

Vergaderjaar 2009–2010

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 165**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 10 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 4 november 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2009 inzake de definitie exploitatiekosten Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 146);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 september betreffende de stand van zaken adviserend Raad van State inzake Wet kilometerprijs (31 305, nr. 153);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 inzake de Derde Voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 154);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 oktober 2009 inzake aanbieding accountantsrapport inzake de derde voortgangsrapportage over het project Anders Betalen voor Mobiliteit (31 305, nr. 156);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 oktober 2009 inzake beantwoording vragen van de commissie Verkeer en Waterstaat inzake de derde voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) (31 305, nr. 157).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

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

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Jager, Roefs, Aptroot, Van der Ham, Cramer, De Mos, Roemer, Koopmans en Vendrik,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Goedenavond. Ik heet u allen hartelijk welkom bij het algemeen overleg over Anders Betalen voor Mobiliteit.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Is het wetsvoorstel kilometerprijs de afgelopen tien minuten nog in de Kamer aangekomen? Ik heb dus niets gemist? U hebt niets ontvangen?

De **voorzitter**: Nee, dat overleg begint nog. U kunt de minister straks ook even vragen wanneer het komt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Er is niets gekomen, begrijp ik.

De **voorzitter**: Nee. Er is geen reden voor een motie of iets dergelijks.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Bij de behandeling van de halfjaarlijkse voortgangsrapportage over de kilometerheffing zal de CDA-fractie zoals altijd die voortgangsrapportage, de plannen en de resultaten die de minister maakt en boekt, beoordelen aan de hand van de drie criteria die in de motie en ook in het regeerakkoord staan. Het mag namelijk niet te duur worden, maximaal 5%, er moet sprake zijn van lastenneutraliteit en de opbrengsten moeten in het Infrafonds. Daarbij hoort natuurlijk ook dat wij, de regering en de betrokken partijen, er met elkaar voor zorgen dat het draagvlak voor het project op orde blijft.

Ik heb vorig jaar al gezegd dat het CDA elke voortgangsrapportage een beoordeling geeft in de zin van groen, oranje of rood. Op dit moment staat alles nog op groen, maar mijn fractie is nog wel in afwachting van een aantal antwoorden op voor haar belangrijke punten. Het betreft een aantal belangrijke punten waarop het CDA een helder antwoord zou willen hebben. Ik kom daar natuurlijk op terug.

Allereerst is mijn fractie bezorgd over het voortgangstempo. Een en ander schuift elk half jaar een paar maanden op. Dat lijkt te veel op de processie van Echternach: twee stappen vooruit, één terug. Die processie gaat weliswaar altijd in de goede richting, maar er zijn processies die veel sneller kunnen. De accountantsrapportage was wat laat. De vraag is waarom dat allemaal gebeurt. Bij het lezen van de accountantsrapportage wordt duidelijk dat deze voornamelijk gaat over planning en control. Wat mij opviel, was dat de accountant constateert dat de organisatie – alles wat te maken heeft met handelingen, besluitvorming, vastleggingen, het opvolgen van adviezen en genomen besluiten et cetera – nog wat steken laat vallen. Letterlijk staat in die rapportage: «Een duidelijke documentatie van de besluitvorming ontbreekt en hierdoor is niet altijd te achterhalen wanneer, op welke basis en met welke argumenten de besluitvorming tot stand is gekomen». Dat lijkt mij geen goed idee. Ik zou graag van de minister willen horen dat dat vanaf heden afgelopen is.

Dan gaat het over het definitief uitvoeringsbesluit. De minister geeft aan dat hij geen nieuw financieel mandaat van de Kamer nodig heeft, omdat er in zijn plannen een opt-outclausule zit. Dat is terecht, maar de CDA-fractie zit wel met het volgende punt. Als er ergens koopwijzigingen aan de orde zijn – omdat de minister of de Kamer dat wil – dan wil mijn fractie nog wel mogelijkheden hebben. Ik ben niet voor het systeem dat

de Kamer alleen nog maar ja of ja kan zeggen. Ik zou dat graag van de minister willen horen.

Het CDA ziet graag dat de regering met één mond spreekt en dat datgene wat met die mond uitgesproken is ook uitgevoerd wordt. De Kamer heeft een spoeddebat gehad met de regering over de bpm-afbouw naar nul. De wijze waarop dat in het Belastingplan 2009 en 2010 is gebeurd vindt mijn fractie nog steeds geen goede invulling van deze belofte. De bpm wordt daarin voor vier jaar geregeld. Alhoewel de regering telkenmale uitspreekt dat de bpm volgens het afgesproken schema naar nul gaat, wil de CDA-fractie ook dat dat in de wet vastligt. Zij is derhalve bezig met het indienen van een amendement op het Belastingplan, opdat ook in de wet vastligt dat de bpm naar nul gaat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zullen we dan ook in de wet vastleggen dat de kilometerheffing uiterlijk 2016 compleet is ingevoerd? Het is immers een packagedeal. Die bpm ga je pas afbouwen op het moment dat die kilometerheffing ingevoerd is en compleet wordt uitgerold. Het finale moment waarop de bpm nul is, betekent dus ook een complete invoering van de kilometerheffing.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij willen per se in de wet hebben dat de bpm naar nul gaat. Als de minister de goede antwoorden geeft en het project op de goede manier loopt, gaan wij natuurlijk ook door met de kilometerheffing. Een packagedeal in de zin van dat we in het Belastingplan gaan vastleggen dat de kilometerheffing in 2016 komt, lijkt me naar de aard van de wetgeving in het Belastingplan nog niet zo'n goed idee. Ik blijf wel vinden dat wij elkaar aan de afspraken moeten houden die we op dat punt ook in het regeerakkoord en in het aanvullend beleidsakkoord hebben gemaakt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zal in mijn eigen termijn iets zeggen over wat ik vind van die bpm-afbouw. Maar volgens mij is ook de CDA-fractie er een beetje aan gehouden om gewoon consistent te zijn. Er is toch een deal in het regeerakkoord gemaakt? Als die kilometerheffing er komt, dan worden met de opbrengst ervan de bpm en de motorrijtuigenbelasting afgebouwd en naar nul teruggebracht. Maar het een kan niet zonder het ander. We kunnen toch niet nu al die bpm afbouwen als we nog niet eens een wetsvoorstel gezien? Bovendien krijgen we weer een uitgestelde planning waarbij die kilometerheffing pas ergens na tien jaar volledig is ingevoerd. Dan gaan we toch niet nu al de bpm afbouwen en dat vastleggen in de wet? We weten nog niet eens of die kilometerheffing er komt. Dat is toch wel heel gek, mijnheer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat zou inderdaad financieel gezien ook niet zo'n wijs scenario zijn. Het betreft een verstandig geformuleerd amendement, waarbij het helder is dat de afspraak die we met het kabinet en derhalve ook met staatssecretaris De Jager hebben gemaakt – namelijk dat de bpm naar nul gaat en dat we dat ook vastleggen – zal moeten worden nagekomen. Tegelijkertijd is noodzakelijk dat de kilometerheffing ingevoerd wordt. Want als de bpm naar nul gaat zonder de invoering van de kilometerheffing, dan hebben we een heel ander gesprek met elkaar. Dat is duidelijk.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil het toch even iets scherper formuleren. Voor het CDA is het nog allemaal niet duidelijk of de plannen van het kabinet beneden de afgesproken 5% blijven. Zo heeft het CDA drie voorwaarden gesteld. Is het in theorie mogelijk dat wij dadelijk in de wet hebben vastgelegd dat de bpm naar nul gaat, maar het kabinet er vervolgens niet in slaagt om aan de drie voorwaarden van de CDA-fractie te voldoen, zodat

de kilometerheffing niet doorgaat? We blijven dan wel met die wet opgezadeld zitten, waarin die bpm is afgebouwd naar nul.

De heer **Koopmans** (CDA): Zo gauw het kabinet begint te rommelen aan die drie voorwaarden, dan beginnen bij mij de stoplichten anders te werken. Dat is heel helder.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij zijn die stoplichten bij de heer Koopmans al behoorlijk veranderd in knipperlichten. Het kabinet voldoet nog steeds aan de voorwaarden. Ondanks alle balletje-balletje trucjes, zitten we – al is het alleen maar met de exploitatiekosten – nog verre van die 5%. Dan zou de heer Koopmans wel heel terughoudend moeten zijn om nu iets in de wet over de bpm vast te gaan leggen. Toch?

De heer **Koopmans** (CDA): Met goedvinden van de heer Roemer kom ik zo dadelijk nog even op de 5% terug.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoe ziet de minister of de regering zelf dat de vluchtheuvel langer gaat duren wanneer er vertraging wordt opgelopen in het project? Dat is natuurlijk een belangrijke vraag. Nogmaals, het zijn communicerende vaten. Het is niet de bedoeling dat we meer gaan ophalen, maar het is ook niet de bedoeling dat we minder gaan ophalen. Dat moge duidelijk zijn. De heer Vendrik moet zich geen zorgen maken over het feit dat de CDA-fractie een verstandig en slim geformuleerd amendement gaat indienen. Het is in aansluiting op en staat in één lijn met het regeerakkoord en de nadere afspraken die wij als Kamer daarover hebben gemaakt.

De CDA-fractie onderschrijft de keuze van de minister op het punt van de exploitatiekosten. De SEO (Stichting Economisch Onderzoek) onderschrijft eveneens deze keuze, met betrekking tot de keuze om de vervanging van de cache niet onder de 5% doelstelling te brengen. Ik begrijp die keuze en ben het er ook wel mee eens, maar wil benadrukken dat deze kosten van €50 per auto wel meegenomen moeten worden bij het bepalen van de lastenneutraliteit. Het is daarom van groot belang dat de minister streeft naar zo goedkoop mogelijke kastjes. De CDA-fractie wil wel dat dat uiteindelijk het resultaat wordt en dat dat echt uiteindelijk leidt tot lastenneutraliteit.

Net als de heer Vendrik zou ook de CDA-fractie graag willen weten waar het wetsvoorstel blijft en hoe het met de tarieven staat. Wie weet, gaat de minister vanavond wat vertellen. Pas dan kunnen wij als Kamer, en ook als samenleving, het debat voeren.

Dan de slotvraag. In het project zit een zogeheten opslag voor onvoorzien van 4%. Laat dat nou precies hetzelfde percentage zijn als dat wat de heer Dales bij de Noord-Zuidlijn hanteerde. Na het lezen van de risicoanalyses en de voortgangsrapportage van de minister vindt de CDA-fractie een percentage van vier als post onvoorzien voor zo'n groot project buitengewoon laag. Deelt de minister deze opvatting of heeft hij een sluitend verhaal waarin hij aantoont dat 4% voldoende is?

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Koopmans is vooralsnog voorstander van de kilometerheffing. Als één van die voor het CDA cruciale elementen wegvalt, gaat het stoplicht op een ander kleurtje. De heer Koopmans voegt steeds meer eisen aan het palet toe. Zo geeft hij nu weer aan dat die kastjes buiten die 5% mogen vallen, maar dat ze uiteindelijk wel kostenneutraal moeten zijn. Kan de heer Koopmans nader specificeren wanneer dat dan moet gebeuren? Wanneer moeten die kastjes dan kostenneutraal zijn voor de rijder?

Het draagvlak is bovendien heel moeilijk meetbaar. Bij grote invoeringen zijn er altijd kikkers die uit de kruiwagen springen en het er toch niet mee

eens zijn. Vervalt daarmee dan altijd de eis van draagvlak? Kan de heer Koopmans daar wellicht nader op ingaan?

De heer **Koopmans** (CDA): Ten eerste voeg ik geen eisen toe. Voor degenen die zich mijn bijdrage van anderhalf jaar geleden nog kunnen herinneren zou de meer terechte conclusie zijn dat ik mijn eisen juist afzwak. Ik deel echter de opvatting van de minister en ook die in het SEO-rapport. Ik denk derhalve dat de systematiek die de minister kiest om deze weg op te gaan te verantwoorden is.

Ten aanzien van het draagvlak kan ik heel kort zijn. Als de ANWB wegrent, weet ik ook niet wat wij nog gaan doen op dit punt. Dat lijkt me namelijk heel ingewikkeld worden. Waar doen we het immers voor, als we met een aantal miljoen automobilisten ruzie krijgen? Wordt het dan nog wel een succesvol systeem? Nee, dan wordt het volgens mij buitengewoon moeilijk.

Het CDA gelooft echter nog steeds in het systeem, want er bestaat een aantal grote voordelen. Het is goed voor het milieu, het levert een welvaartswinst op van 1 mld., het geeft een eerlijke verdeling van de kosten en daarbovenop levert het ook nog minder files op. Wat willen we nog meer, beste mensen? De CDA-fractie is nog steeds voorstander van het project. Zij heeft echter wel drie randvoorwaarden. Deze zijn reeds genoemd en zijn cruciaal voor zowel het CDA als voor het draagvlak. Als een van die drie randvoorwaarden niet wordt ingevuld, zoals bijvoorbeeld het stoppen van het geld in het Infrafonds, dan hebben wij als Kamer een probleem. Ik ben derhalve blij met het antwoord van het kabinet op de vraag die mijn fractie daarover gesteld heeft.

De heer **Van der Ham** (D66): Wat betreft de D66-fractie hoeft de heer Koopmans zich geen zorgen te maken over dat Infrafonds. Ten aanzien van het draagvlak merk ik het volgende op. Op het moment dat dit kabinet de AOW-leeftijd verhoogt naar 67, met steun van D66, geeft de grootste vakcentrale FNV aan niet akkoord te gaan. Is dat dan voor de CDA-fractie een reden om het dan maar niet te doen? Op het moment dat het echt lastig wordt, zal de ANWB misschien op het laatste moment afhaken, omdat het wat moeilijk ligt bij de achterban. Dergelijke organisaties kunnen op het laatste moment zo handelen. Dan hoop ik dat de heer Koopmans nadenkt over zijn eigen rol, waarin politici soms voorop moeten gaan. Hij moet zijn oren dan niet laten hangen naar een organisatie, maar naar zijn eigen goede argumenten.

De heer **Koopmans** (CDA): U kent mij daar toch in, mijnheer Van der Ham? Ik ben ook een stevig voorstander van het in de benen houden van de nertsenhoudery, terwijl een groot deel van Nederland daar niet voor voelt. De CDA-fractie zet gewoon door en heeft op dat punt een rechte rug.

Stelt u zich eens voor dat de heer Aptroot volgende week directeur wordt van de ANWB en overweegt een spaak in het wiel te steken. Denkt u zich eens in dat bij wijze van spreken de ANWB zonder enige reden of onderbouwing een koerswijziging zou inzetten. Het CDA zal dan een gesprek met de ANWB aangaan. Mocht de ANWB tot een koerswijziging besluiten, omdat er wordt gemorreld aan de drie randvoorwaarden die het CDA in samenspraak met de ChristenUnie en de PvdA in het regeerakkoord heeft neergezet, dan voert de CDA-fractie een gesprek met het kabinet. Zij zal daarbij heel snel op oranje gaan staan. De ANWB zal dat eveneens doen, daar deze altijd waarde heeft gehecht aan de drie randvoorwaarden.

De heer **Van der Ham** (D66): Ook aan al uw nuances daarbij, zoals die 5%, die kastjes ...

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb de afgelopen dagen nog contact gehad met de ANWB omtrent de voortgangsrapportage. Dat loopt allemaal prima.

Ik benadruk nogmaals dat het cruciaal is, dat de drie randvoorwaarden die in het regeerakkoord zijn geformuleerd en ook afkomstig zijn uit de motie-Hofstra, door het kabinet worden gehandhaafd. Het CDA zal het kabinet bij de uitvoering van dit project daarop blijven bevragen en controleren.

De heer **Roemer** (SP): Wat stellen die cijfers nou nog voor als je gekunsteld een heleboel kosten, zoals de kastjes, de rentes en de btw, er gewoon maar uit gaat halen? Zo kun je alles binnen 5% houden. Je kunt het zelfs terugbrengen naar 2%. Je gooit er gewoon alles uit en het is klaar.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat doet geen recht aan het rapport van de SEO. Ik kan die redenering volgen om het op deze manier te doen. Dat is ook een politieke keuze. Laat ik daar ook eerlijk in zijn. Je kunt er ook met een hele andere bril naar kijken of met een hele andere attitude van: ik lust de kilometerheffing toch niet en wat ze ook opschrijven, ik vind altijd wel iets om tegen te zijn. Nee, laat dat dan ook maar een bewijs zijn voor het feit dat de CDA-fractie een oprecht voorstander is van de kilometerheffing en dat zij nu genuanceerder tegenover dit punt staat dan anderhalf jaar geleden. Het is onderbouwd en mijns inziens goed verdedigbaar.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Mieke Telkamp had ooit het schitterende lied «Waarheen leidt de weg die wij moeten gaan?». Als we het over de invoering van de kilometerheffing hebben, gaan mijn gedachten uit naar dit lied. Het is de minister die op zijn lange reizen tussen zijn Limburg en Den Haag ook stiekem naar dit lied luistert. «Waarheen leidt de weg die wij moeten gaan?», zo klinkt het heimelijk in zijn auto. Het kan namelijk een weg worden waarbij de ambitieuze minister politieke schade oploopt. Hebben niet al vijf voorgangers van de minister tevergeefs geprobeerd om de kilometerheffing in te voeren? Was het niet oud-minister Netelenbos die door het leven ging als Tineke Tolpoort? En is het niet de minister zelf die komt met het ene na het andere uitstel van de invoering van de kilometerheffing?

Bij de kilometerheffing betaal je voor het gebruik van je auto, niet voor het bezit. De kilometerheffing maakt een einde aan de aanschafbelasting bpm en de motorrijtuigenbelasting. Tot zover goed nieuws, zou je zeggen, ware het niet dat de praktijk leert dat men bij de invoering van kilometerheffing spreekt over een miljardenproject. Alleen al de invoering, waarbij onder meer 8 miljoen kastjes in auto's, bestelauto's en vrachtauto's worden gebouwd, zal miljarden kosten. Vooralsnog lijkt het erop dat automobilisten zelf moeten betalen voor het plaatsen van deze spionagekastjes in hun auto, zodat de overheid kan zien waar, wanneer en hoe laat ze op weg zijn in hun trouwe vierwieler. Mijn vraag aan de minister is of deze spionagekastjes niet in strijd zijn met privacywetgeving. Hoe fraudegevoelig zijn deze kastjes eigenlijk? Mensen die in een oudere tweedehands auto rijden, betalen nu maar een heel klein beetje bpm. Is het straks bij de invoering van de kilometerheffing weer de automobilist die mag betalen voor de door de overheid verzonden melkkoemaatregelen? De tarieven van de Duitse Maut zijn in vier jaar tijd verdubbeld van € 0,08 tot € 0,14 per kilometer in 2005 naar € 0,14 tot € 0,29 per kilometer in 2009. De PVV wil te allen tijde voorkomen dat Jan Modaal zich straks gedwongen voelt om de auto vaarwel te zeggen. Want ook Jan en zijn gezin gaan naar het werk en naar school. Bovendien betaal je middels benzine als sinds jaar en dag per kilometer. Als je niet rijdt, hoef je per slot van rekening niet te tanken. De brandstofprijs bestaat in Nederland voor circa 70% uit accijnzen en btw. De kilometerheffing moet files tegengaan. Hoe geloofwaardig is dat?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vraag mij af waarom de PVV kiest voor de man met de goedbetaalde baan in een dikke leasebak die 60 000 kilometer rijdt. Waarom kiest de PVV-fractie niet voor dit systeem waarbij iemand, die maar 10 000 kilometer rijdt en een eenvoudige auto bezit, veel minder gaat betalen?

De heer **De Mos** (PVV): Volgens Rijkswaterstaat maakt 85% van de mensen veel gebruik van de auto. Ten aanzien van de tarieven is er nog niets bekend. Er is ook nog geen wetsvoorstel. De PVV is bang dat Jan Modaal het straks weer mag ophoesten en ziet derhalve helemaal niets in de kilometerheffing.

De heer **Koopmans** (CDA): Laat ik het dan omdraaien. Als dit nieuwe systeem ertoe leidt dat mensen met een kleine beurs, die minder rijden dan bijvoorbeeld 20 000 kilometer, veel minder gaan betalen, is de PVV-fractie dan voor? Of kiest zij dan nog steeds voor de mannen met de chique pakken in de leasebakken?

De heer **De Mos** (PVV): De PVV kiest altijd voor Jan Modaal en vooralsnog ziet zij helemaal niets in de kilometerheffing, omdat nog nooit is aangetoond dat Jan Modaal daar ook maar een cent beter van wordt. Ondanks een hogere benzineprijs zijn er maar weinig mensen die minder gebruik van de auto maken. Tijdens de enorme tijdelijke prijsspiek van olie en benzine in 2008 gaf niemand het gebruik van zijn of haar wagen op. Circa 85% van de verplaatsingen van meer dan tien kilometer vindt plaats met de auto, zo stelt Rijkswaterstaat. Mensen staan niet voor hun plezier uren in de file en bedrijven staan niet te juichen als hun vrachtwagens door ernstige verkeershinder te laat op de plaats van bestemming arriveren. Professor Bert van Wee, hoogleraar Transportbeleid en Logistieke Organisatie aan de TU Delft, heeft berekend dat files ons jaarlijks 3 mld. kosten. Brancheorganisaties EVO en TLN spreken van een schadepost van 700 mln. als gevolg van files in 2007 voor enkel de transportsector. Twee jaar geleden stelde het Ruimtelijk Planbureau in een onderzoek vast dat het geld voor de kilometerheffing aan extra wegen moet worden besteed. De aanleg van extra wegen zou het tekort aan wegencapaciteit, de hoofdoorzaak van files, vele malen efficiënter bestrijden. Voor de geldverslindende kilometerheffing bestaat geheel geen draagvlak. Bovendien is het nog maar de vraag of de geldende tarieven niet steeds verder zullen worden opgeschroefd. Want wat is als overheid lekkerder dan het zo veel mogelijk uitknijpen van de automobilist?

