hoe wij die differentiëring kunnen invoeren, voordat de categorisering is geregeld. Dat kan technisch domweg niet. Als wij ons in de fuik van de motie laten lokken, gebeurt er de komende jaren in de praktijk niets. Mevrouw Roefs en anderen willen net als ik dat wij gaan onderzoeken hoe wij de differentiatie op een andere manier kunnen vormgeven. Dat is de reden dat ik een beetje buiten de orde van het debat om de Kamer heb aangeboden om de motie van de heer Koopmans van 26 november uit te voeren. En dat betekent dat ik krachtig positie zal innemen in de Transportraad.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Ik stel voor dat wij dit VAO nu afsluiten. Wij zullen morgen over de ingediende motie stemmen, waarschijnlijk tegelijkertijd met de moties die ingediend worden bij het Razebe-overleg.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2009 (31700-XII);**
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009 (31700-A).**

De **voorzitter**: Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat op vragen, gesteld in eerste termijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De **voorzitter**: Het is bekend dat wij vanavond om 23.30 uur afsluiten. In de discussie, bij de interrupties en alles wat daarmee samenhangt, verzoek ik de leden er rekening mee te houden dat het streven erop gericht is om de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat vanavond af te ronden. Ik hoop dat wij dat met elkaar bereiken.

Kunnen de minister en de staatssecretaris ons inzicht geven uit welke blokjes hun betoog bestaat, als zij daarmee starten? Dat is handig bij de interrupties, maar ook bij het bepalen van de avondpauze.

Het woord is aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Is het goed dat ik na mijn algemene inleiding zeg waarover elk komend blok gaat en dat wij op die manier door mijn repliek en de repliek van de staatssecretaris heen gaan?

Ik dank de leden van de Kamer voor de vele vragen. Ik zal eerst op de hoofdlijnen van de begroting ingaan. Zoals de voorzitter heeft gezegd, hebben de staatssecretaris en ik de vragen zo veel mogelijk schriftelijk proberen te beantwoorden. De resterende vragen zullen wij in onze eerste termijn aan de orde stellen.

In 1985 reden wij met z'n allen 78 miljard kilometer over de Nederlandse wegen. Vorig jaar, iets meer dan twintig jaar later, was dat 130 miljard. Dat is dus een groei van 67%. In diezelfde periode verdubbelde de goederenoverslag in onze zeehavens en verdubbelde het goederenvervoer per spoor. Het aantal passagiers dat reisde via Schiphol verdriedubbelde sinds 1985. Ons bruto nationaal product groeide binnen twee decennia van 560 mld. gulden naar 560 mld. euro. Zoals de heer Samsom al zei in zijn verhaal wordt zo'n 70% van dat bnp beneden de zeespiegel verdiend.

Dit zijn enkele ervaringsfeiten, die aantonen hoe dynamisch ons land wel is. Voor die dynamiek dienen wij de fysieke voorwaarden te scheppen. Vlot bewegen, veilig leven; dat is waar het in essentie om gaat. Wij moeten vanmiddag constateren dat er zeer grote opgaven liggen.

De files worden langer. Een aantal van de Kamerleden heeft daar terecht op gewezen. Er hoeft maar iets mis te