Bij dit zoveelste voortgangsgesprek hebben we nog steeds niks, nada, niente: geen draagvlak, geen wetsvoorstel, geen duidelijkheid omtrent om de tarieven. Is het niet beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald? De minister zet verder en meer in op de aanleg van meer wegen, zodat hij straks in zijn auto «Zo'ne goeie hebben wij nog niet gehad» kan draaien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het slechte nieuws uit de voortgangsrapportage is dat probabilistische planning laat zien dat de kilometerheffing voor alle auto's later klaar is. Het goede nieuws is dat volgens de deterministische planning we juist eerder klaar zijn. Dit toont in de ogen van mijn fractie aan dat het bureau Procap het bij het juiste eind had, toen het adviseerde om naar één planning over te gaan. De PvdA vindt dat in de stukken niet duidelijk is aangegeven waarom de Kamer nog tot juni 2010 moet wachten op die ene planning. Wat zijn hiervan de voordelen? Graag zou ik van de minister extra informatie ontvangen. Voorlopig gaan we er in dit overleg vanuit dat het 2019 wordt. Dat roept dan vervolgens een aantal vragen op. Het zou betekenen dat we pas in 2019 gaan werken met de spitsheffing, met uitzondering van Amsterdam. Als uit de echte planning van juni 2010 mocht blijken dat de einddatum nog steeds 2019 is, is de minister dan bereid te overwegen om ook rondom enkele andere

steden met bereikbaarheidsproblemen eerder te starten met spitstarieven? Het is natuurlijk niet de bedoeling dat we tot 2019 maar rustig doorgaan met het aanleggen van wegen.

Wanneer krijgen we overigens de aangekondigde brief over de verhouding tussen de kilometerheffing en het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)? Wat betreft de PvdA-fractie wordt daarin exact weergegeven in welke projecten wel en in welke projecten nog niet gerekend wordt met basis- en spitstarieven. Dat laatste rijtje zou naar de mening van mijn fractie ook extreem kort moeten zijn.

Mijn derde vraag luidt: kunnen de auto's niet veel sneller achter elkaar instromen? Tot nu toe werd steeds gezegd dat de belemmering daarvoor ligt in de beperkte inbouwcapaciteit. Ik ga er toch echt vanuit, denkend aan de toekomst en aan innovatie, dat het idee van een kastje heel erg conservatief is. Ik denk dat we straks een veel innovatievere en simpeler manier van registreren hebben, waarbij je geen ingewikkelde inbouwacties hoeft te plegen. Kan het derhalve niet zo zijn dat die auto's veel sneller achter elkaar instromen? We hoeven dan niet eindeloos te wachten tot de laatste auto voldoet voor de basisheffing, alvorens we aan de spitsheffing kunnen beginnen. Als het toch zoveel later wordt, wat doen we dan met de bpm-afbouw? Moeten we die dan niet vertragen of even stopzetten? Bpm is het beste sturingsinstrument gebleken op milieugebied. Als we de bpm heel snel afbouwen, zouden mensen met een tweedehands auto onnodig lang meer motorrijtuigenbelasting moeten betalen. Als een project concreter wordt, ontstaat meer zicht op de risico's. De PvdA-fractie kan zich op zich wel voorstellen dat de planning nu uitloopt. Gaandeweg het project worden iedere keer opnieuw hordes genomen. Daarmee verdwijnen er ook weer risico's. Mijn fractie zou het erg op prijs stellen als de Kamer in de volgende planning van juni ook te horen krijgt wanneer die belangrijke hordes zijn genomen, zodat qua planning weer tijd kan worden teruggewonnen. Het is mooi te lezen dat proefprojecten goed lopen. Maar ik wil toch nog een keer wijzen op de twee nadelen van de proefprojecten die we nu doen. We hebben het bij die proefprojecten over belonen en niet over anders betalen. Die projecten zijn toch vooral opgezet voor bedrijven en minder voor particulieren. Over de werking van de kilometerheffing voor laatstgenoemde groep verkrijgen we minder informatie. Kunnen we derhalve niet wat andere slimmere proeven doen, mocht de daadwerkelijke invoering langer duren?

Mijn laatste, maar zeker niet minst belangrijke, punt betreft de communicatie. De PvdA-fractie is tevreden te lezen dat er nu ook echt werk van is gemaakt. Er is blijkbaar een strategie in ontwikkeling. Krijgt de Kamer daar ook nog iets van op schrift? Betekent dat nu dat, zodra de tarieven bekend worden, mensen onmiddellijk op een site de consequenties voor hun concrete situatie kunnen laten uitrekenen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik moet zeggen dat ik met lichte verbazing mevrouw Roefs beluister, daar waar zij zegt dat die afschaffing van de bpm eigenlijk onwenselijk is vanwege het negatieve milieueffect. Dat heeft de GroenLinks-fractie nou jaren betoogd. Zij heeft verschillende moties en amendementen ingediend om de bpm te laten voortbestaan. De PvdA heeft deze altijd afgewezen. Hoor ik mevrouw Roefs nu recht tegen de minister zeggen: «Beste vriend, dat uitstel tot 2019 of 2020 neem ik voor mijn rekening. Ik stel echter wel de harde conditie dat er werk wordt gemaakt van de spitsheffing rond de vier grote steden met behulp van een eenvoudig systeem van nummerherkenning?» Zou mevrouw Roefs ook in zijn voor een motie? Ik vrees immers dat de minister hier niet mee akkoord gaat.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De eerste opmerking van de heer Vendrik over de bpm is absoluut een verdraaiing van mijn woorden. Dat heb ik helemaal niet gezegd. Ik wil die bpm gewoon afbouwen naar nul, maar daar zit een



fasering in. Als in juni blijkt dat de kilometerheffing pas in 2019 wordt ingevoerd, dan denk ik dat we wel over de fasering van de bpm-afbouw moeten nadenken. Ik wil daar in juni 2010 uitsluitend over van de minister, aangezien ik vind dat we in dat geval veel te lang moeten wachten met de spitsheffing. Dat heeft in mijn ogen consequenties voor de mogelijke aanleg van wegen. Het zou toch te gek zijn dat uitstel van kilometerheffing ervoor zou zorgen dat we nog wat extra stroken en wegen gaan aanleggen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Betekent dat dan dat de PvdA-fractie alleen akkoord gaat met de planning die de minister nu vandaag aan de Kamer voorlegt? Of deze realiteit wordt, moeten we dan nog even bekijken. De minister houdt ons een planning voor, waarin de invoer van het systeem begin 2020 zal plaatsvinden. Is dit voor de PvdA alleen aanvaardbaar als de minister nu echt stappen zet voor een separate spitsheffing rond 2013 bij de vier grote steden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb gezegd dat wij in juni één planning krijgen: dan zijn de probabilistische en deterministische planning bij elkaar gevoegd. Als dan nog steeds wordt vastgehouden aan 2019, vind ik dat we echt niet tot die tijd kunnen wachten met de spitsheffing. Ik ben daar volgens mij nu heel duidelijk in, zodat de heer Vendrik dat nu niet meer kan verdraaien.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. We kunnen op verschillende manieren naar de voortgangsrapportage kijken. We kunnen stellen dat er sprake is van zes maanden vertraging. Daarvoor is gekozen, opdat later in de ontwikkeling van de kilometerprijs minder risico tot vertraging zou zijn. We kunnen ook stellen dat er twee jaar winst is geboekt, omdat de uitrol in drie jaar in plaats van in vijf jaar kan plaatsvinden. Dat lijkt goed nieuws, maar bij nadere bestudering blijkt dat de buffer van twee jaar er al lang was. Deze is er alleen uitgehaald, omdat de minister op een andere manier met de risico's wil omgaan door deze apart te benoemen. Het gaat allemaal dus om twee manieren van plannen. Tot mijn spijt moet ik een beetje technisch worden. Een theoretische planning gaat uit van het idee dat alles goed gaat. Gaat er echter iets mis, dan is er dus vertraging. De waarschijnlijkheidsplanning calculeert risico's in en geeft aan hoe groot de kans is dat we voor een bepaalde datum klaar zijn. In deze laatste planning zien we bijvoorbeeld dat de start bij vrachtwagens zes maanden vertraagd is, terwijl de start bij gewone auto's slechts drie maanden vertraagd is ten opzichte van voorgaande keer. We kunnen dus op allerlei manieren de rapportages interpreteren. De ChristenUnie wil dat de kilometerprijs zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Voor haar is derhalve van belang hoe de minister op de risico's stuurt en of dat aansluit bij de manier van presenteren aan de hand van deze planning. Uit het accountantsrapport blijkt dat aanmerkelijke verbeterpunten zijn doorgevoerd bij het beheersen van de risico's. Maar er zijn ook nog verbeterpunten die juist in deze fase cruciaal zijn. Graag ontvang ik een reactie van de minister op de constatering dat in de organisatie duidelijke procesafspraken ontbreken over de afhandeling van issues. Tevens zou de werking van de besluitvormingsprocedures ontoereikend zijn voor de fase waarin het project zich bevindt. Bovendien is er nog geen configuratiemanagementplan, dat van groot belang is voor de consultatiefase die nu loopt. Zorgelijk is ook de conclusie dat het plannings- en voortgangsbewakingsproces nog niet voldoet. Dat zijn toch zaken waar de minister zelf iets aan kan doen. Ik zie alle risico's en soms ook de daaraan gekoppelde acties. Ik mis echter nog een inschatting van de mogelijke impact van deze risico's en kan op basis van de informatie ook moeilijk bepalen of die risico's voldoende worden aangepakt. Ik zie daar een progressie in ten opzichte van de vorige rapportage, maar het is nog wel een lastige zaak.

Natuurlijk is dat een taak van de minister en niet van de Kamer. Alles ligt echter op een grote hoop in die P-waarde, die waarschijnlijkheidswaarde, inclusief de extra buffers. Hoe kan de Kamer deze black box monitoren? Wordt het zoveel beter als we gaan werken met de waarschijnlijkheidsplanning, oftewel de probabilistische planning? Want wat zegt die planning? Bij P85 weten we dat er 85% kans is dat we op een datum in de toekomst klaar zullen zijn. Dat kan dan ook drie jaar eerder zijn. Er is dan ook nog een kans dat we niet klaar zijn: het betreft immers slechts 85%. Als we enkel die planning hanteren, dan zit de minister eigenlijk altijd goed. Dat lijkt mij niet de bedoeling, want dan kan de Kamer dat niet controleren. Ik ben derhalve niet zo blij met deze nieuwe manier van plannen. Hij is realistischer, maar het inzicht in de voortgang van het proces wordt er voor de Kamer niet door vergroot. Stel dat de risico's niet optreden, wat natuurlijk goed nieuws zou zijn, maar dat tegelijkertijd wel een vertraging optreedt die niet was ingecalculiseerd: krijgen wij dat als Kamer dan te zien? Krijgen we inzicht in hoeverre de minister dit had kunnen voorkomen of wordt een en ander tegen elkaar weggestreept? Vol verwachting wacht de ChristenUnie-fractie op de wet kilometerprijs: is er al witte rook? Het definitief uitvoeringsbesluit komt in juni. Ik wil de minister verzoeken dit besluit zo vroeg mogelijk in juni te presenteren, zodat we daar voor de zomervakantie nog over kunnen debatteren in de Kamer. De minister wil nu nog niet werken met de waarschijnlijkheidsplanning, omdat hij over een half jaar toch alle plannings opnieuw moet bekijken. Dat is op zich logisch, maar in relatie tot de afspraken voor Schoon en Zuinig vindt de ChristenUnie dat wel erg lastig. De kilometerprijs is belangrijk voor het halen van de doelen met betrekking tot de uitstoot van broeikasgassen. Het kan niet zo zijn dat we dit voorjaar Schoon en Zuinig evalueren en dat de minister pas daarna met zijn nieuwe planning komt. Op die manier kunnen de effecten daarvan voor Schoon en Zuinig niet meer worden meegenomen. De ChristenUnie vraagt de minister daarom om de effecten van de vertraging van de probabilistische planning ten opzichte van de huidige deterministische planning uiterlijk bekend te maken bij de evaluatie van Schoon en Zuinig. Dit geldt eveneens voor de maatregelen die nodig zijn om de vertraging te compenseren. Dat het definitief uitvoeringsbesluit van de kilometerprijs pas een paar weken later komt, mag dat niet belemmeren. De minister kan op dat moment naar mijn overtuiging een voldoende betrouwbare inschatting maken en daarnaar handelen.

Ik heb nog twee opmerkingen. Vlak voordat alle auto's aan het kilometerprijssysteem deelnemen, wil de minister de spitslocaties vastleggen in een AMvB, zodat een en ander aangepast is aan het filebeeld van dat moment. Is het echter niet verstandig om te kiezen voor een flexibel systeem dat zich aanpast aan de drukte? Ik kan mij voorstellen dat als er strandfiles staan, enkel een spitsheffing geldt voor dagen waarop de temperatuur boven de 25°C uitkomt. Dan maak je iets flexibel en kun je het ook sturen. Als het gaat over het wel of niet invoeren van locaties waar spitsheffing wordt toegepast, sluit ik mij aan bij mevrouw Roefs.

De heer **De Mos** (PVV): De heer Cramer sprak in zijn betoog het woord «progressie» uit. Hoe kan hij dat rijmen met het feit dat er nog geen duidelijkheid is over de tarieven? Er is bovendien nog geen wetsvoorstel en geen draagkracht onder de bevolking.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb het woord «progressie» niet gebruikt in mijn tekst. Ik constateer dat er voortgang was tussen de tweede en derde voortgangsrapportage wat betreft de inzichtelijkheid van de risico's.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Cramer zegt dat de minister een dusdanige planning heeft, dat het eigenlijk altijd wel goed komt. Dat is

wat betreft de ChristenUnie niet voldoende. De heer Cramer is, zeker als coalitiepartner, de eerst aangewezen om deze minister eens stevig het vuur aan de schenen te leggen. Zou hij kunnen aangeven, juist in de hoedanigheid van coalitiepartner die net als D66 zo hecht aan de kilometerheffing, wat de planning van de minister zou moeten zijn?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als het gaat over wat de planning zou moeten zijn, dan wil ik even terug naar de start van deze regering. Er is toen gezegd dat we een spannend planningsproces aangingen, te weten de deterministische planning. De voorwaarde van de ChristenUnie is altijd geweest dat er actief gestuurd wordt op de risico's. Daarna ontspint zich een heel interessante discussie over de vraag in hoeverre die risico's zich vertalen in de uiteindelijke opleverdatum. Dat is de discussie geworden tussen de probabilistische en de deterministische planning. Ik zal eerlijk bekennen dat ik in ieder geval bij de vorige voortgangsrapportage de probabilistische planning altijd heb vergeleken met de manier waarop ik gewend was in grote projecten te werken. We hebben namelijk een theoretische planning waarin risico's zitten. Die risico's worden voorzien van een waarschijnlijkheid, maar dan hebben we wel een opleverdatum. De probabilistische planning werkt echt fundamenteel anders. Ik ken vanuit het projectmanagement een realistische planning. Een probabilistische planning legt een datum in de toekomst en bepaalt dan de kans of we die gaan halen. Als we die datum ver genoeg leggen, is de kans groot dat we het wel gaan halen. Dat zegt echter niets over de eigenlijke opleverdatum: dat is mij bij de derde voortgangsrapportage steeds duidelijker geworden. Vandaar dat ik inderdaad kritisch ben. Ik vind dat de kilometerbeprijzing zo snel mogelijk moet worden ingevoerd. We hebben afspraken gemaakt over de zorgvuldigheid en het draagvlak. Ik die zin sluit ik mij aan bij de heer Koopmans. We zullen een en ander wel zo snel mogelijk moeten doen: de spanning zit erin. Ik zal de laatste zijn om een minister te kapitelen als er vertraging is bijvoorbeeld vanwege een procedure. Als Kamerlid wil ik echter wel helder hebben of er actiever gestuurd had kunnen worden. Hoe kan de Kamer grip krijgen op de black box met risico's die tezamen in die P-waarde van 85% zitten? Hoe kan de Kamer zien hoe zich dat ontwikkelt?

De heer **Van der Ham** (D66): Het punt is natuurlijk dat de heer Cramer een afspraak heeft gemaakt met zijn coalitiepartner, de minister, zodat er een betekenisvolle stap moet worden gezet richting de kilometerheffing. Deze wordt steeds minder betekenisvol. Het is ver na deze kabinetsperiode dat het waarschijnlijk echt van start gaat. Ik zou daar als coalitiepartner, maar overigens ook als oppositiepartij, een beetje zenuwachtig van worden. Wil de minister wel hard genoeg? Is het allemaal overmacht wat de minister parten speelt of doet hij niet voldoende zijn best? Ik hoop dat de heer Cramer op dat punt wat steviger taal richting de minister durft uit te spreken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het feit dat ik de minister aanspreek op de helderheid over de probabilistische planning, wat direct ook inhoudt dat er duidelijkheid moet komen over die opleverdatum, is mijns inziens strakke taal. Tenminste, zo zou ik dat wel opvatten. Zo heb ik zelfs mijn eigen tekst gelezen. Ik zeg dat niet zomaar, zonder dat ik daar de consequenties van onder ogen durf te zien. Dan wordt het er allemaal niet makkelijker op. We werken in dit huis al twee jaar behoorlijk intensief aan onderdelen van het plan, zoals bijvoorbeeld de belastingcomponenten. De wetgeving zit eraan te komen. Ik heb gevraagd wanneer die witte rook er is. Ik heb hem nog niet gezien, maar ik hoop dat de minister vanavond een en ander kan verhelderen. Ik denk dat er betekenisvolle stappen gezet zijn. Ik vind het heel belangrijk dat in de derde voortgangsrapportage ook richting het definitief uitvoeringsbesluit eigenlijk steeds meer helderheid

komt. Daarvan is ook sprake in gesprekken en consultaties naar het review board. Hierdoor wordt enerzijds meer helderheid verkregen over de beperking van de risico's en anderzijds meer zekerheid over de uitrol. Dat zijn hele goede berichten, die voor mij zwaar meetellen in de beoordeling. Naar mijn overtuiging ligt het project op stoom. Ik wil graag helder krijgen of er nog meer power in de motor gestoken kan worden. Daartoe dienen de gesprekken rondom de voortgangsrapportages.

Mijn laatste punt betreft een vraag over de Europese richtlijn voor elektronische toldiensten, de EETS (European Electronic Toll Service). Daar begint mijn fractie zich zorgen te maken. Wat doet de minister er in Europa aan om ervoor te zorgen dat deze richtlijn goede definities krijgt, zodat Nederland hierop kan inspelen met de kilometerprijs? De minister volgt het proces en probeert het te beïnvloeden. Wat zijn hiervoor de deadlines en wat zijn de kansen op het daadwerkelijk beïnvloeden?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Gisteren heeft de minister laten weten welke voornemens hij heeft met de ring van Utrecht. Ik heb de exacte voorstellen nog niet helemaal kunnen bestuderen: deze krijgen we nog als Kamer. Ik complementeer de minister hiermee: ruim 1,3 mld. investeren in verbetering van de autowegen is dé manier om de files in dit land te bestrijden. Als je het dan ook zo goed mogelijk inpast in de natuur en het milieu, en rekening houdt met mensen die in de buurt wonen, is het goed. Dat was mijn compliment aan de minister.

De berekeningen van de minister in de voortgangsrapportage kloppen echter niet. De brief van de minister van 13 juli 2009 vindt mijn fractie een grote truc. Als een volleerd goochelaar verlaagt de minister de uitvoeringskosten door afschrijvingen en rentelasten van onder andere de meer dan 8 miljoen kastjes eruit te laten. Al deze kosten worden als invoeringskosten geboekt. Dat is belachelijk. Met al die 100 000 nieuwe personenauto's, vrachtauto's en bestelauto's zal je jaarlijks kastjes moeten blijven inbouwen. Bij auto's die heel lang in het verkeer blijven rijden, moeten de kastjes misschien zelfs worden vervangen.. Alleen deze kosten worden al geschat op 400 mln. per jaar. Je kan dan niet zeggen dat dat eenmalige invoeringslasten zijn. Als een ondernemer zijn cijfers zou presenteren, dan zou je zeggen dat hij met de cijfers sjoemelt. Hoe zit het met de afschrijvingskosten van de gigantische computersystemen en de rentekosten? Waar laat de minister deze kosten en rekent hij ze wel mee met de lastenneutraliteit? Vast niet, want dan schrikt iedereen. Komen deze bovenop de lastenverzwaringen voor de automobilist die het kabinet de afgelopen twee jaar heeft ingevoerd: jaarlijks ruim 1,5 mld.? De VVD accepteert het wegdefiniëren van de lasten van investeringen, die regelmatig moeten worden vervangen, niet. De proeven, consultatierondes, adviseurs vallen onder eenmalige invoeringskosten. De VVD-fractie vindt het weggegooid geld, maar de kosten worden wel juist geboekt. Toch voelt de VVD zich met deze cijferpresentaties bij de neus worden genomen. In de toekomst krijgt óf de automobilist te maken met enorme lastenverzwaringen óf de overheid nog grotere tekorten: dan hebben we nog minder geld voor infrastructuur.

Ook de departementale auditdienst constateert dat het alleen al bij de kastjes zou gaan om een bedrag van 400 mln. per jaar. Als alle andere kosten worden meegenomen, meent de VVD-fractie dat er nu al een gat van 600 mln. tot 800 mln. per jaar zit in het onjuist presenteren. De departementale auditdienst geeft bovendien aan dat de handhavingskosten waarschijnlijk niet zijn meegenomen. In de derde voortgangsrapportage staat dat de uitvoeringslasten worden geraamd op circa 1,9 mld. per jaar. Dat is wel hoger dan de 5% die het systeem zou mogen kosten. Het gaat richting 20%: dat lijkt realistischer, maar is afschuwelijk hoog. De VVD-fractie wil de minister vragen of hij een nieuwe en fatsoenlijke berekening van de uitvoeringslasten wil maken. Beseft de minister dat deze maximaal 5% mogen bedragen? Het CDA en de VVD waren het van begin

af aan eens over dit standpunt: afspraak is afspraak. De derde voortgangsrapportage geeft overigens geen onderbouwing van de risicoreservering. Mijn fractie vindt dat dat wel moet gebeuren en wil de minister vragen een compleet onderbouwde berekening van de risicoreservering te maken. De VVD denkt tezamen met het CDA dat de huidige versie erg optimistisch is ingeschat.

De voortgangsrapportage is wel duidelijk met betrekking tot de reële invoeringsdatum. Ik heb het dan niet over het deterministische plaatje waarin alles meezit, maar over het scenario waarin de risico's redelijk onder controle zijn. Dat betekent dat de kilometerheffing in oktober 2014 voor vrachtauto's wordt ingevoerd. Aanvankelijk zou dat nog in deze kabinetsperiode zijn, te weten in januari 2011. Volgens de berekening van de minister bestaat er 85% kans dat de invoering voor personenauto's in december 2019 zal plaatsvinden. De VVD-fractie betwijfelt of dit gaat lukken. De andere scenario's vinden we niet realistisch: dat zijn droomsce-nario's. Als december 2019 gehaald zou kunnen worden en als er geen vervroegde verkiezingen zijn, dan zal invoering drie kabinetten na dit kabinet-Balkenende IV plaatsvinden. Er zijn nog verkiezingen in het voorjaar van respectievelijk 2011, 2015 en 2019. De VVD vindt dat belachelijk: het toont de onmacht bij dit onrealistische project.

De VVD vindt overigens ook dat de beleidskeuzes voor het hoofdspoor aan de Kamer zouden moeten worden voorgelegd, ook als deze niet in de wet staan. Is de minister daartoe bereid? De minister is van plan met marktpartijen opt-outcontracten te sluiten. Dat kan betekenen dat de Kamer inderdaad alleen ja of nee kan zeggen. Als de VVD-fractie zeker weet dat de Kamer nee zegt, dan zou zij dat prima vinden. Mijn fractie vindt echter dat dat geen recht doet aan de besluitvorming in de Kamer. Hoe gaat de minister regelen dat de Kamer haar taak kan waarmaken en dat het geen slikken-of-stikkenproject wordt?

De bpm is al een beetje verlaagd en de motorrijtuigenbelasting is al verhoogd: dat gaat de komende jaren door. De invoering van de kilometerheffing wordt echter steeds verder verschoven. Dat betekent dat automobilisten die hun auto al een tijdje in bezit hebben en houden toentertijd de volle bpm hebben voldaan en nu elk jaar meer motorrijtuigenbelasting gaan betalen. Zij worden onredelijk zwaar getroffen, hetgeen mijn fractie oneerlijk vindt. De VVD vindt eigenlijk dat de minister een concreet voorstel zou moeten doen op welke wijze die automobilisten zouden kunnen worden gecompenseerd. Laatstgenoemde betalen immers te veel: de Staat wordt rijker van het uitstel.

De tweede keer dat de Raad van State het wetsvoorstel aan de minister en het kabinet heeft gestuurd was zes weken geleden op 24 september 2009. Mijn fractie wacht op het wetsvoorstel en op de tarieven. Wat zijn de problemen: is de kritiek van de Raad van State nog steeds scherp en moeilijk te weerleggen? De VVD weet het niet. Als de minister een probleem heeft, laat hem dan eerlijk zijn. Ook als hij aangeeft dat het niet haalbaar is, heeft de VVD daar vanuit de oppositie volledig begrip voor. Het laatste punt betreft het rapport van de departementale auditdienst. Tien dagen nadat het gereed was, is het naar de Kamer gestuurd.

Ernstiger vind ik dat de kritiek heel fors is. Ik citeer een paar punten: «De werking van de besluitvormingsprocedures is dan ook ontoereikend.», «De informatievoorziening over de uitvoering van de beheersingsmaatregelen verdient nog de aandacht.», «Aan de afstemming tussen de databases wordt nog gewerkt.», «De kans is aanwezig dat dit leidt tot een negatief risicoprofiel.», «In een groot aantal gevallen ontbreekt een goede vertaling van de activiteiten naar een planning.», «Uit de wisselende kwaliteit waarmee de collegiale reviews zijn uitgevoerd en de ernst van de opmerkingen van de externe auditors kan worden geconcludeerd dat de interne kwaliteitsbeheersing nog verbetering behoeft.» Ik heb slechts een paar opmerkingen geciteerd, maar ik herken ze. Dergelijke opmerkingen kun je ook lezen in het proces van de HSL en de Betuweroute. Toen lieten

de minister en de Tweede Kamer het lopen met als gevolg dat die financieel volstrekt uit de hand liepen. De kilometerheffing, ABvM, wordt zo goed als zeker net zo'n financiële ramp als de HSL en de Betuweroute. Arme belastingbetaler, arme automobilist.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De heer De Mos begon over Mieke Telkamp met «Waarheen leidt de weg». Als ik over dit wetsvoorstel of de hele procedure nadenk, schiet een aantal andere liederen door mijn hoofd, zoals «Where are you now» van Imani en «Wêr bisto» van Twarres. Want waar blijft de wet? We willen hem zo graag hebben. We zijn het op veel punten vaak niet eens met dit kabinet. Op dit punt zijn we wel eensgezind, maar dan levert de minister niet. De wet komt maar niet naar de Kamer. Een oud-Hollands spreekwoord luidt «traag gereden is vroeg thuis». Deze minister maakt het wel een beetje bont. Opnieuw wordt de invoering van de kilometerheffing uitgesteld. Volgens de derde voortgangsrapportage gaat de minister uit van de invoering voor vrachtauto's in september 2012 en voor ander vervoer in maart 2013. Die jaartallen gelden als er geen rekening wordt gehouden met vertraging. Volgens de probabilistische planning is de kans 85% dat in 2015 de kilometerprijs voor personenauto's start en in 2019 de laatste auto onder de kilometerprijs valt. Twee jaar geleden hoopte de minister nog op invoering in 2011. In het regeerakkoord staat dan ook dat er voor 2011 een uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap moet worden gezet richting de heffing, maar wêr bisto? Deze vertraging kost veel geld. Dat is slecht voor de beeldvorming en zorgt ervoor dat in de klimaat-, luchtkwaliteits- en geluidsdoelen grote gaten vallen. Uit de milieubalans van het Planbureau voor de Leefomgeving bleek in september 2009 dat het kabinet de doelstellingen voor de CO<sub>2</sub>-reductie, energiebesparing en duurzame energie bij lange na niet gaat halen. De Stichting Natuur en Milieu meldde eerder dit jaar dat het kabinet van CO<sub>2</sub>-uitstoot nog niet is gestabiliseerd op het niveau van 1990. De besparing op de uitstoot zou jaarlijks met 14 megaton tekortschieten. Dat komt overeen met de uitstoot van 4,2 miljoen auto's. In de beantwoording van de feitelijke vragen stelt de minister dat hij niet wil onderbouwen welke gaten er precies ontstaan door het uitstel voor klimaat, geluid en lucht. Hij wil daarbij wachten op het definitief uitvoeringsbesluit. Waarom wil de minister daarop wachten, terwijl het zo van belang is voor het beeld en het draagvlak? Schets in ieder geval een paar scenario's waar we dan rekening mee zouden kunnen houden. Volgens mij kan de minister simpelweg kiezen voor een of twee van de probabilistische planningen en daarvan de milieueffecten berekenen. Dan hoeven we niet tot volgend jaar te wachten. Is hij daartoe bereid? De minister zegt ook dat indien er sprake is van een tekort aan CO<sub>2</sub>-reductie zoals opgenomen in Schoon en Zuinig, hij het tekort zou compenseren. Het lijkt me daarom ook van belang een inschatting te maken van de verschillende scenario's. Dan kan de minister een aantal plannen uitwerken ter compensatie.

Dan het punt van de bpm. Ook D66 is voor een volledige afschaffing van die bpm. Maar op het moment dat er zo'n vertraging ontstaat, hebben we wel een probleem. Als er een financieel gat gaat vallen, moeten we dat compenseren, in ieder geval voor de staatskas. Hoe gaat de minister dat doen? Hoe zorgt de minister ervoor dat de positieve prikkel die er nu is voor de schone auto's in stand blijft? Toyota heeft aan de bel getrokken: we hebben allemaal een brief gekregen. Sinds 2007 werd de gemiddelde uitstoot per verkochte auto in Nederland teruggebracht van 149,5 gram CO<sub>2</sub> per kilometer naar 123 gram CO<sub>2</sub> per kilometer. Dat is een reductie van maar liefst 17,2%. Toyota vraagt zich af of onder Anders Betalen voor Mobiliteit grote reducties haalbaar blijven. De Nederlandse importeurs van Lexus, Suzuki, Daihatsu en Honda vonden de fiscale vergroeningsmaatregelen tot nu toe erg goed. Ze menen dat het kabinet met de komst van Anders Betalen voor Mobiliteit een andere weg inslaat. Het zou zorg-

wekkend zijn als dat soort innovatieve voortrekkers zulke harde kritiek levert. Wat is de reactie van de minister op dat punt?

Over de Crisis- en herstelwet hebben we een hoorzitting gehouden. Toen kwam ook de kilometerbeprijzing ter sprake. Henk Meurs, hoogleraar Ruimtelijke Ontwikkeling en Mobiliteit aan de Radboud Universiteit te Nijmegen, vond het onverantwoord dat alle nieuwe infrastructuurprojecten werden beoordeeld in een scenario waarin geen sprake was van kilometerheffing. Hij pleitte ervoor dat in alle berekeningen die nu worden uitgevoerd wel te doen. Dat geldt ook ten aanzien van de spitsheffing. Hoe gaat de minister met die oproep om?

Dan ga ik in op de exploitatiekosten: die mogen niet boven de 5% komen. Dat is een harde eis, maar gelukkig worden daar wel wat nuances op gemaakt. Een aantal kosten kan eerlijkheidshalve niet onder worden gebracht. Bij de invoering zullen die kosten hoger zijn, maar vervolgens zullen ze dalen. Ik hoop dat dat nog steeds de lezing van de minister is. Vervolgens kom ik op de kosten en de communicatie. Van groot belang in deze discussie zijn natuurlijk de tarieven en de andere kosten die de automobilisten moeten gaan betalen. Bij de indiening van het wetsvoorstel moet duidelijk worden wat deze zullen zijn. Dat de minister niet wil speculeren over de tarieven en de kosten, is op zichzelf begrijpelijk. Maar hoe langer het duurt, hoe meer spookverhalen er ontstaan. Wat dat betreft is die communicatiestrategie toch een beetje raar. Op het moment dat de minister zo lang wacht en er volstrekt niet over gecommuniceerd wordt, gaan spookverhalen ontstaan. Hierdoor ontstaan gaten in het draagvlak. D66 heeft altijd nog vragen over de kastjes en de privacy. Die kastjes kunnen natuurlijk heel privacyongevoelig worden gemaakt. TomTom werkt reeds met prachtige systemen waarin tankstations en bijbehorende prijzen kunnen worden aflezen. Het moet toch mogelijk zijn om in de toekomst – wanneer iedereen over dergelijke navigatiesystemen beschikt – ook zo'n applicatie in te bouwen? D66 vindt het van groot belang dat in de gesprekken die nu worden gevoerd met het CBP goed geluisterd wordt naar de adviezen op dat punt, opdat die privacy wordt gewaarborgd. Hoe verlopen die gesprekken met het CBP?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Laat ik beginnen met het goede nieuws: de boel is verder uitgesteld. Het slechte nieuws is dat er van uitstel helaas nog geen afstel is gekomen. Want ook uit de derde voortgangsrapportage wordt mijn fractie niet veel vrolijker. Wat de SP betreft, blijft dit project te duur en te ingewikkeld. Ook het draagvlak voor deze filebelasting blijft een probleem. De mensen zitten er niet echt op te wachten en de website heeft nog maar weinig bezoekers. De minister springt er ook alles behalve voor in de bres. Hij lijkt niet de opvolger van Tineke Tolpoort te willen zijn. Laatstgenoemde brandde haar vingers, gokte en verloor. Deze minister lijkt de gok nog niet te willen wagen. De SP vraagt zich af in hoeverre hij nog wel achter deze filebelasting staat. Steeds meer organisaties worden per dag kritischer op wezenlijke onderdelen van plannen. Ook daar zie je linksom en rechtsom het draagvlak verder afbrokkelen. Het is natuurlijk ook lastig om steun en draagvlak te krijgen als de gevolgen nog onduidelijk zijn. Het tarief per kilometer is nog niet bekend. Hoe langer de minister wacht, des te meer tijd het kost om draagvlak te krijgen. Het is onbekend waar wij als Kamer op wachten. Het wetsvoorstel is al langs de Raad van State geweest. De minister weet uiteraard hoe het met die tarieven staat, maar wanneer mag de Kamer dat ook eens weten?

Als de minister al die gevolgen openbaart, dan zou de Kamer ook met het MIRT aan de slag moeten, bij voorkeur al tijdens de eerstvolgende bijeenkomst. De minister is begonnen met het betrekken van een heel legertje marktpartijen. Dat ligt allemaal gevoelig en ingewikkeld. Hoeveel juridische en organisatorische kosten gaan er nu allemaal om in dit strategische spel met al die marktpartijen? Ik zie daadwerkelijk niet wat de automobilist eraan heeft. Deze partijen willen liever geld verdienen dan

krachtig investeren in mobiliteit. De minister weet dat de SP graag had gezien dat hij andere keuzes maakt.

Het belangrijkste punt van dit moment is dat de invoeringskosten op circa 6 mld. staan: dat is behoorlijk. Maar gelukkig, zeg ik enigszins cynisch, bestaat het 5%-criterium voor de uitvoeringskosten. De uitdaging is dat de uitvoerings- en handhavingskosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten. Ze mogen maximaal 5% bedragen, aldus de motie-Hofstra. Telt de minister de afschrijvings- en rentekosten van de 8 miljoen kastjes mee met de uitvoeringskosten? De motie-Hofstra heeft het eigenlijk over eenmalige opstartkosten tegenover kosten die daarna optreden. De kosten voor het inbouwen van de kastjes in de auto's horen toch bij die uitvoeringskosten? Dat geldt toch ook voor de vervanging van het systeem? Waarom laat de minister deze categorie erbuiten? Deze dient er wat de SP betreft bij genomen te worden. De minister goochelt met de cijfers en met de intentie van de motie-Hofstra.

De SP wil de minister er ook op wijzen dat, nadat het systeem is ingevoerd, er sprake is van een maximum van 5% kosten ten opzichte van de opbrengsten. Wat de SP betreft moeten alle kosten – dus ook de btw-kosten – worden meegenomen. Is de minister daartoe bereid? De kosten van de overheidsprojecten worden stelselmatig ondergewaardeerd en de opbrengsten overgewaardeerd. Papier is altijd erg geduldig en berekeningsvariabelen zijn rekbaar. In de praktijk blijkt het elke keer weer tegen te vallen en kan de belastingbetaler het verschil ophoesten. Meer kosten en minder inkomsten: dat is het gezamenlijke kenmerk bij grote, moeilijke dossiers. De Kamer heeft reeds ervaring opgedaan met de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, de Betuwelijn, de HSL en de tunnels bij de A73. Wat dat betreft kan ik mij ook geheel aansluiten bij de heer Koopmans die zich afvroeg of 4% post onvoorzien dan wel verstandig is? Tot slot merk ik op dat al een jaar lang de filedruk afneemt. Wanneer gaat het kabinet nu echt werk maken van de voorstellen van de commissie-De Waal en het openbaar vervoer serieus aantrekkelijker maken? Dan wordt zelfs de redenering van deze minister omtrent de noodzaak van zijn ingewikkelde, peperdure systeem overbodig. Het systeem is niet alleen te duur en te ingewikkeld: het is ook niet meer van deze tijd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Onze minister van Verkeer en Waterstaat is een haastig man. Al sinds zijn aantreden is hij veel in beeld: luidruchtig, lintjes doorknippend, alcoholvrije champagne wegnippend omdat er weer een stuk asfalt is neergeplempt. Diametraal tegenover dit activistische optreden van de minister op het gebied van asfalt staat zijn publieke prestatie op het gebied van de kilometerheffing: het is helemaal stil. Keer op keer wordt uitstel gefluisterd. Is een wetsvoorstel nog steeds niet in aantocht? Het is nu alweer november. Je vraagt je bijna af wat er met onze minister aan de hand is. Er zijn twee antwoorden mogelijk. Antwoord A luidt: «Ik durf niet». Je ziet die Telegraafkop al voor je: «Kilometerheffing Eurlings € 1 per liter». Antwoord B is: «Ik wil niet. Ik heb de kilometerheffing geaccepteerd en ik ben hem uit gedurende de kabinetsperiode. Het is een uitruiltje geweest met de PvdA en de ChristenUnie. Straks in juni kondig ik aan dat die 5% niet gehaald wordt en vervolgens zet ik een claim bij minister Bos neer. Laatstgenoemde heeft geen geld, hetgeen dan resulteert in het einde van de kilometerheffing.» Ik hoor graag van de minister of het antwoord A of B is.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een vraag aan de heer Vendrik. Aan weerszijden hebben de heren bij een van de opties «Ik durf niet» of «Ik wil niet» gedrukt. Ik wil de heer Vendrik vragen of ik ook voor beide opties kan kiezen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit unieke voorrecht gun ik de heer Aptroot graag. Als er één partij gedraaid is in dit dossier, dan is het de



VVD wel. De VVD heeft immers de motie-Hofstra ingediend en aangenomen. Ik hoor graag van de minister waar het wetsvoorstel blijft. Ik ben langzamerhand razend benieuwd. In die derde voortgangsrapportage wordt weer uitstel genoemd. Volgens die probabilistische planning, de realistische planning van hetgeen grosso modo verwacht mag worden qua invoeringstermijn, zijn we nog de komende tien jaar zoet om de kilometerheffing van deze minister in de lucht te krijgen. Dat is al drie jaar uitstel ten opzichte van 2016, hetgeen bij aanvang van deze kabinetsperiode werd gemeld. Daar word ik onmogelijk vrolijk van. Voor GroenLinks staat het buiten kijf dat een stevige, goede en betekenisvolle kilometerheffing keihard nodig is, maar op deze wijze komt zij er nooit. Dat uitstel heeft grote betekenis. Ik sluit mij aan bij de punten omtrent de planning die door de heer Cramer naar voren zijn gebracht. Dat uitstel op basis van de huidige planning is betekenisvol, want dat leidt namelijk gewoon tot een milieugat. Wat ik nu van de minister begrijp, is dat we eerst het wetsvoorstel krijgen en dat in de Kamer behandelen. In de zomer van 2010 komt het definitief uitvoeringsbesluit. De evaluatie van Schoon en Zuinig is dan al geweest. De minister zal het kabinet aangeven dat hij niets weet over het milieugat, aangezien hij dat pas bepaalt bij het definitief uitvoeringsbesluit. Het balletje-balletje spel rond het klimaat vormt een probleem voor de minister. De biobrandstof loopt niet goed, de CO<sub>2</sub>-norm voor de auto's is niet in orde: de minister loopt aan alle kanten in de poep. Hij zal meer moeten presteren rond CO<sub>2</sub>-uitstoot, verkeer en vervoer. In 2015 moet Nederland al in de Europese pas lopen. Ik wil voor het eind van het jaar helderheid over wat het uitstel van deze planning betekent voor de milieuprestatie van deze minister en hoe hij dat gaat compenseren. Als die toezegging in dit debat niet komt, wil ik daar een motie over indienen. Dan het punt van het spitstarief. Uitstel tot 2019 betekent inderdaad dat we rond die vier grote steden met name, maar het speelt op meerdere plekken in Nederland, geen spitstarieven kunnen invoeren. Het hangt immers allemaal af van de planning van deze minister, die niet kan en niet wil. Dan gaan we dus tien jaar zitten wachten. Weer tien verloren jaren met betrekking tot filebestrijding. Dat kan dus anders. Ik ben een groot voorstander van het idee om rond de vier grote steden met een eenvoudig systeem van nummerbordherkenning een spitstarief in te voeren. Dat kan al in 2013 en is ook niet kostbaar. Dat soort systemen heeft deze minister later ook nodig als het gaat om een controle op de kilometerheffing. Ik wil graag ook op dat punt een heldere toezegging. Als we echt tot 2020 moeten wachten dan verliezen we vele jaren die we kunnen benutten op het gebied van filebestrijding. We krijgen nog een brief van deze minister als het gaat om dat balletje-balletje spel.

Nemen we die kilometerheffing nou wel of niet mee bij de verkeersprognoses die gebruikt worden voor nut- en noodzaakdiscussies met betrekking tot extra asfalt? In Utrecht is dat ook fout gegaan. 1,3 mld. wordt door dit kabinet gewoon weggegeven, terwijl er niet eens een variant met een normaal spitstarief is doorgerekend. Dat vind ik absurd. Neem het rapport uit het Centraal Planbureau uit 2005. Daarin wordt verhaald over een maatschappelijke winst van 20 mld. bij invoering van een spitstarief. Er is sprake van een besparing door het niet hoeven aanleggen van infrastructuur. Tevens ontstaan andere maatschappelijke baten doordat de files teruglopen. Dit moet echt een keer afgelopen zijn, minister. Ook op dat punt overweeg ik een motie. Bij infrastructuur die deze minister plant, los van de nuten noodzaakdiscussies daarover, hoort bij elke doorrekening de kilometerheffing meegenomen te worden. Anders zitten we inderdaad alleen maar asfalt aan te leggen waarvan later zal blijken dat dit niet nodig is. Ik dacht dat dit kabinet geen geld over had.

De minister is echt een vriend van Amsterdam en vice versa. Want daar staan ze klaar om een grote proef te doen met kilometerheffing. Dat vind ik nou zo goed van het stadsbestuur van Amsterdam: het helpt deze minister om over zijn twijfel heen te komen. Mag ik ervan uitgaan dat deze

minister het aanbod van Amsterdam met beide handen aangrijpt? Kan de minister er overigens voor zorgen dat ik ook mee kan doen aan die proef? Is daar trouwens een auto voor nodig? Dan kan de minister misschien daar ook nog voor zorgen.

Dan wat betreft de bpm. Ik vind het een bezopen discussie, mevrouw Roefs. Het is al jarenlang bekend dat als je de bpm afschaft, je daarmee de milieuwinst mist die je nu behaalt dankzij de bpm in de showroom. Dat is een negatief milieueffect. En ik vrees dat dat veel groter is dan het kabinet initieel heeft berekend. Dat weet iedereen. Wat je dan in ieder geval niet moet doen, is de kilometerheffing nu al afschaffen en tussentijds uitruilen richting de motorrijtuigenbelasting. Dat negatieve milieueffect boek je immers nu, maar het positieve milieueffect van een redelijk goed gedifferentieerde kilometerheffing heb je pas over tien jaar. Ik roep de heer Koopmans als milieuman op om hier nog eens goed over na te denken.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Dank voor alle opmerkingen in de eerste termijn. Goed om vandaag nader stil te staan bij de derde voortgangsrapportage inzake de stand van zaken van het project. Ik kan kort iets zeggen over de verwachtingen rond het wetsvoorstel, maar ik ga inhoudelijk vooruitlopen. Ik zal ingaan op de 5% in het kader van het project Anders Betalen voor Mobiliteit, de discussie rond de definitie et cetera. Ik heb al geprobeerd om heel wat van de vragen schriftelijk te antwoorden in het voortraject. Een aantal onderwerpen waarover vragen zijn gesteld zal ik nu nader mondeling toelichten. Ik behandel onder meer de planning, de certificering, de aanbesteding, het wetsvoorstel, de tarieven, de financiën, de 5% exploitatiekosten, maar ook de mobiliteitsprojecten. Deze onderwerpen vormen de kernpunten van het hele project.

Allereerst geef ik een korte stand van zaken. Eind 2007 is namens het kabinet het ambitieuze plan voorgelegd voor de introductie van de landelijke kilometerprijs. Wij zouden toen bekijken of wij nog een jaar konden versnellen op de goedweerplanning. Dat bleek niet mogelijk. Vervolgens hebben wij aan de hand van twee plannings gekeken wat de verwachting voor het project is. We zien in de berichtgeving dat heel sterk de nadruk wordt gelegd op de planning van het project. Ik zou in dit verband willen refereren aan een opmerking van mevrouw Roefs. Zij zei dat wij ons niet zo moeten vastpinnen op plannings. Er worden echt concrete stappen gezet, zoals de aanbestedingsgesprekken. Ik vond dat mevrouw Roefs daar gelijk in heeft. Plannings variëren continu. Het is een megaklus die je op een goede manier moet doen.

Wat hebben wij tussen een half jaar geleden en nu gedaan: welke stappen zijn gezet? Ik som deze in het kort op. Op 29 september jongstleden is de dialoofase van de aanbesteding gestart: een belangrijke mijlpaal voor de daadwerkelijke realisatie van het project. Op 7 oktober is gestart met de consultatie in het kader van de certificering. Sinds maart van dit jaar is met een tiental marktpartijen gesproken over de invulling van de basisprincipes van het hoofdspoor. Ik heb het dan over het marktmodel, de portabiliteit en ook de end-to-end dienstverlening. De Raad van State heeft – iets later dan wij hadden gedacht – geadviseerd over het wetsvoorstel en over de tarieven. Hierdoor kan de indiening van het voorstel zeer binnenkort plaatsvinden. Met het wetsvoorstel krijgt de publiekscommunicatie concreet vorm. Ik onderschrijf het gelijk van iedereen die zegt hoe belangrijk die communicatie is. We kunnen pas communiceren als we ook echt kunnen laten zien wat een en ander reëel gaat betekenen. Anders communiceren we over een of ander systeem. Als we weten wat het inhoudt, communiceren we over de reële situatie van de automobilist ten opzichte van de situatie van diezelfde automobilist zonder het systeem. Ondertussen doen we praktische ervaring op met heel veel mobiliteitsprojecten. Ik heb vandaag de mensen van Transumo gesproken bij de Innovatie-estafette op de oude vliegbasis Valkenburg. Uit eerste resultaten blijkt dat prijsprikkels werken. Er is vaak over getwijfeld, maar we zien dat

minder mensen in de spits reizen als er met prijsprikkels wordt gewerkt. Het enthousiasme in de regio rond die mobiliteitsprojecten is heel erg groot.

Ik heb een hele lijst met concrete stappen van de laatste maanden op weg naar de kilometerprijs. Daarna spreek ik over de planning, aanbesteding en certificering. Ik heb de Kamer geïnformeerd dat ik meer tijd nodig heb gehad om de dialoog met de marktpartijen voor de aanbesteding te starten. De reden hiervoor was een nieuwe contactstrategie, de zogenaamde samenwerkingsovereenkomst. Inhoudelijk is dit echt de betere keuze. Via een samenwerkingsovereenkomst met bijpassende financiële prikkel geef ik marktpartijen nadrukkelijk een gedeeld belang. De Kamer kan zich vast herinneren hoe het projecten vergaat waar niet het gedeeld belang leidend is in de systematiek, maar het terugtrekken in de juridische loopgraven. Hier maken wij nadrukkelijk in de opzet van het slagen een gedeeld belang. Zo komen de partijen samen tot een systeem dat op alle koppelvlakken sluit. We bekijken hoe we het mogelijk maken en richten ons niet enkel op het contract en en that's is.

Hierdoor wordt ook een aantal mogelijke risico's in de toekomst gemitigeerd, zoals interfacerisico. Alle blokken werken, maar de blokken onderling functioneren niet. Natuurlijk heeft dat nu een effect van drie maanden op de planning. Maar ik zeg samen met veel experts dat we het later keihard terug verdienen. Anders zouden we later een veel groter risico lopen. Wat dat betreft gaat de kost voor de baat uit. Het is een manier van verstandige projectbeheersing.

Ten tweede hebben drie afgewezen partijen in de preselectiefase al een kort geding aangespannen. Gezien de gespannen markt valt het an sich nog mee dat het slechts drie partijen betreft. We moesten immers terug van 47 naar 18 partijen en er is natuurlijk een groot financieel en dus zakelijk belang mee gemoeid. In de planning houden we nooit rekening met rechtszaken. Op het moment dat er een rechtszaak is, moeten we wel wachten op de uitkomst, alvorens we met de groep heel veel stappen verder zetten. Want het kan zijn dat de rechter de betreffende partij gelijk geeft en dat deze zich bij die groep zal voegen. Wij hebben derhalve op de uitslagen van de kort gedingen gewacht. Natuurlijk heeft dat dan effect van drie maanden op de planning. Ik zeg daarbij wel dat alle kort gedingen in het voordeel van de Staat zijn uitgevallen. Zo kon dan ook op 29 september met de dialoofase van de aanbesteding worden gestart en op 7 oktober met de consultatie in het kader van de certificering. Als we met marktpartijen spreken, geven zij aan hoe belangrijk deze mijlpalen zijn. Er worden dus echt stevige en belangrijke stappen gezet op weg naar een daadwerkelijke en tastbare realisatie van het project.

Dan ga ik naar de theoretische voorspelling van wat hierna volgt, de planning en Procap. Procap heeft mij geadviseerd over de planningssystematiek. De adviezen van Procap zijn voor een belangrijk deel geïmplementeerd, waardoor de kwaliteit van de planning nadrukkelijk is verbeterd. Ik ben dan ook dankbaar voor de positieve bewoordingen van onder meer de heer Cramer in het kader van de risico's die wij voor zijn. Dat hebben we dus op deze manier geprobeerd. Nu hebben wij er bij de derde voortgangsrapportage nog niet voor gekozen om louter te rapporteren op basis van de probabilistische planning. Wij handhaven voor op het moment ook nog die deterministische uitblik. Waarom? Conform regelgeving is het definitief uitvoeringsbesluit het moment waarop de hele planning moet worden herijkt. Dat is afgesproken op basis van een second opinion et cetera. Het was ook een optie om nu over te gaan op een nieuwe planning en dan over een half jaar weer een herijking te laten plaatsvinden. Wij moeten ons afvragen of dat wel goed is. Bovendien komt er tussen nu en dan veel informatie bij uit onder andere het contact met de markt. Het leek mij, omdat er toch al veel onrust en vragen zijn, niet doenlijk om ieder half jaar een nieuw soort planning te introduceren. Omdat we dat toch moeten doen bij het definitief uitvoeringsbesluit, doen we het in één keer goed.

Dan wat betreft het wetsvoorstel en de tarieven. Het advies van de Raad van State over de tarieven heb ik op 24 september jongstleden ontvangen. Inmiddels is het advies verwerkt in het wetsvoorstel. Binnenkort zal de ministerraad hierover spreken, dat is nog niet gebeurd. Ik zal zo snel mogelijk – we zitten nu immers vlak voor de eindstreep wat dat gedeelte betreft – het wetsvoorstel bij de Kamer indienen. Dit is onder voorbehoud van de besluitvorming in de ministerraad. Daar zullen we er eerst over moeten praten en een besluit moeten nemen.

De heer **Koopmans** (CDA): Kan de minister het begrip «binnenkort» eens wat nader schetsen.

Minister **Eurlings**: Mijn planning is om het zo snel mogelijk met de ministerraad te bespreken. Dat hoeft dus niet meer lang te duren, want mijn werkstuk is af. Ik ben er klaar voor. Maar goed, het is een stevig dossier. Het is natuurlijk de vraag wanneer de ministerraad erover besluit, maar ik ga ervan uit dat dat op korte termijn is.

De heer **Koopmans** (CDA): Aanvullend zou ik willen vragen wanneer de minister vindt dat het wetsvoorstel van kracht zou moeten zijn. Laten we eens van daaruit redeneren.

Minister **Eurlings**: Als leider van dit project gaat het er mij om dat we geen extra vertraging in de realisatie van het project moeten oplopen door de trage behandeling van het wetsvoorstel. Ik heb eerder gezegd dat als wij het wetsvoorstel bijvoorbeeld pas na januari 2010 zouden indienen, het op het kritisch pad komt. Dan leidt vertraging met het wetsvoorstel ook tot vertraging in het project zelf. Ik wil het daar dus echt niet op laten aankomen. Ik wil gewoon in november 2009, zo snel als dat kan, met het wetsvoorstel naar de Kamer. Dan maakt het helemaal niet uit voor de projectplanning, aangezien we dan nog een aantal maanden speling hebben. In het nieuwe tariefstelsel wordt helemaal tegemoet gekomen aan de breed gedragen wens om de tarieven meer op CO<sub>2</sub>-basis vorm te geven. Dat is iets wat van rechts tot links de groene harten sneller zou moeten doen kloppen. Meten is weten: radicaal CO<sub>2</sub>. Als dat geen mooie aanloop is naar de discussies in Kopenhagen: wij zijn er klaar voor. Het doel is natuurlijk een zo gunstig mogelijk effect voor het milieu te boeken. Uiteraard geschiedt een en ander wel binnen de randvoorwaarden van de lastenneutraliteit. We willen Nederland wel mobiel houden. Het is mobiel en groen tegelijk en niet groen in plaats van mobiel. Dan gaat ons land failliet en hebben we ook geen geld meer voor milieubeleid. Tot zover het algemene verhaal.

Dan wat betreft de financiën. Ik wil ook ingaan op de grote praktijktest, zoals wij de «proof of concept» noemen. Inzake het partieel uitvoeringsbesluit heeft de Kamer verleden jaar ingestemd met een budget van 167 mln. voor het voorbereiden en uitvoeren van een grote praktijktest. Inmiddels leven er twee nieuwe inzichten.

Ten eerste is de teststrategie nader uitgewerkt. Het blijkt verstandiger om een aantal systeemtesten naar voren te halen. Hierdoor kunnen toekomstige vertragingen en projectrisico's worden voorkomen. Je kunt een praktijktest doen rond het kastje. De complexiteit zit echter niet alleen in het kastje, maar ook in de wijze waarop de hele backbone terugkoppelt naar het systeem, de administratie et cetera. Die onderdelen willen we naar voren halen, zodat we die in een test zo veel mogelijk ineens meenemen. De test heeft dan een veel grotere praktijkwaarde.

Ten tweede is ook de contractstrategie aangepast. Op advies van de landsadvocaat zullen contracten als één geheel worden gegund. Door deze nieuwe inzichten wordt tot het definitief uitvoeringsbesluit medio 2010 alleen geld uitgegeven aan projectkosten. Bij het definitief uitvoeringsbesluit zal ik aan de Kamer mandaat vragen voor de financiële verplicht-

tingen. Dan zou het serieuzer kunnen zijn dan 167 mln., doordat we het wat groter oppakken. Maar tot dat moment zijn het met name de projectkosten. Wat dat betreft wordt de Kamer nergens ingerommeld. Ik kom weer expliciet bij de Kamer terug om mandaat te vragen als er grote bedragen worden uitgegeven. Die 167 mln. wordt nu niet ingevuld. Ik kom dan volgend jaar wel terug met een verzoek dat groter is dan de 167 mln. die de Kamer mij al had toegezegd.

Dan de discussie over de 5% exploitatiekosten. Het betreft een lange discussie, uitgaande van stellingnames in de vorige kabinetsperiode. Mevrouw Peijs, mijn ambtsvoorganger, heeft daar een invulling aan gegeven, die ook ik consequent heb gevolgd. Alle Kamerleden hebben begin deze zomer een brief ontvangen over de definitie van de 5% exploitatiekosten van het systeem. In het verleden is er ook binnen het kabinet-Balkenende II over gesproken. De Kamer heeft bij monde van de heer Hofstra eerder verzocht een norm vast te stellen voor de bovengrens van de kosten voor het kilometerprijssysteem. De bovengrens is reeds opgenomen in de Nota Mobiliteit. Het kabinet onderstreept het belang van duidelijkheid over deze norm en daarom is een definitie opgesteld om voor eens en altijd helderheid hierover te hebben. Deze definitie bespreken we nu met elkaar. De definiëring is door een onafhankelijke expert grondig ter hand genomen, van diverse kanten bekeken, en volgt dus uit dat onafhankelijke advies. Ik heb aangegeven hoe wij daar van tevoren tegenover stonden. Ik heb extra onafhankelijk advies willen inwinnen. Is dit nu een reële manier? Ik sluit mij bij de onafhankelijke conclusies aan. Die conclusies geven aan dat op basis van de motie-Hofstra de exploitatiekosten waar de 5%-norm betrekking op heeft, gezien moeten worden als operationele kosten. Deze zijn nodig om het systeem draaiende te houden. De motie-Hofstra, waaruit die 5%-norm is geboren, maakt immers onderscheid tussen invoerings- en uitvoeringskosten. Invoeringskosten worden hier als de afschrijving op investeringen en het systeem gelezen. Uitvoeringskosten worden gelezen als de operationele kosten om het systeem te runnen. Nu weet ik, en dat vind ik een goede lijn, dat de Kamer ook de kosten van de kastjes heel scherp in de gaten houdt. Ik vind dat belangrijk en heb hier dan ook toegezegd de Kamer zo expliciet als mogelijk en naar het beste inzicht over de ontwikkeling van de kostprijs van die kastjes te informeren. De eerste batch, het eerste kastje, nemen wij voor onze rekening. Vervolgens blijven wij ook zo transparant als mogelijk maken hoe die kosten van die vervangingsinvestering zich ontwikkelen, ervan uitgaande dat je gemiddeld zeven jaar later vervolgstastje nodig hebt. Door dat ook hier expliciet te maken en ook hier openlijk te bespreken zullen wij ook richting marktpartijen de druk maximaal maken om die kosten steeds verder te zien dalen.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister verwijst zo enthousiast naar het advies dat hij heeft gekregen van een van mensen van de SEO. Het was overigens geen voorstel, maar eigenlijk meer een advies of de minister het zo kon doen als hij had voorgesteld. Er staat dat geen rekening wordt gehouden met investeringskosten in de vorm van afschrijving financieringskosten. Bedrijfseconomisch zijn inderdaad alle kosten relevant en vanuit die optiek zou de variant alle kostensoorten de voorkeur moeten hebben. En dan gaat het verder met. In het kader van de motie-Hofstra dat je binnen die 5% moet blijven is dit wel een aardige oplossing. Het spijt me zeer, maar ik ga toch maar uit van de verstandige bedrijfseconomisch oplossing. Als je elk jaar weer honderdduizenden kastjes moet aanschaffen of moet onderhouden c.q. vervangen, dan moet je dat gewoon als de kosten van het systeem, de uitvoerings- of exploitatiekosten nemen. Ik kan het niet anders begrijpen.

Minister **Eurlings**: Nee. Dat is dus niet uit die onafhankelijke analyse gekomen. Ik heb het net nog eens onafhankelijk laten checken, omdat ik

dus nimmer beticht zou willen worden van willekeur of sterk naar iets moois toerekenen. Ik heb eerder gezegd van mijn kant inhoudelijk dat ik het ook wel logisch vind. Hoe ontwikkelt zich de technologie? Toen wij begonnen met de gsm's, kostte een telefoon al gauw ruim 900 gulden. Zo'n telefoon werkte nauwelijks. Nu kost zo'n apparaat helemaal niets meer, je krijgt hem gratis bij een abonnement. Zo gaan de ontwikkelingen in de techniek. We houden het scherp in de gaten. Daarbij zal de kostprijs dramatisch dalen, misschien nog wel zo ver dat als je, als je bij een serviceprovider dus een abonnement neemt, die applicatie er gratis bij krijgt. Dat is de ontwikkeling zoals wij deze inhoudelijk zien. Aan het begin is het maar de vraag hoe duur die kastjes nog zijn. En daarom hebben wij gezegd dat wij die hele eerste batch voor onze rekening nemen. Maar ik vind het dus beleidsinhoudelijk goed te verdedigen dat je het op een gegeven moment gewoon onderdeel laat zijn van de vrije markt. Het zal nauwelijks meer wat kosten. Ik heb het nu ook ten principale nog eens laten checken en deze lijn is onderschreven. Maar dat doet er dus niets aan af dat ik zelf wel de vinger aan de pols houd en dat ik de Kamer dus op nadrukkelijk verzoek van de heer Koopmans iedere keer naar beste inzicht zal inlichten over de kostenontwikkeling van die kastjes.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat lijkt een aardige redenatie, maar daar klopt echt geen barst van. Nul kosten opnemen voor die kastjes kan alleen als die kastjes nul prijs hebben. Als de overheid je dat kastje verplicht, moet de overheid bereid zijn dat in de kosten mee te nemen. De departementale accountantsdienst zegt dat je rekening moet houden met 400 mln. per jaar. Ik ben het met de minister eens dat die kosten kunnen halveren, maar misschien worden ze wel hoger. Het kan een ander bedrag zijn, maar nul opnemen voor lasten die je in ieder geval zult hebben: dat is geen juiste weergave van zaken. Waar laat de minister die kosten als hij deze die niet meerekent als kosten van het systeem ten opzichte van de opbrengsten?

Minister **Eurlings**: We moeten twee dingen onderscheiden. Ten eerste: wat nemen we mee in de definitie van de 5%? En ten tweede: hoe houden we die kosten in de gaten? En hoe ontwikkelt zich dat? Van die definitie heeft het geen onderdeel van uitgemaakt. Wij hebben het nu onafhankelijk laten checken. Onafhankelijke experts onderstrepen die lijn. Het tweede is dat wij de ogen er niet voor sluiten. Wij houden in de raming van de totale projectkosten continu in de gaten hoe die prijs zich ontwikkelt. We hebben nog heel wat jaren tot het moment dat het systeem in totaliteit draait. Vervolgens duurt het zeven jaar voordat de eerste kastjes worden vervangen. De verwachting van vriend en vijand is dat tegen die tijd dit systeem geheel geïntegreerd is in kastjes die je toch al koopt in je auto. Nogmaals: het Europese EETS komt eraan. Die markt beslaat 500 miljoen mensen. Bovendien is de reële verwachting dat het basiskastje door de serviceprovider wordt verschaft en ingebouwd. Gisteren werd ik als vervanger van de staatssecretaris naar de Kamer geroepen om te praten over de OV-chipkaart. Een paar weken geleden was ik in Japan. In alle Japanse telefoons kan zonder meerkosten de OV-chipkaart worden ingebouwd. Die techniek gaat zo snel. Daarom vind ik het wel reëel om in de gaten te houden, maar vind ik de waardering die de heer Aptroot eraan geeft niet erg realistisch.

De heer **De Mos** (PVV): We hebben straks een gratis kastje in de auto: chapeau daarvoor. Maar wat hebben we aan het gratis kastje als straks die tarieven per kilometer de pan uit rijzen?

Minister **Eurlings**: Je moet je direct afvragen wat we hebben aan een auto die duur betaald is of niet rijdt met een hoge bpm en een hoge motorrijtuigenbelasting. Ik ben niet is staat te veel wedervragen te stellen. Maar ik vond het interruptiedebat tussen u en de heer Koopmans interes-

sant. Tot nu toe bestaat bij u nog niet het beeld dat de normale man die hard werkt erop vooruit gaat. Ik hoop dat, als uit de feiten blijkt dat dat wel zo is, we dan aan u een medestander krijgen. Daar wil ik natuurlijk mijn best voor doen. Want het is zo. In het buitenland komt er bij tolsystemen vaak geld bij. Bij ons komt het geld er niet bij: wij schrappen onze bestaande belastingen. Dat is het mooie.

De heer **De Mos** (PVV): We weten nu nog helemaal niets. De minister zit nu hier, maar er is geen wetsvoorstel en er zijn geen tarieven. Ik ben nog geen blijde jongen.

Minister **Eurlings**: Maar wat nog niet is, dat kan nog komen. En ik zeg dat dat snel komt. Ik hoop op verandering wat dat betreft.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap het toekomstbeeld dat de minister schetst met betrekking tot het kastje. Idealiter creëren we eigenlijk een soort open platform waar allerlei applicaties in de loop der tijd gaan landen. De techniek van de kilometerheffing wordt een soort digitale tank waarop van alles kan worden aangesloten. Dat is prachtig, maar we weten uit andere digitale projecten van de overheid dat het ook hondsmoeilijk is om dat goed en precies te doen. De minister noemt de OV-chipkaart. Daar is het bijvoorbeeld op één punt al fout gegaan. De gedachte was namelijk dat die OV-chipkaart ook als betaalmiddel zou kunnen functioneren. Die route is afgesloten. De vraag is of de minister in zijn volgende voortgangsrapportage wat nader zou willen stilstaan bij voornoemd platform en of hij de Kamer kan informeren over hoe open dat wordt gedaan. Daar zit een gigantisch efficiencyvoordeel dat je op termijn kan bereiken. Dan moet het echter wel goed gebeuren.

Minister **Eurlings**: Ten eerste gaan wij als overheid niet zo'n kastje in elkaar sleutelen. Wij dagen de markt in het kader van de certificering uit om te laten zien hoe die added value – die extra services – in zo'n systeem kan worden geïntegreerd. Zodra die beelden duidelijk worden, zal ik deze zo snel mogelijk aan de Kamer communiceren. De markt verwacht juist van die combi ook de efficiëncyslag en daarmee ook een stuk winstgevendheid. Wij hebben natuurlijk als het niet werkt als overheid het garantiespoor als een soort van life line. Op het moment dat het niet werkt dan is ons systeem lean en mean. Dat is dus iets anders dan het beeld dat wij als overheid allemaal moeilijke dingen doen. Dat moeten we niet doen, we moeten bij onze leest blijven. Wij moeten de publieke waarborgen inbouwen en daarnaast de markt uitdagen. Zodra de certificering beelden oplevert, zal ik die vanzelfsprekend communiceren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Deze zie ik graag tegemoet. Kan de minister ook stilstaan dat wanneer je de markt uitdaagt tot het creëren van zo'n open platform en de minister breekt met die kilometerheffing als het ware die markt open, dat het ook werkelijk een open platform is? De overheid heeft in het verleden op dat punt niet altijd even gelukkig geopeerd. Reeds acht jaar geleden is een motie van mijn hand aangenomen die juist wil bevorderen dat bij digitale innovaties open standaarden worden gehanteerd en bij voorkeur open source software wordt benut. Dit wordt toch een soort netwerk in de toekomst. Daar mogen niet allerlei «closed jobs» gaan plaatsvinden. Ik zou graag willen dat de minister de voortgang van het project nog eens even tegen het licht van die motie uit 2002 houdt, die toen unaniem door de Tweede Kamer is aangenomen.

Minister **Eurlings**: Dat ware nog goede tijden. Toen kon je als oppositie ook een coalitie steunen en andersom. Ik heb toen vast met u meegestemd. Dat was ook echt een goed punt. Ik vind zelf ook dat het niet te gesloten moet zijn. Het moet zo open als mogelijk zijn. Maar het is natuur-

lijk wel aan de markt zelf om in de dialoog aan te geven hoe men denkt zoiets vorm te kunnen geven. Waar zijn dan de ijkpunten? Hoe open maak je het en hoe houdbaar is dat dan? Ik pak uw punt in die zin op, zo open als mogelijk. Dat is ook onze drive. Ik heb ook een Kamervraag gehoord, waarin geopperd werd om de markt de ruimte te geven. Daag uit, zorg ervoor dat die marktwerking dynamisch kan zijn en dynamisch kan blijven. Ik kom er dus graag op terug, maar dit is nadrukkelijk een onderdeel van de hele certificering.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik geloof dat het de heer Koopmans is geweest die ooit wel eens heeft gesproken over de opt-in en opt-out en over waar je qua privacybescherming aan mee wil en kan doen. Het heeft ook voordelen. De commissie die zich bezighoudt met allerlei bredere toepassingen van het systeem zal in haar advies ook nadrukkelijk de privacybescherming moeten meenemen. Bij de OV-chipkaart is heel vaak gesproken over de EGI-status, of er nieuw soort betaalmiddel wordt geïntroduceerd en dat dat lastig langs de Nederlandsche Bank kan komen. In hoeverre dreigt het gevaar dat we dezelfde soort discussie over EGI-status gaan krijgen, alvorens we een applicatie gaan bedenken die eigenlijk een soort van nieuw betaalmiddel gaat worden.

Minister **Eurlings**: Ten aanzien van dat laatste punt lopen de gesprekken. Ik kom ook zodadelijk met een uitgebreide beantwoording over de privacy. Het is zonder twijfel een belangrijk punt: No big brother is watching you. Ik blijf dus ook die kosten van die kastjes nadrukkelijk in de gaten houden. Ik neem deze op in de totale kostenstaatjes, opdat de druk er maximaal op wordt gehouden.

Wij moeten op weg naar 5%. Daar zijn we nu nog niet en dat geeft dus aan dat er een stuk efficiëncyslag gaat plaatsvinden. Daar heb ik nooit misverstanden over laten bestaan. Als het systeem eenmaal draait, moeten we in de praktijk ook echt onder die 5% zitten.

De heer **Roemer** (SP): Voor de duidelijkheid wil ik heel even terugkomen op die big brother who is watching you.

Minister **Eurlings**: Voorzitter Ten aanzien van communicatie en draagvlak heb ik gezegd dat ik goede en tijdige informatievoorziening zeer belangrijk vind. Ik meen dat ook heel hartgrondig. Als minister van dit land vind ik het belangrijk dat mensen zelf kunnen beoordelen of ze het al dan niet een goed en eerlijk systeem vinden. Daarvoor heb je beelden nodig van hoe het nu is en hoe het wordt. Hoe zal ik er aan toe zijn als het blijft zoals het nu is en ik betaal hoge bpm en motorrijtuigenbelasting. En wat betekent het straks als ik een nieuw systeem heb met daarbij ook nog een stuk minder filedruk. Het helpt natuurlijk stevig in het terugdringen van files. De periode rondom de indiening van het wetsvoorstel beschouw ik als een eerste belangrijk communicatiemoment. De burger moet concreet geïnformeerd worden over zowel de inhoud als de effecten van de invoering van de kilometerprijs. Het hebben en onderhouden van draagvlak is essentieel. Zonder draagvlak komt het systeem er niet. Dat is gewoon een wetmatigheid. We moeten dus het draagvlak behouden en dat kunnen we alleen als we het systeem eerlijk houden. Ik heb altijd gezegd dat dat de twee ankerpunten zijn waar ik als minister voor sta: draagvlak en eerlijkheid. Het is gelijk oversteken. In het kader van het draagvlak blijven we daarom ook actief investeren in contacten met decentrale overheden, marktpartijen en diverse maatschappelijke organisaties. Dan ga ik kort in op de mobiliteitsprojecten. Daarvoor bestaat grote belangstelling vanuit het bedrijfsleven. Projecten verlopen voortvarend volgens planning. Ze bevinden zich in de fase van aanbesteding of zijn vaak al gegund. Het eerste project in de regio Haaglanden is inmiddels zelfs afgerond. Uit resultaten blijkt dat deelnemers hun gedrag kunnen



veranderen en de spits kunnen mijden op basis van financiële prikkels. Als het financieel aantrekkelijker wordt om net buiten de spits te rijden en wat onaantrekkelijker om in de spits te rijden, dan werkt dat. Na jarenlang praten, denkt ook het bedrijfsleven nu mee. Mensen worden in staat gesteld om ook op andere tijden en andere manieren te reizen. Bij het eerste mobiliteitsproject in de regio Arnhem/Nijmegen heeft zich een recordaantal deelnemers gemeld: 7000 in plaats van de verwachte 2500. Het animo om aan deze projecten mee te doen is gegroeid, mede dankzij een nadrukkelijke cultuuromslag bij werkgevers en werknemers. Marktpartijen pakken kansen om ervaring op te doen als een integrale aanbieder. Mobiliteitsprojecten zullen dan ook bijdragen aan de ontwikkeling van de multiservice providermarkt voor het hoofdspoor.

Ik rond mijn algemene verhaal af en neem daarin een aantal antwoorden mee. Hoe zijn wij op streek qua onomkeerbare stappen? Wat zijn nu die onomkeerbare stappen die wij in deze kabinetsperiode nog kunnen zetten? Ik som ze in het kort op. De wetgeving is naar verwachting deze kabinetsperiode afgerond. Met behulp van het definitief uitvoeringsbesluit kom ik bij de Kamer terug met mijn plannen voor de verdere uitbouw van het systeem. Intussen hebben wij in de loop van deze kabinetsperiode vele mobiliteitsprojecten op de weg. Tot slot verwacht ik deze kabinetsperiode mijn handtekening te kunnen zetten onder de gunning van de eerste aanbestedingen, die noodzakelijk zijn voor die grootschalige praktijktest.

De heer **Roemer** (SP): De minister zei net een aantal dingen die wat mij betreft eigenlijk de spijker op zijn kop slaan. Hij heeft dat alleen zelf niet in gaten. Anders zou hij het project niet zo doorzetten. Hij had het in eerste instantie over eerlijkheid. Dat wil ik bestrijden. Tevens zei hij dat we nu al mensen uit de spits kunnen krijgen, doordat het bedrijfsleven gaat meewerken aan mogelijkheden om buiten de spits te kunnen rijden. Er hoeven niet langer baantjes van 8:00 uur tot 17:00 uur te worden gecreëerd. Dat is eigenlijk de kern waar de commissie-De Waal over gaat. Wij hebben dat ook steeds gezegd: investeer daarin. En investeer daar dan zodanig in dat wij zo'n gigantisch, veel te duur en ingewikkeld systeem helemaal niet nodig hebben om ons te realiseren dat de spreiding op de Nederlandse wegen beter gaat. Dan komen tegemoet aan de commissie-De Waal, investeren we in het openbaar vervoer en sparen we sowieso 6 mld. invoeringskosten uit. Zolang mensen geen keuze hebben, is aan uw systeem helemaal niets eerlijks.

Minister **Eurlings**: Qua basistarieven is gewoon een platte heffing exact hetzelfde als hetgeen u nu betaalt, alleen op een veel eerlijker manier dan nu. Want als u uw auto gewoon laat stilstaan, betaalt u ook de vette prijs. Die vertegenwoordiger die 80 000 kilometer in die dikke leasebak rijdt, al dan niet met een mooi kostuum, betaalt dus veel te weinig. Zo zijn gewoon de verhoudingen. U hebt gelijk dat we het spitstarief pas werkt als mensen ook andere mogelijkheden hebben. Dat is nu net waarom wij met de commissie-De Waal aan de slag zijn gegaan. Het is een essentiële randvoorwaarde voor het hanteren van de variabele tarieven net voor, na of tijdens de spits. Daarom jagen we daar zo achteraan. Ik ben blij met en trots op het Nederlandse bedrijfsleven. Aanvankelijk kwam het niet van de grond. Er is zelfs bedreigd door het ministerie dat we met een wetgeving zouden komen waarbij mensen van bovenaf moesten worden gedwongen. Ondanks de crisistijd zien we dat het bedrijfsleven er vol voor gaat. We zien ook dat het succes enthousiasme genereert. Als dat zich doorzet, dan krijgen we in het hele land veel meer mogelijkheden als werknemer om de drukke spits te mijden. Dat levert niet alleen minder kosten op voor de mobiliteit, maar ook nog een prettiger en effectiever arbeidsleven.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb mij nooit tegen de eerste opmerking van de minister verzet. De minister gaf in de beantwoording van mijn vraag aan

dat wie meer rijdt, meer moet betalen. Daar ben ik altijd een medestander in geweest: dat is eerlijk beprijzen. Dan ga je eerlijk met elkaar om. Als je meer rijdt, betaal je meer. De SP heeft altijd gezegd dat daar zo'n belachelijk duur systeem niet voor nodig is. En als dan ook daadwerkelijk een cultuuromslag in het bedrijfsleven en bij het ministerie gaat komen om te zorgen dat alternatieven goed uitgevoerd worden, dan kunnen we ons die 6 mld. heel gemakkelijk besparen en dan kunnen we dat eerlijke systeem veel goedkoper met elkaar realiseren. Er zijn voorbeelden genoeg van. Ik hoop dat de minister voordat hij weg is, eindelijk eens tot de conclusie komt dat dat misschien een beter alternatief is, in ieder geval voor onze portemonnee.

Minister **Eurlings**: De kosten bedragen niet 6 mld., maar net iets meer dan de helft daarvan. Gerrit Zalm en Karla Peijs hebben destijds, toen ze de Nota Mobiliteit vaststelden, besloten dat er 7 mld. minder nodig zou zijn voor het aanleggen van wegen, omdat dit systeem kwam. Zo heb ik het dossier overgedragen gekregen. Het betekent dat als je niet meewerkt aan het mobiliteitseffect er een gat valt van 7 mld. in aanleg. Dat betekent dat je de facto een extra gat hebt.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal een andere interruptie inslikken, maar ik wil dit punt toch echt gemaakt hebben, want de minister vergelijkt dat met niets doen. Die 7 mld. is op basis van het scenario waarin we niets anders zouden doen en niet op basis van investeringen in het openbaar vervoer en het uitwerken van alle voorstellen van commissie-De Waal. Die vergelijking moet de minister dus zo nooit meer maken, want wij willen niet niets doen. Wij hebben zelfs een heel fileplan geschreven en tal van voorstellen gemaakt. Ik wil dus ook nooit meer horen dat de minister zo'n vergelijking maakt in de richting van een interruptie van mijn kant.

Minister **Eurlings**: De activiteiten van Lodewijk de Waal zijn nu net de aanloop naar de kilometerprijs. Men begint in een paar regio's om het hele land en de werkgevers klaar te stomen voor een meer flexibele arbeidsmarkt. Flexibel in de zin dat we meer kunnen thuiswerken en dat we flexibeler de dag kunnen indelen. Er is onlangs een eye-opener geweest. Men was altijd bang iemand die thuis werkt minder doet. Het blijkt nu dat mensen juist effectiever zijn als ze een paar uur thuis kunnen werken. Ik ga niet vooruitlopen op de feiten van de wet. De meerwaarde in het bestrijden van files zit voor een veel groter gedeelte in de basisheffing dan in de spitsheffing. Dat zijn statistische feiten en betekent dus dat wij hetzelfde blijven betalen, omdat wij ineens merken dat we heel veel invloed hebt op de verschuldigde belasting. Als we iets minder rijden, besparen we straks veel in de pocket. Dan gaan mensen gewoon volgens ieders verwachting zich iets meer de vraag stellen of zij die rit wel echt moeten maken. Nederlanders zijn geneigd door de beurs te denken en dat merken we dus in zeer sterke mate. De meerwaarde van de kilometerprijs zit echt niet alleen in dat spitstarief. Deze zit voor een heel groot gedeelte ook in het gewoon versleutelen van een basistarief van de huidige belastingen. Daarom dat het zoveel effect heeft en daarom dat we het niet met een paar mobiliteitsprojecten kunnen aanpakken. Maar goed, we komen er nader over te spreken bij de wet als ook de feiten en cijfers open op straat liggen. Daar kijk ik wel naar uit.

De heer **Aptroot** (VVD): Als een platte heffing nagenoeg hetzelfde effect heeft, dan zou ik zeggen: doe het dan maar eenvoudig. Is de minister bereid dat nog te overwegen, want dat maakt het veel makkelijk. Ten tweede vraag ik mij af hoe de minister kan beweren dat het inzichtelijker maken van wat mensen betalen ook betekent dat ze veel minder gaan rijden. Zelfs bij enorme schommelingen in de benzine- en dieselprijs blijkt dat mensen over het algemeen nagenoeg exact hetzelfde rijden, ook

al is hetgeen ze aan de pomp moeten betalen 30% tot 50% meer. We hebben dat recent gezien. Het blijkt dat mensen niet voor de lol of uit vrije keuze in de files staan, maar omdat ze op een bepaalde tijd naar hun werk moeten. Veel mensen doen al jaren alles om de files te vermijden.

**Minister Eurlings:** Mensen staan in de file omdat in dit land helaas te lang te weinig is gebouwd aan capaciteit op de weg en op het spoor. We hebben het te ver laten vastlopen en daar maken we een inhaalslag. Tegelijkertijd is het ook zo dat we met efficiënt benutten en beprijzen veel kunnen halen. Zojuist gaf ik hoog op over de waarde van het basistarief. Ik wil het beeld wegnemen dat we met alleen mobiliteitsprojecten die meerwaarde van beprijzing ook in die mate kunnen geven. Het moet ook weer niet zo zwart-wit worden opgevat dat ik daarmee zeg dat het spitstarief geen waarde heeft. Dit is echt en-en. Maar ik kom er heel graag op terug als dadelijk de feiten op tafel liggen. Want ik kan die feiten nu niet vermelden voordat ik ze met mijn collegae uit de ministerraad heb besproken. Dat is even mijn discomfort. Als ik met de wet kom, geef ik de Kamer duidelijkheid over de tarieven. Met het wetsvoorstel komt ook de inschatting van de tarieven.

Wanneer komt de brief over de verhouding van de kilometerprijs met het MIRT et cetera? Die zal ik ook op zeer korte termijn naar de Kamer sturen, tegelijkertijd met het wetsvoorstel, omdat er onderling een nauwe relatie bestaat. Dus ongeveer gelijktijdig met de indiening van de wet komt deze brief naar de Kamerleden toe.

Ik wil richting de heer Cramer nu niet vooruitlopen op hoe we precies dat spitstarief gaan inregelen. Ook dat zal definitief bij de wet besloten worden of in ieder geval worden voorgelegd. De heer Cramer maakte een grap over een spitstarief voor de stranddag, maar gaf daarmee aan dat flexibiliteit noodzakelijk is. We moeten iets met extra tarieven doen. Ter overweging zou ik de heer Cramer willen vragen na te denken over de impact van het spitstarief. Als we alleen een spitstarief invoeren op de autosnelweg, dan wijkt iedereen uit naar de dorpswegen. We zullen wellicht ook iets op een onderliggend wegennet moeten doen. We zouden de decentrale wegbeheerders daar ook in mee moeten krijgen. We moeten draagvlak creëren in de regio. Dat betekent dus ook dat als iemand over die onderliggende weg rijdt, hij in de spits ook een hoger tarief kan betalen. We moeten het wel vrij doordacht aanpakken en investeren in een draagvlak in de regio, opdat we een en ander samen met die decentrale wegbeheerders kunnen doen. Dat komt overeen met hetgeen VNG en IPO meermaals hebben aangegeven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Over de uitwerking van die spitsheffing, zowel op de snelweg als in de regio, moeten we het nog hebben. We hebben immers eerder gesproken over het onderliggend wegennet. De minister stelt voor een en ander in een AMvB vast te leggen. Dan leggen we een specifiek wegvak per AMvB vast. Ik denk dat we er flexibeler op moeten kunnen inspelen. Daar waar een probleem zich voordoet, willen we graag stuurinstrumenten hebben. Dan link ik ook een van de discussies die we al een paar keer hebben gevoerd, bijvoorbeeld over de manier van beprijzen in Japan.

De heer **Koopmans** (CDA): Het kan toch dadelijk niet zo zijn dat als het warm weer is, dat dan in een keer de spitstarieven omhooggaan?

**Minister Eurlings:** Druk werkt nog wel eens averechts, dus dat heeft allemaal geen zin. We zetten het denken niet stil. We kijken hoe dat verkeer zich ontwikkelt. Tegelijkertijd doen we natuurlijk wel iets voor de langere termijn. We gaan niet continu onze bakens verzetten. We willen het spitstarief ergens effectief laten zijn. De automobilisten moeten erop kunnen inspelen en het verkeer moet de tijd hebben erop in te spelen. Dan

krijgt het pas echt effect. Ik kan niet vooruitlopen op de wet, maar ik denk dat ik in de opmerkingen – hoewel ze enigszins contrair lijken – een goede balans heb gevonden. Ik hoop dat het kabinet dat met mij eens is. Hoe gaat dat nou met dat spitstarief? De ingroei van het spitstarief moet zorgvuldig gebeuren. Daarop hoeven we niet zo heel lang meer te wachten. Met de Noordvleugel zijn we in overleg over de wijze waarop we dat op een verstandige manier kunnen doen. Ik prijs mij gelukkig met deze voorlooptest. Ze hebben lef om te gaan experimenteren. Ik heb gisteren nog met de wethouder, de heer Hans Gerson, gesproken. Wij gaan daar beginnen en met experimenten werken. Vervolgens hebben wij ook gezegd dat als de kilometerprijs zelf begint, wij beginnen te experimenteren in Amsterdam. Ik heb gezegd dat we wel enigszins voorzichtig zijn, in die zin dat auto A en B een kastje hebben, maar C, D en E op een gegeven moment nog niet. Dan kunnen de verschillen ook niet al te groot zijn. Ik heb gezegd dat we eerst kijken hoe het daar werkt. Als het dan goed werkt, dan kunnen we dus ook op andere plekken hiermee gaan beginnen. Het is helemaal niet gezegd dat we daar heel lang mee hoeven te wachten. We kunnen het maar één keer goed doen en op heel veel manieren fout doen. We kijken aan de hand van Amsterdam en de Noordvleugel hoe we het tot een goed werkend iets kunnen maken. Als het zover is, dan kunnen we ook de discussie hebben over het breder maken. Ik kom daar dus nader op terug. Het doembeeld dat het allemaal tot 2020 en langer duurt, kan ik echter wel wegnemen. Lastenneutraliteit vergt dat op dag één dat het systeem geheel werkt niet meer of minder wordt opgehaald bij de automobilist dan voor dat het systeem in werking trad. Het is dus gelijk oversteken. Als het systeem functioneert, dan functioneert het autonoom. Sommigen zeggen dat mensen precies evenveel blijven rijden. Hoe het ook zij, het is gelijk oversteken tijdens die overgang. En daar zullen we dus heel secuur mee omgaan. Vanaf dat moment is het gewoon een systeem dat op zichzelf functioneert.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ga ervan uit dat de minister geen nadere beantwoording meer geeft over het spitstarief. Ik vind het wel een merkwaardig antwoord. Dat de minister bijvoorbeeld met Amsterdam Noordvleugel een experiment start voor een spitstarief, dat is één ding en prima. Enfin, dat horen we allemaal wel. De discussie en het zeer binnen mijn fractie zit er met name in dat de landelijke invoering van een spitstarief helemaal aan het eind van het invoeringstraject is gezet.

Minister **Eurlings**: De heer Vendrik moet twee zaken niet door elkaar halen. Het eerste betreft het experiment dat Amsterdam op heel korte termijn gaat doen. Dat betreft een aantal duizenden auto's om ook ervaring op te doen met de effecten van prijsverschillen binnen en buiten en spits op het mobiliteitsgedrag. Dat we daar inzicht in krijgen. Kijken hoe dat werkt et cetera. Als vervolgens de kilometerprijs begint te functioneren zal vanaf het begin rond Amsterdam iedere auto een kastje krijgen en sprake zijn van een spitstarief. Dat moet voorzichtig worden ingeregeld, maar dat geldt dus vanaf dat moment in die regio voor elke auto die dat kastje heeft. Dat duurt dus niet zo lang, want dat is vanaf het begin van de kilometerprijs. Wij gaan dat welk voorzichtig doen. Als we één keer het draagvlak verknallen, zijn we het ook voor lang kwijt. We moeten het dus op een goede manier doen. Ook moeten we ervoor zorgen dat mensen anders kunnen reizen. Als mensen dan toch door de spits reizen, moeten ze in ruil voor het feit dat ze wat meer betalen ook een betere bereikbaarheid terugkrijgen. Als dat goed werkt – het is goed ingeregeld en de juiste panacee is gevonden – kunnen we het dus breder in Nederland gaan doen. Als we in afwachting van het nieuwe systeem cordons zouden leggen rond de grote steden en de spitsheffing met een ouderwetse techniek zouden introduceren, dat is er het risico dat een en ander zich niet

verhoudt tot de eerlijkheidsprincipes van de kilometerprijs. Wat ik nu in de spits betaal, is ook een onderdeel van wat ik vroeger betaalde met die oude belastingen. Dan betaal ik dus extra. De heer Ladyman, oud-minister van Transport van Groot-Brittannië, sprak mij in Sofia aan toen ik net minister was. Hij gaf aan dat Groot-Brittannië samen met Nederland de kilometerprijs wilde invoeren. Inmiddels had hij 180 000 brieven ontvangen en ging hij met zeer veel interesse kijken hoe wij dat zouden doen. De heer Ladyman vroeg: «Weet je wat de kardinale fout is geweest die wij hebben gemaakt? Wij hebben gescoord met dat tolsysteem in Londen. Het tolsysteem in Londen heeft bij iedere inwoner van mijn land het beeld opgewekt dat betolling extra betalen inhoudt. Mensen geloven bij mij niet meer dat het een eerlijk systeem kan worden.» Dat is dus hetgeen ik tegen dit soort tussensystemen heb. Het heeft niet die eerlijkheidskarakteristiek. Je kunt het vertrouwen een keer kwijt spelen, dan ben je het voor lang kwijt. Ik zal dus niet als minister toelaten dat het eerlijkheidsprincipe onrecht wordt aangedaan. Het moet gelijk oversteken zijn. Mensen moeten niet meer gaan betalen, maar anders gaan betalen. Dat vind ik de kern lifeline van dit systeem. Als dat valt, weet ik niet of ik nog achter het systeem sta. Maar dan weet ik ook helemaal niet of er in Nederland nog veel support voor dit systeem zal zijn. Ik zou dat zonde vinden. De kracht van het systeem vanaf het allereerste begin is dat het niet meer betalen is. Daarom is dit systeem uniek in de wereld. Het moet eerlijk blijven.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Na het antwoord van de minister te hebben gehoord blijft mijn punt staan. Landelijke invoering van het spits-tarief komt pas werkelijk aan de orde aan het eind van het invoeringstraject. Dat er in Amsterdam een deel van de auto's gefaseerd ook te maken krijgt met een spits-tarief, neemt niet weg dat een landelijke invoering pas helemaal aan het eind van de spitsheffing een feit is. Dat lijkt mij juist met het oog op draagvlak extreem problematisch. Als je mensen nou ergens gelukkig mee kunt maken, is dat tegenover een kilometerheffing, inclusief een spits-tarief, significant op de bereikbaarheid gerealiseerd wordt. Daar heb je een spits-tarief voor nodig. Dan los je files op en kunnen mensen doorrijden. Als je die claim niet hard kunt maken – en voor een overgroot deel van het wagenpark zit je in het invoeringstraject tot aan 2020 de facto met een platte heffing – dan ben je bezig je eigen nederlaag te realiseren. Daarnaast vraag ik de minister te reageren op het feit dat door het extra lange wachten met het spits-tarief een extra milieuprobleem wordt gecreëerd. Met name voor het NSL is dat buitengewoon bezwaarlijk. Daar is de afspraak dat het in 2015 afgelopen moet zijn met uitzondering voor Nederland. Dat gaat met name over files rondom de grote steden. Stel je die landelijke invoering van het spits-tarief uit tot eind 2019, dan haal je 2015 nooit. Dan heeft de minister dus een dubbel probleem: een draagvlakprobleem en met name een luchtkwaliteitsprobleem. Hoe lost de minister dat dan op?

Minister **Eurlings**: De beelden van de heer Vendrik kloppen niet. Ten eerste is milieubeleid niet hetzelfde als het remmen van mobiliteit. Ik zou willen dat de heer Vendrik op de Innovatie-estafette was geweest. Daar zijn innovatietechnieken te zien die de mobiliteit zelf groener maken. Ten tweede moet het effect van het basistarief niet worden onderschat. Dat is zeer significant. Op basis van de cijfers zullen we discussiëren. Ten derde heb ik gezegd dat een draagvlak één keer kan worden verspeeld. De invoering van het spits-tarief moet voorzichtig gebeuren, zodat het ook werkt. We beginnen in Amsterdam en we kijken of we het goed werkend kunnen krijgen. Op het moment dat de panacee is gevonden, kunnen we het breder doen. Ik heb 2019 niet genoemd. Het hangt puur af van de snelheid waarmee wij een goed systeem kunnen neerzetten. Maar ik kom daar bij de wet op terug. De heer Vendrik hoeft

zich geen zorgen te maken. Wacht het wetsvoorstel af. Het zal een blije kerst worden. Ook voor het milieu hebben wij goed nieuws: een groene kerst.

De heer De Mos gaf aan dat bij de stijging van de benzineprijzen niemand minder ging rijden. Daar is wel iets op af te dingen. Het punt is natuurlijk dat men niet meer gaat betalen. Mensen gaan anders betalen en wellicht zelfs minder. De oude belastingen komen te vervallen en dan wordt er per kilometer betaald. Ten tweede kan het spitstarief alleen werken als je ook uitwijkmogelijkheden krijgt. Het verschil bij die stijgende benzineprijzen destijds was, dat de mensen geen keuze hadden. Ze moesten toch op hun werk komen. Ik denk derhalve dat de maatschappelijke waarde van deze andere benadering wel degelijk heel groot is. Bovendien is professor Van Wee een nadrukkelijk voorstander van dit project. Hij noemt het de meest effectieve maatregel om iets aan de bereikbaarheidsproblematiek te doen. Dus wat dat betreft zou de heer De Mos bij professor Van Wee een stuk comfort moeten vinden. Door de stijging van de benzineprijs tussen 2000 en 2008 is het tijdverlies op de weg met 9% teruggebracht. Hogere prijzen hebben dus wel degelijk een effect. Maar nogmaals: wij gaan niet hoger prijzen, maar wij gaan anders prijzen.

Dan de privacy. Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel hebben gesprekken plaatsgevonden met het College Bescherming Persoonsgegevens, de heer Kohnstamm en de zijnen. Vervolgens is het concept van het wetsvoorstel aan het college voor advies toegezonden. Opmerkingen en suggesties van het college zijn vertaald in de wet en in het technisch programma van eisen. De baseline van dit alles is dat de overheid op geen enkele wijze kan en mag beschikken over de verplaatsingsgegevens van de automobilist. Slechts als een automobilist er uitdrukkelijk en uit vrije wil voor kiest mag een private serviceprovider over zijn verplaatsingsgegevens beschikken in verband met de door de automobilist gewenste dienstverlening, bijvoorbeeld voor actuele route-informatie. Dan kan privacy anders worden ingevuld. Deze wijze van aanpak is in lijn met de Wet bescherming persoonsgegevens. Maar ik kom hier bij de behandeling van de wet uit en te na terug. Ik zou het beeld van big brother is watching you onbestaanbaar vinden.

Dan de btw. Ik heb laten weten dat beoordeling van de exploitatiekosten zonder btw het meest voor de hand ligt. In de brief voor de definitie van de exploitatiekosten heb ik een perspectief geschetst met een staat als geheel. In dat perspectief vloeien alle btw-kosten voor rekening van V en W en natuurlijk in de schatkist. Het is een broekzak-vestzakdiscussie. In de brief met antwoorden op de vragen naar aanleiding van de derde voortgangsrapportage heb ik aangegeven dat over de kilometerprijs zelf geen btw wordt geheven. Daarom vind het ik een houdbaar verhaal om te kijken wie die kosten dus daadwerkelijk moet dragen. Dat is dus exclusief het btw-verhaal.

Wat betreft het accountantsrapport: dat was tien dagen te laat. Hier past mij een excuus. Wat is nu de prangende reden geweest om dat accountantsrapport tien dagen op het ministerie in de lade te laten liggen? Zo'n rapport moet je toch altijd van de zonnige zijde durven te bekijken. Dat heb ik zelf vanaf Bonaire gedaan. Het rapport was dus weliswaar klaar, maar ik heb het pas het tweede weekend van het reces aan de Kamer doen toekomen. Excuses daarvoor. Ik ben ook maar een mens. Af en toe gebeurt me dit soort dingen. Mijn vakantie is ertussen gekomen.

Hoe zit het met de besluitvorming? Hoe is in het auditrapport de passage van de besluitvorming tot stand gekomen? Die is niet helder en de planning sluit niet aan. De departementale accountantsdienst duidt op een intern project besluitvorming waarbij op een aantal onderdelen nog de puntjes op de i kunnen worden gezet. Dat heb ik zelf overigens reeds ook geconstateerd. Inmiddels ligt al meer nadruk op het beter vastleggen van die interne besluitvorming. De voortgang en afstemming op de verschillende deelprojecten wordt bewaakt in de integrale planning op hoofdni-

veau. Individuele deelprojecten stelden in het verleden losse gedetailleerde productplanningen op op basis van goedgekeurde deelprojectplannen. Door het verschil in detaillering sloten deze tot voor kort niet altijd aan. Ik heb opdracht gegeven om ook de detailplanning in het systeem te zetten om voor de toekomst dat probleem te voorkomen. Ik ga er dus vanuit dat met deze reeds genomen maatregelen dit probleem kan worden ondervangen. Maar goed dat daar zo scherp door de departementale auditdienst op wordt gelet.

Waarom die kostenpost onvoorzien van 4%? Ik ben blij dat die vraag wordt gesteld. Voor de kosten wordt een opslag van nadrukkelijk 26% gehanteerd voor onvoorzien. Dus dit is wat voor de kosten wordt geraamd. Voor de planning wordt gerekend met 20% kosten onvoorzien. Dit zijn de kosten die ik hier formeel kan meegeven, te weten 26% voor de kosten en 20% voor de planning. Wat dat betreft zit er een veel bredere marge in dan bij de Noord-Zuidlijn. Dat lijkt mij vanuit het retrospectief en met oog op experiment in Amsterdam op zijn plaats.

De vraag van mevrouw Roefs over de planning kan ik mij goed voorstellen. Ik had eerder ook gedacht bij deze voortgangsrapportage de definitieve knoop qua planning door te hakken. Ik vind het vrij onfortuinlijk om nu de hele discussie over de nieuwe planning te voeren, aangezien deze vervolgens weer zal moeten worden herijkt bij het definitief uitvoeringsbesluit. Ook met de wetenschap dat wij tussen nu en dan nog veel meer informatie krijgen. Dan krijgen we nu de hele discussie met de Kamer of dit de exacte planning is. Dan moet ik antwoorden: ja, maar volgend jaar krijgen we toch weer een nieuwe. Laten we het volgend jaar dan ineens doen. Één klap erop en dan is het definitief. Dat lijkt mij dan een betere benadering.

Hoe kunnen we ingrijpen op de voortgang van het project bij de probabilistische planning? Dat is een terechte vraag. Als we reëel met de risico's rekening houden, dan zijn we toch nog wel scherp om het optreden van die risico's te voorkomen? Dat is altijd de discussie rond een planning. We kunnen een planning pakken waarin geen enkel risico is meegenomen. In dat geval zijn we er dan puur op gebrand om alles te voorkomen, terwijl we weten dat er zich heel veel risico's gaan materialiseren. We kunnen de risico's ook realistisch inboeken, maar is dan de druk nog maximaal om ze te voorkomen? De waarheid ligt een beetje in het midden. We moeten altijd de druk erop houden om de risico's die kunnen optreden te voorkomen. Met welke planning sturen we het project optimaal? Als we een heel onrealistische planning gebruiken als projectsturing, dan kunnen we – ook om als minister allemaal moeilijke krantenartikelen en lastige debatten te voorkomen – het projectteam maximaal aansturen en ervoor zorgen dat aan die deterministische planning wordt vastgehouden. Vervolgens gaat iedereen zich in allerlei bochten wringen om het mooi-denkverhaal nog overeind te kunnen houden, terwijl daarmee misschien zo veel risico wordt genomen, dat zich in de praktijk over één of twee jaar alleen maar meer risico's openbaren. Dat is dus een beetje de hamvraag. De waarheid ligt dus ergens in het midden en is the best of both. Dan ben je wel realistisch, maar tegelijkertijd geef je ook aan: hé als we dit kunnen voorkomen, winnen wij dus op die planning terug. Dat maakt iemand maximaal in staat om de controlerende taak uit te kunnen voeren. Ik heb geprobeerd de risico's al nadrukkelijker aan te geven. We gaan ermee verder om dat nog transparanter te maken. Het is echt ons doel om bij iedere voortgangsrapportage heel helder te zeggen: dit en dat en zus en zo. Het is tevens de bedoeling de druk erop te houden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Was dat ook het antwoord van de minister op mijn opmerkingen over die probabilistische planning?

Minister **Eurlings**: In hoofdlijnen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Zou ik er dan een vraag over mogen stellen? Want dan begrijp ik eigenlijk niet precies waar de minister naartoe wil. We zullen volgend jaar wel weer de discussie hebben over een nieuwe planning. Maar toch lijkt het punt mij wel relevant voor de manier waarop we als Kamer de minister kunnen controleren op de voortgang. Hoe stelt de minister zich dat dan nu precies voor? Ik moet zeggen dat dat laatste stukje dat de minister voorlas mij nog niet helemaal duidelijk werd.

Minister **Eurlings**: Ik heb een stukje voorgelezen en daarna uit mijn hoofd een aantal zaken toegevoegd. We kunnen dus voor twee extremen kiezen. We pakken een deterministische planning met nul risico. Alles gaat direct goed zonder een dag problemen. Er komen geen rechtszaken, het gaat allemaal goed. Dan hebben we ook het andere uiterste: 99% zekerheid dat het systeem er is. Dan gaan we heel ver terug in de tijd en gaan we alle risico's groot uitmeten in onze planning. Bij het eerste scenario is er sprake van een niet-realistische aansturing van het project. Dan krijgen we suboptimalisatie, waarbij het make believe principe in stand wordt gehouden. Maar uiteindelijk wordt het project de vernieling in gestuurd. De reële risico's treden op en worden alleen maar groter. In het andere scenario zit geen enkele druk meer op de ketel. Met alle risico's is al rekening gehouden. We zitten lekker op schema en we hebben alle tijd van de wereld.

De heer Cramer noemde 85% probabilistisch in zijn termijn. Daar zit al redelijk veel in. 85% kans dat het allemaal gerealiseerd is. Dat betekent dat de kans dat het project eerder klaar is, groter is dan de kans dat het project later klaar is. Met P85 zit je al vrij ver naar achteren. Wat wij nu met elkaar moeten gaan wisselen bij definitieve plannen is waar wij de balans vinden tussen de twee uitersten die ik zojuist schetste. Hoeveel buffer ga we in onze planning meenemen? We moet afwegen wat echt reëel is. Als we geen buffer incalculeren, gaan we het project idioot over de kling jagen, en verkeerde en onverantwoorde keuzes maken. Maar hoe houden we wel de druk erop? Hoe blijft het spannend genoeg? Dat is dus precies waar we met elkaar voor komen te staan. We moet voorkomen dat we er dusdanig veel risico's dik in zetten, dat de druk eraf is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Staat u mij toe om een klein voorbeeld te geven om te proberen dit toch even duidelijk scherper te krijgen wat we als Kamer daar voor belang aan moeten hechten.

De **voorzitter**: Ja.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het voorbeeld is afkomstig uit een andere portefeuille. Als we een bestemmingsplan maken, dan duurt dat ongeveer anderhalf jaar inclusief de gebruikelijke inspraaktermijnen. Maar als er aan het eind gebruik gemaakt wordt van de gang naar de Raad van State, dan kan het nog eens anderhalf jaar duren. Nou geef ik twee mogelijke scenario's: Ik heb een kleine uitbreiding van een woonwijk of we laten de zesde Kaagbaan op Schiphol aanleggen. Beide gevallen kennen een P85 van drie jaar. Maar waar gaat de discussie nou over?

Minister **Eurlings**: Ik ben blij dat u die vraag zo stelt, want dat is dus geen correcte aanname. Ik zal proberen het uit te leggen. Ik gebruik theoretisch de planning van de kleine woonwijk. In de praktijk nemen wij rechtszaken nooit in een planning mee. Dat heb ik u zojuist gezegd naar aanleiding van de rechtszaak die we aan de broek gehad hebben. Die neem we ook in de probabilistische planning niet mee. Als we nu van uitgaan dat dat wel zo zou zijn, dan kom ik bij het voorbeeld van de heer Cramer. Dan gaan we het risico van optreden van een rechtszaak bij de parallelle Kaagbaan hoger inschatten dan bij de kleine woonwijk. Dan zouden we de lengte van een rechtszaak – als deze zich voordoet – groter inschatten bij de



parallele Kaagbaan dan bij de woonwijk. Dan komen we op het volgende beeld. Er is bijvoorbeeld 50% kans dat de rechtszaak zich voordoet. Dan hebben we dus elke twee jaar een zaak aan onze broek hangen. Dan zeg ik op z'n janboerenfluitjes: 0,5 maal 2 is 1. We pakken derhalve één jaar en ons risico erbij. Bij die kleine woonwijk is die kans misschien 10%. En als de rechtszaak zich dan voordoet, duurt deze een paar maanden. Dan krijgen we dus 0,1 maal het aantal maanden. We houden wel degelijk rekening met de verschillende karakteristieken: het risico dat het gebeurt – kan bij enkele projecten verschillen – maal het effect van de hoeveelheid vertraging als het gebeurt. Zo proberen wij te doen. Maar dan is er nog het punt van het aantal extra buffers dat we in de planning zetten? Hoever gaan we daarin? We moeten er enerzijds voor waken dat we niet te krap plannen. Anderzijds moeten we ook niet doorslaan. Dat is nu precies die kernuitdaging voor mij met het maken van de planning bij het definitief uitvoeringsbesluit, maar ook voor de discussies hier. Is die balans realistisch en goed gevonden? Er zit dus met name ook in onvoorzien welke buffers je meeneemt. Sommige zaken moeten nog technisch worden uitgezocht. Hoe gaan we daarmee om? Van de zaken die we kunnen inschatten nemen we wel kans maal effect. Daar houden we dus met de relativiteit.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit was nog een punt uit mijn bijdrage. Ik realiseer mij dat ieder voorbeeld, omdat we het proberen te versimpelen, eigenlijk altijd mank gaat. De minister focust nu heel erg op het wettelijke feit van die gang naar de Raad van State. De rechter in dit geval is gewoon een normale beroepsprocedure. Ik zie dat niet anders dan een gang naar de rechter zoals de minister het meer heeft meegemaakt in de projecten. Het gaat mij om het systeem. In beide gevallen is sprake van P85. De kans dat het over drie jaar klaar is, is 85%. Alleen de realiteit dat het eerste project eerder klaar is, is groter. En dat is het punt waarop ik vanuit de Kamer wil focussen. Wij moeten de minister kunnen controleren en wij weten dus niet precies of die datum voor die P85 kans heeft. Dat kunnen we helemaal niet inzien. Daar wil ik helderheid over krijgen. Want dat is van belang voor ons als Kamer om te kunnen sturen.

Minister **Eurlings**: Ik zal daar heel expliciet op ingaan bij het definitief uitvoeringsbesluit. Dat zeg ik u toe.

De **voorzitter**: Misschien kan het ook zinvol zijn richting de minister maar ook richting de heer Cramer om met de commissie af te spreken dat we daar een technische briefing voor invoegen.

Minister **Eurlings**: Ja, dat kan ook. Dat vind ik geen probleem.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ben wel benieuwd naar de rest van het antwoord.

Minister **Eurlings**: Laat ik u zeggen dat in het voorbeeld dat de heer Cramer noemde dat dus de kans is. Je hebt altijd een kanswolk, een soort van sinusoïde. Bij een kleine kans loopt deze toe en dan loopt het weer af de toekomst in. Het moment waarop we 85% zeker zijn dat het gerealiseerd is, zou in het project van de kleine woonwijk veel dichterbij liggen dan bij het project van de parallele Kaagbaan. Dus P85 zal niet bij beide projecten op drie jaar zitten. Bij de woonwijk zal deze datum veel meer naar voren liggen en bij de parallele Kaagbaan zal de 85% kans dat het gerealiseerd is misschien op vijf jaar liggen. Daar wil ik graag wel nader op ingaan, misschien ook wel eens een keer in een briefing om daar met elkaar over door te spreken. Maar dat moet natuurlijk vanuit de Kamer komen. Wij zijn er vanuit onze kant toe bereid om aan de hand van dit soort statistieken van gedachten te wisselen. We bespreken dan de

aanpak. Daar hebben we alleen maar belang bij. Er moet gewoon vertrouwen zijn in de planning zoals die wordt gehanteerd bij dit soort projecten.

De Kamer moet natuurlijk wel scopewijzigingen kunnen doen. Op dit moment loopt een aanbestedingsprocedure en een consultatieproces certificering. Mochten daar ingrijpende scopewijzigingen uit komen, dan zal ik daar de Kamer natuurlijk onmiddellijk van op de hoogte brengen, zeker als het gaat om een gunning of «go/no go»-moment. Dat zeg ik de Kamer bij dezen gewoon heel helder toe. De Kamer moet haar controle-rende taak maximaal kunnen uitoefenen.

Hoeveel juridische en organisatorische kosten maak ik bij de voorbereidingen? Een vraag van de heer Roemer. De totale kosten die we maken bij de voorbereiding kan ik op dit moment nog niet geven. Wat ik wel kan aangeven, is welke kosten ik tot nu toe heb gemaakt. Als de Kamer dat doortrekt tot op het moment dat het implementatiebesluit wordt genomen, dan kom ik tot zo'n 120 mln. tot aan het moment van invoering over die hele reeks van jaren. Dat zal heel grofmazig het beeld zijn. Nogmaals, we staan nu helemaal aan het begin.

Hoe krijgt de Kamer invloed op contracten en opt-out? De definitieve gunning van contracten voor de kritische delen van het systeem vindt pas plaats na instemming van de Kamer met het definitief uitvoeringsbesluit. Deze contracten hebben beëindigingsbepalingen – de zogenaamde opt-out – die het mogelijk maken deze na gunning nog te staken. Ook na de gunning kunnen we nog van de partij af. Het kan dan natuurlijk iets gaan kosten, maar het is op zo'n manier te doen dat we er dan nog redelijk goed uitkomen. Op die wijze houden we continu controle over het proces.

De heer **Aptroot** (VVD): Die contracten kunnen voor de manier waarop het gaat draaien heel essentieel zijn. Dan kan er een opt-out zijn. Dat betekent dat de Kamer nee kan zeggen, maar dat de Kamer geen mogelijkheden heeft om nog wijzigingen voor te stellen. Daarom vind ik dat op een veel eerder moment met de Kamer over dit soort contracten zou moeten worden gesproken.

Minister **Eurlings**: Dat gebeurt, dus die zorg kan ik direct wegnemen. Wij spreken voor een gunning met de Kamer en zelfs na die gunning introduceer ik nog een opt-out. Als er derhalve gewijzigde inzichten zijn, hangen we nog niet voor het hele proces. Dit dient er ook toe om continu de politiek in den brede betrokken te houden bij de verdere voortgang. Kan de minister de contractenmarkt openbreken bij het uitvoeringsbesluit? Op het moment dat ik met de Kamer het definitief uitvoeringsbesluit zal bespreken zullen de contracten met de marktpartijen ten behoeve van het garantiespoor nog niet gesloten zijn. Derhalve kan ik bevestigend antwoorden.

Ik streef ernaar het definitief uitvoeringsbesluit zo vroeg mogelijk aan de Kamer aan te bieden, te weten begin juni 2010. Dat volgt op het wetsvoorstel. Ik kom zodadelijk terug op het Uitvoeringsbesluit en op de link met Schoon en Zuinig.

Ben ik bereid beleidskeuzes hoofdspoor te delen met de Kamer, ondanks dat deze niet in de wet staan? Ja, we hebben met de marktpartijen geconsulteerd en de afgelopen periode informatie van u verwerkt. Ik streef nog steeds naar betrokkenheid van de markt en zal uw Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de beleidskeuzes.

Wat kosten de projectfasen consultatie en aanbesteding van het contract met marktpartijen? Deze projectfasen kosten op dit moment nog helemaal niets. Er vinden nog geen betalingen aan marktpartijen plaats. Pas bij een mogelijke gunning gaat de teller tikken. Aan partijen aan wie niet wordt gegund, kan dan een rekenvergoeding worden uitgekeerd. Dat vindt natuurlijk pas plaats als ik met de Kamer heb gesproken over het uitvoe-

ringsbesluit, daarna over de gunningen et cetera. Kortom, dat komt allemaal bij de Kamer langs.

Kunt ik voortaan de risicoreservering van de raming onderbouwen? Ik zal in de volgende voortgangsrapportages de post onvoorzien nader onderbouwen conform de hoofdingeling zoals in de departementale accountantsdienstrapportage opgenomen. Dag ik bij dezen toe.

Kan ik een berekening maken van de hoogte van de uitvoeringskosten? Elke voortgangsrapportage presenteer ik de meest actuele raming. Deze wordt beoordeeld door de accountant. Ik sluit daarmee aan bij de definitie zoals toegelicht in de brief van juli 2009.

Gaan de kosten nader dalen? Ja, daar heb ik een positief beeld bij. Ik verwacht dat in de toekomst met name de kastjes steeds goedkoper zullen worden, zoals alle elektronica tot nu toe. Ik heb ook al het multifunctionele element aangehaald. Dit is toch uiteindelijk het toekomstbeeld. Wanneer die datum manifest wordt, zal deze natuurlijk in de raming worden opgenomen.

Kan de inbouw niet sneller dan drie jaar? Dat is niet uit te sluiten. Je moet het altijd baseren op wat nu het beeld is, anders zou ik mezelf rijk rekenen. Op basis van de huidige informatie is drie jaar een haalbare uitrol, uiteraard met een risicoprofiel. Ik wil deze periode de planning taakstellend wegzetten bij de markt. Als bijvoorbeeld door innovaties een kortere uitrolperiode mogelijk, zal ik die kans uiteraard benutten. Ik zou wel toe zijn aan zo'n meevaller. Ik ben daar niet zonder hoop.

De communicatie is heel erg belangrijk, en vanuit die communicatie het draagvlak. Dat draagvlak moet overeind blijven; dat is randvoorwaarde. Niet alleen het draagvlak in de Kamer, maar ook het draagvlak in de maatschappij. Met name zeg ik toe draagvlak bij de automobilisten te creëren. Zij zullen het systeem moeten dragen. Voor een zo groot mogelijk draagvlak heb ik daarom in nauwe afstemming met de Kamer en de maatschappelijke partijen het stelsel vorm gegeven. Ik heb geen aanwijzing om aan te nemen dat het draagvlak kleiner is geworden. Uit meting onder de bevolking blijkt nog steeds dat 60% van de mensen betalen voor het gebruik in plaats van voor het bezit te steunt. Meten is weten. Daarom is het ook van belang dat mensen op een gegeven moment kunnen inschatten wat het voor de Kamerleden en voor mij persoonlijk betekent. Daar moeten we toch een beetje de beelden van krijgen. Deze zullen wij ook gewoon open ter beoordeling voorleggen, opdat mensen het een verbetering zullen vinden.

Is de automobilist straks niet de melkkoe van de regering? Wordt Jan Modaal weer de klos? Nee, want men gaat niet meer betalen, maar anders betalen. Dat is voor mij ook wel het ankerpunt. Mocht dat ooit gaan veranderen, dan ben ik niet meer enthousiast over dit systeem. Dat zal ik derhalve ook nooit toelaten. Het mag nooit meer betalen worden, het is anders betalen.

Krijgen we nog wat op schrift over de strategie rondom de communicatie? Als de wet naar de Tweede Kamer wordt gezonden, zeg ik toe dat de Kamer ook het hele pakket informatiemateriaal dat we dan ter beschikking hebben meekrijgt. Het pakket zal ik van een begeleidende brief voorzien, waarin ik de samenhang tussen de verschillende communicatiemiddelen zal aangeven.

Moet bij vertraging van de kilometerprijs ook de afbouw van de bpm worden vertraagd?

Bij de vertraging van de kilometerprijs wordt ook het tempo van de afbouw van de bpm aangepast. De bedoeling is dat 75% van de bpm is afgebouwd als de laatste auto naar de kilometerprijs overgaat. De laatste 25% zal vervolgens in de twee opvolgende jaren definitief worden afgebroken. Dit heeft als redenering dat anders de wegenbelasting zo hoog zou kunnen worden, dat dat ook weer scheve effecten met zich meebrengt. De ANWB hecht er bovendien ook aan dat het op deze manier gebeurt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Stel dat we klaar zijn met volledige invoering in 2019. Dan hebben we dus veel meer jaren om die bpm af te bouwen tot 75%. Gaan we dan de stappen waarmee we dat doen kleiner maken, of zeggen we dan bijvoorbeeld in 2012: oké, we stoppen nu even de afbouw en dan gaan dan over twee jaar met grotere stappen verder, tot aan 2019 of zo. De bpm heeft immers zo'n enorm milieueffect.

Minister **Eurlings**: Ik snap de vraag van mevrouw Roefs. Ik kan er in die zin niets op zeggen. Dat is allemaal een kwestie van uitwerking. Maar eerst moeten wij de definitieve planning hebben bij het definitief uitvoeringsbesluit. Het is maar helemaal de vraag waar die op uitkomt. Daar zullen we het vervolgens op moeten enten. Dan zal de staatssecretaris van Financiën uit de hem resulterende verantwoordelijkheid moeten doen. Één ding staat voor mij als een paal boven water: de bpm gaat naar nul. Twee jaar nadat de laatste auto een kastje heeft, is de laatste euro bpm de prullenbak in. Dat is de gemaakte afspraak. Als de definitieve planning bij het definitief uitvoeringsbesluit uitloopt, zal dus met de staatssecretaris van financiën moeten worden bekeken wat dat dan voor de verdere jaren betekent. Maar nul is nul en blijft ook nul. Daar mag nooit enige twijfel over bestaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mag ik dan verwachten dat als het definitief uitvoeringsbesluit in juni 2010 komt, de minister ons tegelijkertijd laat weten wat hij dan denkt te gaan doen met de bpm-afbouw? Stel dat het toch 2019 is, dan is dat heel hard nodig. Teven zou ik willen vragen of de minister dan ook zijn visie wil geven over wat hij in de tussentijd wil gaan doen met spitsverhalen.

Minister **Eurlings**: Ik zal dit met de staatssecretaris van Financiën opnemen, dit valt onder zijn verantwoordelijkheid. Ik weet niet precies wanneer hij dan weer zijn planning herijkt. Daar zal hij dan op terugkomen. Het punt van mevrouw Roefs is helder. Ik zeg nogmaals dat het ook door de ANWB wordt gezien van: pas op dat je dadelijk 100% hebt afgebouwd, terwijl mensen nog met het oude systeem zitten. Dan krijgen ze dus een mega wegenbelasting. Dat kan dan ook weer voor sommige mensen die heel lang geen nieuwe auto hebben gekocht heel sterk doorwerken. Je hebt altijd een situatie waarin sommigen plus zitten en anderen min. Je moet er echter wel voor zorgen dat de verschillen in die overgang niet te groot worden. Het is daarom ook in het belang van automobilisten dat die verschillen gedempt zijn. Daar komen we dus op terug. Ik kan mevrouw Roefs ook toezeggen dat wij ervoor zullen zorgen dat bij het monitoringsmoment van Schoon en Zuinig de nieuwe planningsgegevens van de kilometerprijs beschikbaar zijn, zodat de consequenties en de eventueel te nemen aanvullende maatregelen bij de monitoring duidelijk in beeld kunnen worden gebracht. Terzijde merk ik nogmaals op dat de effecten van de kilometerprijs tot nu toe voorzichtig in de planning zijn opgenomen. Wij gaan ervan uit dat de effecten veel groter zijn dan wij tot nu met Schoon en Zuinig bereiken. Dat is dan ook weer een pluspuntje. Wat dat betreft moeten we ook niet overdramatiseren. Wij komen dus met het spreekwoordelijke bakje vloeistof bij de dokter op het moment dat wij Schoon en Zuinig gaan monitoren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Uit de stukken maak ik op dat de minister zegt: ik kan pas in de zomer van 2010 definitief taxeren wat Anders Betalen voor Mobiliteit oplevert in termen van CO<sub>2</sub> en luchtkwaliteit. Dat gebeurt bij het aanbieden van het definitief uitvoeringsbesluit. Dan is Schoon en Zuinig allang voorbij. Dus dat moment moet eerder plaatsvinden. Want dan weten we of en, zo ja, in welke mate Anders Betalen voor Mobiliteit leidt tot een beleidstekort of niet. Elke minister moet in het

kader van Schoon en Zuinig zijn eigen tekort oplossen. Dat is de afspraak die het kabinet met de Kamer heeft gemaakt.

Minister **Eurlings**: Nu breng ik de heer Vendrik goed nieuws en dan hoort hij het niet. Ik zeg hem nu juist dat wij dus bij die monitoring van Schoon en Zuinig, de nieuwste planning willen hebben. Ik ben niet zo bang voor die meting. Wij kunnen dan gewoon aantonen wat de laatste beelden van de kilometerprijs zijn en wat ook het laatste beeld van de effecten van de kilometerprijs zijn. Ook zullen wij een actualisering moeten hebben van alle andere milieu-initiatieven op het vlak van mobiliteit. Laten we dan bij die monitoring het totaalbeeld hebben van wat er was gepland. Hoe loopt het? Moeten we wat extra's doen en zo ja, wat? Dat zal daar moeten blijken. Daar sta ik dus voor aan de lat. Dus ik wilde net goed nieuws brengen, maar ik heb mij misschien niet goed uitgedrukt. Bij de monitoring hebben wij de meest actuele gegevens op tafel. Op basis van deze meest actuele gegevens zal de doorrekening plaatsvinden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dus wat er op dat punt staat in de stukken, hetgeen anders suggereert, dat is bij dezen dus ingehaald door deze nieuwe toezegging van de minister? Zo heb ik het dan goed begrepen.

Minister **Eurlings**: Ik heb gezegd dat ik het definitief uitvoeringsbesluit medio 2010 wil nemen. De planning die daaraan voorafgaat wil ik hebben op het moment dat wij de consequenties voor de monitoring in beeld moeten hebben. Ik wil de laatste planning dus gewoon op tijd hebben. Dat is mijn lijn, dus op basis van de meest recente inzichten. Dan kan het best zijn dat het definitief uitvoeringsbesluit één of twee weken na de monitoring valt. Dat kan ik zo niet zeggen. Maar de planning die er dan zal zijn, die ligt er. Het wordt dus een reële en actuele inschatting over wat de kilometerheffing op dit vlak toevoegt. Daar sta ik echt voor aan de lat.

De **voorzitter**: De heer Cramer laat zich verontschuldigen in verband met andere verplichtingen.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een vraag over de afbouw van die bpm. Hoe wil de minister dat nou eerlijk noemen? Een grote dure auto gaat fors in prijs naar beneden door de afschaffing van de bpm. Dat heeft ook gewoon te maken met het feit dat die auto zo duur is. De prijs gaat fors naar beneden. Omdat dat lastenneutraal is, wordt het verdeeld via de motorrijtuigenbelasting over alle anderen. Dat betekent dat degene die heel lang geen nieuwe auto kan betalen, heel lang opdraait voor de hoge kozen van de bpm-afschaffing op dure auto's. Jan Modaal die een nieuwe auto niet kan betalen subsidieert die grote, rijke autobezitter. En dat noemt deze minister dan eerlijk?

Minister **Eurlings**: Ik kan die vrees wegnemen, maar dat doe ik aan de hand van de koopkrachtplaatjes die het wetsvoorstel zullen vergezellen. Daar komen we dan gewoon op terug. Ik ga ook niet vooruitlopen op de discussie. Daar is uit en te na naar gekeken en dat is ook geen onderdeel van de voortgangsrapportage. Maar ik kom daar nadrukkelijk op terug. Die doembeelden zijn in ieder geval niet juist.

De heer **Roemer** (SP): Laat ik de vraag zo stellen. Garandeert de minister dat zelfs in individuele gevallen iemand die een auto al langer bezit een nieuwe kan kopen? Zal hij in alle gevallen de rekening van het afschaffen van bpm voor dure auto's niet betalen?

Minister **Eurlings**: Over individuele gevallen kan ik natuurlijk helemaal niets garanderen. Dat is ook een heel gekke vraag. We hebben er zelf invloed op als persoon hoe we met de nieuwe situatie omgaan. Wij zijn

als groot Koninkrijk der Nederlanden weliswaar groot, maar in de grotere wereld toch al weer relatief klein. Het zou de Kamer toch moeten verbazen dat in zowat de hele Europese Unie er geen sprake is van bpm. Als de Kamer over de grens gaat kijken wat auto's kosten, dan schrikt zij zich een hoedje. Zeker als de leden weer terugkeren naar Boxmeer en omgeving, want daar liggen de prijzen extreem veel hoger. Het is binnen de Europese Unie sowieso niet zo heel gemakkelijk vol te houden. Is het zo dat in andere landen er dramatische inkomenstoestanden zijn, omdat men daar niet dat prachtige instrument van bpm tot zijn beschikking heeft? Ik denk dat die beelden echt te dramatisch zijn. Individueel kun je heel veel invloed uitoefenen. Ook als je een tweedehands auto koopt, zal de prijs ervan lager worden. Want ook op een tweedehands auto van drie jaar oud zit nog een component van die hoge bpm. Maar hoe het precies uitwerkt, daar ga je altijd uit van puntenwolken en van de gemiddelden. Deze zal ik graag overleggen bij de wet. Daar gaan wij serieus mee om. Want ook dit is een onderdeel van het draagvlak.

De heer **Van der Ham** (D66): De heer Vendrik heeft terecht gevraagd naar de effecten van de toekomstige kilometerheffing op Schoon en Zuinig. Daar heeft de minister een antwoord op gegeven waarvan we straks hopelijk gebruik kunnen maken. Maar een andere wet die nogal veel impact zal hebben, is de Crisis- en herstelwet. Ik heb gevraagd, ook omdat dat bij de hoorzitting ter sprake kwam rond die Crisis- en herstelwet, dat ook de doorberekeningen van de kilometerheffing daarop van invloed kan zijn. We hoeven dan namelijk minder te bouwen of anders te bouwen, als we uitgaan van die becijferingen. In hoeverre zullen die berekeningen die pas in het voorjaar van 2010 klaar zijn, op die wet nog effect kunnen hebben.

Minister **Eurlings**: Ik wil niet op de behandeling van de Crisis- en herstelwet vooruitlopen. Laat ik kort het beeld geven dat voor sommige projecten het enigszins versnelt, maar dat de grote winst erin zit, dat het afrekenet met de tot op heden gebruikelijke gang der dingen dat projecten jaren vertragen ten opzichte van de gemaakte planning. Ik ben dus zelf een groot voorstander van de Crisis- en herstelwet, omdat ik zelf een broertje dood heb aan die plannings die nimmer nooit uitkomen. Altijd wordt het jaren later. Dus ik herken mij niet in het beeld dat het milieu zo slecht af is, als we eens een keer onze plannings gaan halen en eens een keer snel een aantal projecten die vaak al jaren lang liggen realiseren. Maar ik vind het wel een vraag die bij de behandeling van de Crisis- en herstelwet nadrukkelijk aan de orde moet komen. Ik wil daar dan ook op detailniveau of op projectniveau nader op ingaan. Maar ik kan hier niet meer dan op dit moment dit algemene beeld geven.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is toch niet helemaal bevredigend. Volgende week gaan we over die Crisis- en herstelwet praten in de Kamer. Als we een weg of wat dan ook moeten aanleggen omdat dat heel nuttig is, dan moet je dat ook goed en snel doen. Dan moeten er geen ingewikkelde procedures zijn als ze onterecht tot vertraging leiden. Daar zijn we het dus helemaal over eens.

Maar het kan zo zijn dat op het moment dat wij pas in het voorjaar van 2010 de cijfers krijgen, sommige wegen helemaal niet meer nodig zijn of anders kunnen worden aangelegd. Mijn vraag is: in hoeverre wordt er nu al met de voorlopige berekeningen gewerkt die de minister op zijn ministerie maakt en die nog niet openbaar zijn. In hoeverre worden deze meegenomen bij de weging van de projecten binnen de Crisis- en herstelwet? Als de minister daar nu geen antwoord op kunnen geven, vind ik wel voor de behandeling van de wet van volgende week in de Kamer relevant dat de minister een en ander in een brief opneemt.

Minister **Eurlings**: Nu begrijp ik u anders. Ik dacht dat u het meer had over milieueffecten als projecten erbij komen et cetera. Nee, ik heb geen enkele twijfel dat de projecten in de Crisis- en Herstel hard nodig zijn. Het zijn heel belangrijke projecten. Als je het OESO-rapport leest hoe dramatisch het met onze bereikbaarheid is gesteld, dan hebben wij die projecten keihard nodig. Ons netwerk is extreem kwetsbaar. Er hoeft maar één vrachtwagen om te gaan en het halve land staat vast. Het is ook niet goed voor het draagvlak: je moet niet beprijzen in plaats van bouwen. We hebben een bouwprogramma dat 7 mld. kleiner is, omdat de beprijzing er komt. Maar vervolgens is het wel bouwen, benutten en beprijzen samen. En natuurlijk kijk je in je planning ook welk effect zo'n systeem heeft op de mobiliteit. Maar ik ben er echt vast van overtuigd dat die belangrijke projecten in de Crisis- en herstelwet, waaronder ook milieuprojecten en op het gebied van ruimtelijke ordening, hard nodig zijn ook met een kilometerprijs.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik geloof heel goed dat u zult zeggen dat deze projecten heel hard nodig zijn. Ik denk dat dat op een groot aantal punten ook klopt. Daar zullen we het volgende week wel over hebben. Maar mijn vraag is: is het überhaupt meegenomen? Is er enigszins gerekend met de voorspelling rond de kilometerheffing bij het aanwijzen van die projecten? Of heeft dat helemaal geen rol gespeeld? Kunt u aantonen waar dat is gebeurd?

Minister **Eurlings**: Ik vind het echt buiten de orde van dit debat en de voortgangsrapportage kilometerprijs. We hebben gekozen voor een aantal majeure landelijke projecten. Ik wil daar volgende week graag nader op ingaan. Bij al die projecten zal op een bepaalde manier met de kilometerprijs rekening worden gehouden. Hoe precies, daar kom ik nog binnenkort op terug in de brief die ik zojuist heb aangekondigd. Daar kan ik dus inhoudelijk nu niet op vooruitlopen. Ik zou natuurlijk de wedervraag kunnen stellen: hebt u projecten die u graag zou willen laten afvallen. Dan kan ik u van mijn kant aangeven waarom ik zo'n project wel van belang vindt. Maar ik heb echt eerlijk het beeld, dat dit belangrijke, grote projecten zijn, vaak al lang in het slop zittend, lang geleden gepland. Ik zou het een heel gek beeld vinden dat projecten die je al lang plant en die er maar niet van komen, dat je die zou gaan schrappen omdat er een kilometerprijssysteem komt. Dat zou ik gewoon niet goed vinden. Maar ik kan daar misschien bij de behandeling van de Crisis- en herstelwet nader op ingaan, in elk geval ook zeker als de brief rond de planstudies prijsbeleid et cetera naar buiten is. Wij hebben echt op basis van onze inschattingen het idee dat de projecten die erin staan ook met de kilometerprijs hard nodig blijven. Dat kan ik u echt van onze kant stevig aangeven.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zou het dan eigenlijk heel goed vinden als u die brief daarover eerder naar de Kamer stuurt, gewoon voor de behandeling van de Crisis- en herstelwet. Dan kunnen we dat gewoon meenemen en kunnen we het ook wegen. Misschien hebt u helemaal gelijk, dat zou zomaar eens kunnen. Een aantal projecten die daarin zitten, zijn hartstikke goed. Maar ik wil dat wel mee kunnen wegen in de behandeling van die wet volgende week.

Minister **Eurlings**: Daar denk ik toch anders over. Ik probeer die brief zo snel als mogelijk te sturen. Maar hij hangt niet samen met de Crisis- en herstelwet, maar samen met de wet kilometerprijs. De Crisis- en herstelwet is geen heroverwegingswet waarin staat wat we al dan niet gaan doen. Het is een versnellingswet van datgene wat al gepland was. Ik zou het wat betreft het draagvlak ook heel slecht vinden voor de kilometerprijs als nu het beeld zou zijn dat we beginnen met de kilometerprijs en we daarna allemaal projecten gaan schrappen. Ik zou het killing vinden.

De heer **Van der Ham** (D66): Dat is een beetje te vroeg geconstateerd. Ik vind dat minister geen karikatuur moet maken van een heel logische vraag. Wanneer de minister zegt dat het een enorm effect kan hebben voor Schoon en Zuinig, dan geloof ik daar ook in. We krijgen dat dan volgend jaar. Nu hebben we een hele grote wet over infrastructuur met heel veel geld, waar heel mooie projecten in zitten die D66 zeker zal steunen. GroenLinks zal deze projecten misschien op een aantal punten niet steunen, wij wel. Dat is een verschil, maar ik wil die wegging kunnen maken. Ik wil kunnen zien of die wegging überhaupt is meegenomen. En ik vind het helemaal niet buiten de orde als de minister nu aan het becijferen is welke effect het kan hebben. Kunnen we die miljarden misschien niet in iets anders steken, in nog meer spoor of juist een andere weg die misschien nodig is.

Minister **Eurlings**: Laat ik het nog eens anders proberen. Bij de Crisis- en herstelwet gaat u niet praten over de projecten zelf, maar over de vraag of u de versnellingsvoorstellen van die projecten en de manier waarop die versnelling wordt gezocht terecht vindt. Niets let u natuurlijk als u dadelijk de wet kilometerprijs en ook de beleidsbrief over hoe we omgaan met prijsbeleid heeft, om dan op basis van uw analyse en uw appreciatie ervan te zeggen: wij als D66 trekken bij nader inzien de steun voor een A4 Midden Delfland in of we trekken de steun voor een A74 in. Ik zou me er met hand en tand tegen verzetten. Ik zou dan alles uit de kast trekken om u op andere gedachten te brengen. Wat ik wil aangeven, is dat dat dus niet de kwintessens is van de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet betreft puur de geplande projecten. Kunnen wij die versnellen? Niets let u op een gegeven moment vanuit wet kilometerprijs te zeggen: wij trekken onze steun voor projecten in. Ik hoop dat ik u daar echt van kan weerhouden, omdat ons land over de crisis heen echt moet doorgaan met investeringen. Ik heb tot mijn groot genoegen prins Maurits van Oranje mogen aankondigen als trekker van het E-Team Elektrisch Rijden in Nederland. Daar ben ik heel blij mee. Hij is heel gemotiveerd en een heel goede voorzitter. Maar ik zeg daarbij direct dat ook elektrische auto's van de toekomst asfalt nodig hebben, want anders staan ook deze stil. Nog een opmerking over de bpm. Natuurlijk heeft de bpm een milieueffect. Dat staat buiten kijf. De kilometerwet heeft ook een milieueffect, maar daarnaast een volume-effect waaruit weer een milieueffect volgt. Ons beeld zegt met analyses dat de combi daarvan behoorlijk veel meer doet voor het milieu dan puur de oude bpm. Dus ook op dat vlak: heb vertrouwen, mijnheer Vendrik. Het komt goed met Nederland en misschien komt het ooit ook nog goed met de wereld. Maar we beginnen hier. En dit is echt een mooie stap. De heer Vendrik kan ook naar de groene achterban in Nederland met een tevreden signaal terugkeren. Wat zijn de deadlines? Met het goedkeuren van de richtlijn door het Europees Parlement is de teller gaan lopen. Voor vracht is de implementatietermijn drie jaar, voor personenauto's vijf jaar. Dit is een mogelijk risico voor het project. Daarom heb ik daar hier bij de voortgangsrapportage expliciet de aandacht voor gevraagd. Wij hebben op dit moment nog veel te weinig uitwerking om EETS daadwerkelijk al te implementeren. De evaluatie van de Europese Commissie na achttien maanden zal een belangrijk peilmoment zijn om te zien hoe het ermee staat. Ik heb de Commissie nadrukkelijk gevraagd om meer feiten. Dat is het signaal dat ik de Commissie heb gegeven. Ik wil zo veel als mogelijk al body hebben bij het evaluatiemoment. Waar gaat dat Europese raamwerk, want dat zal het toch zijn, naar toe, zodat wij dat kunnen incorporeren in ons systeem? Dat is wat de Kamer ook altijd gevraagd heeft. Zorg dat het in Europa zo veel mogelijk compatibel is. De Commissie heeft mij toegezegd dat het haar uitkomt, zodat wij aanleiding geven dat ook de implementatietermijn wordt verlengd. De samenloop met de Nederlandse planning valt hier trouwens wel op. Want voor vracht zou EETS per 2012 geïmplementeerd



moeten zijn, voor personenvervoer in 2014. Dat zou dus goed kunnen komen, zodat wij daar ook nog ons voordeel mee kunnen doen. Het blijft dus wel spannend, hoe je daar dus goed op inspeelt. Ik zal de vinger aan de pols houden en de Kamer daar iedere keer weer nader over berichten. Het heeft onze volle aandacht.

Ik zeg het nogmaals. Minister zijn, zeker van zo'n project, heeft zo zijn plussen en minnen. Ik vind het een belangrijke opdracht. We kunnen de bereikbaarheid immers een stuk verbeteren en tegelijkertijd de milieukarakteristiek verbeteren. Daarentegen is het ook een project waar je heel veel fouten mee kunt maken. Die fouten zitten in het project zelf. Er zijn risico's die niet voorzien zijn, het is onontgonnen terrein. Maar die fouten kunnen ook elders liggen. De grootste fout die ik als minister zou kunnen maken, is hier politieke wensbeelden ophouden. Bang zijn voor de kritiek. Bang zijn voor de krantenkoppen van sommigen van de journalisten. Dan maar politiek wenselijk een project sturen. Risico's wegmoffelen. Het mooier voordoen dan het is. Als ik zo'n minister zou zijn, dan zou Nederland echt op de blaren zitten. Dat doe ik niet, ik ben hier een projectleider die dit verantwoord probeert te doen. Ik verspil en verspeel geen dag, maar ik ga wel serieus om met risico's, alleen maar omdat ik het project verantwoord wil runnen. Ik sluit af met de hoofdlijn voor mij. Ik houd vast aan de principes van eerlijkheid en draagvlak, omdat deze voor mij echt *conditio sine qua non* voor dit project zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dank aan de minister voor de gegeven antwoorden. Als ik de antwoorden van de minister leg langs de criteria die in het regeerakkoord staan, dan bevindt het CDA deze akkoord. Ik zeg daar wel nog bij dat lastenneutraliteit altijd een kernpunt blijft. Daarom is het goed dat de minister neerzet dat de bpm naar nul gaat. Ik moet nog wel met mijn altijd weer buitengewoon slimme collega, de heer Omtzigt, even goed nadenken over de invulling van dat amendement. Het moet inderdaad niet zo zijn dat we daarmee onszelf in de voet gaan schieten, doordat de motorrijtuigenbelasting onnodig zou zijn. Het moet slim zijn. De opmerking van de minister dat het de bedoeling en de inzet van de regering is om de bpm naar nul te brengen, is helder. Het is een herhaalde afspraak. Één afspraak delen wij natuurlijk volkomen: de kilometerheffing wordt daarbovenop ook nog groen. Ik ben heel benieuwd hoe dat uitgewerkt gaat worden. Het wetsvoorstel komt in november. Wij zullen op dat moment opnieuw in de wetsbehandeling ook de mind opmaken. Maar op dit moment gaat niet alleen de kilometerheffing, maar ook het stoplicht voor ons op groen. Dat betekent dus ook groen voor de minister en de kilometerheffing.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. We hebben het vanavond weer over van alles gehad. Over Mieke Telkamp, chique mannen in pakken zoals de heer Koopmans, tarieven, rekening houden met CO<sub>2</sub>, spitstarieven, de Japanse reizen en vakanties van de minister, de volgens de heer Vendrik te veel aangelegde wegen. Ieder deed zijn plas, maar voorlopig blijft alles zoals het was. Het debat over de kilometerheffing staat in de file en komt met geen heffing vooruit. Er is geen wetsvoorstel, geen duidelijkheid aangaande de tarieven. Dat is maar goed ook. De PVV heeft altijd gezegd dat we af moeten van die kilometerheffing. De GroenLinks-fractie vindt het allemaal maar niets, maar wegen zijn de aders van de economie. Minister, aanleggen die wegen! Succes en beterschap met uw verkoudheid! Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Volgens mij hebben we wel weer een horde genomen. Want het hele verhaal en de risico's zijn beter in beeld gebracht. We zetten kleine stapjes vooruit. Ik heb een paar mooie toezeggingen gehoord. De planning is helder. Het verhaal van Schoon en Zuinig komt eerder aan bod dan het definitief uitvoeringsbesluit. Ik heb de minister horen zeggen dat als het definitief uitvoeringsbesluit er komt, wij ook te horen krijgen of de kilometerheffing onverhoopt heel laat mocht

ingaan. Dan kijken we opnieuw naar de fasering van de afbouw van de bpm. Dan zullen wij ook geïnformeerd worden over de manier waarop we toch nog met spitstarieven of projecten daaromheen kunnen doen, mocht onverhoopt de kilometerheffing een heel eind achteruit worden geschoven, te weten na december 2019.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het grootste nieuws is misschien dat het jongste fractielid van de PVV helemaal gek is van Mieke Telkamp, maar ik gun hem die muziekkeuze. Ik heb een wat andere, maar dat is allemaal ook vrijheid van meningsuiting en voorkeur voor muziek. Maar ik vind het wel opvallend als je de drie voorwaarden noemt toen de VVD nog vóór was. Wij spraken in de periode van mevrouw Netelenbos over simpele platte heffing. De woordvoerder van het CDA, de heer Eurlings, zei toen dat die kilometerheffing er nooit mocht komen. Je hebt allemaal het recht om met voortschrijdend inzicht te veranderen. Maar toen waren er drie voorwaarden en de heer Koopmans noemt ze sterk. Minder dan 5% uitvoeringslasten? Daar zitten we aanmerkelijk boven. Maar wat ik echt onaanvaardbaar vind, is dat een deel van uitvoeringslasten gewoon wordt weggedefinieerd tot nul. Het zal wel niets zijn in de toekomst, terwijl de departementale accountantsdienst zegt dat het 400 mln. per jaar is. Daar wil ik een fatsoenlijk antwoord op. Voor het woord «lastenneutraal» koop ik niets. Want in de aanloop naar de overgangsdatum zijn de lasten al met meer dan 1,5 mld. per jaar verhoogd. Dan zou je dat moeten terugdraaien. Het zou allemaal in het Infrafonds moeten. In de begroting staat dat vanaf 2011 de storting in het Infrafonds naar beneden gaat. Aan alle drie de voorwaarden, zelfs van het CDA, wordt dus niet voldaan. De VVD was ooit voor een simpele platte heffing en niet dit idiote systeem dat 4 mld. gaat kosten. De minister heeft het van geen kant kunnen overtuigen. Integendeel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb straks de heer Aptroot horen zeggen dat hij erg ontevreden was over het feit dat de afspraken over de kilometerheffing niet erg goed vastgelegd worden. Dat was een van de opmerkingen in het accountantsrapport. Dat zou beter gedaan moeten worden. Ik zou toch wel willen concluderen dat de VVD eigenlijk erg blij mag zijn dat juist die afspraken niet goed zijn vastgelegd. Want als er iemand baat bij heeft dat afspraken niet goed zijn vastgelegd, dan is het de VVD wel.

De heer **Aptroot** (VVD): De departementale accountantsdienst heeft het er niet over dat de afspraken niet goed zijn vastgelegd. Die zegt gewoon dat de procedures, de controle en dergelijke aan alle kanten rammelen. Als het enige positieve kan ik wel concluderen dat dieselauto's waarschijnlijk stukken goedkoper worden en gesubsidieerde hybride-auto's duurder. Het wordt er op dat ene punt wel eerlijker op.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. We krijgen deze maand dus de wet. Ik heb ooit een leven gehad in het theater. Daar had je een theaterwet en daarin werd altijd gezet dat, als je een pistool in scene 2 gaat gebruiken, je dat in scene 1 moet laten zien. Ik hoor dreiging: ja, het stoplicht staat nog op groen. Dan wordt het wapen van oranje of rood al getoond. Wat dat betreft voldoet de heer Koopmans heel goed aan dat beeld. De minister toont duidelijk aan dat hij eraan voldoet. Ik ben blij dat de minister wat is geschoven rond die 5%, dat hij daar wat genuanceerder over is. Maar wat betreft de lastenneutraliteit, het draagvlak, de milieueffecten, allerlei andere zaken, daar hoor ik nog wel heel veel voorwaardelikheden waarvan ik denk: ja, daar zit nog zo veel ruimte in. Als de minister om zich heen kijkt en denkt dat het niet zo goed uitkomt, dan kan het licht toch nog op oranje of rood springen. Die kans is heel groot. Ik hoop dat het niet gaat gebeuren, maar ik houd het maar goed in de gaten. Maar die toneelwet zit nog heel erg in mijn geheugen gegrift.

Ik had nog een vraag over de EGI-status. Daar zou de minister nog op terugkomen. Met de bpm heeft hij me wel een beetje gerustgesteld.

De heer **Koopmans** (CDA): Omdat de heer Van der Ham mij in die zin aansprak, zou ik daar toch een opmerking over kunnen maken. Het zal nooit gebeuren, omdat het mij niet goed uitkomt of het CDA niet goed uitkomt. Slechts als er niet voldaan wordt aan de voorwaarden die afgesproken zijn, is een andere kleur van het stoplicht aan de orde.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb nog een punt inzake die 5%. Daarmee heb ik de minister ook geccomplimenteerd. Hij heeft zijn definities van die 5% gegeven. Deze zijn duidelijk. Hierin heeft hij ook die redelijke marge aangegeven. Maar er is een aantal andere componenten bij zijn voorwaarden die nog niet zo helder gedefinieerd zijn. Dan denk ik: ik moet het nog maar zien. Wij allen houden de minister goed in de gaten. De heer Aptroot ook, maar weer om heel andere redenen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Er is niet zo heel veel veranderd. Er is wel heel gevraagd en heel veel geantwoord, waarvoor dank. Enkele zaken blijven wat mij betreft zoals ze waren. Natuurlijk heeft de heer Aptroot gelijk met zijn exploitatieverhaal. Daar steun ik hem dus in.

Ik blijf mij verschrikkelijk zorgen maken over het bpm-verhaal. Het is gewoon al heel onverstandig om de bpm af te schaffen. Er zal blijken dat iemand die langer in zijn tweedehands auto rijdt, de rekening van de dure Audi's, Mercedesen en Porsches gaat betalen. De minister moet wel met een heel goed verhaal komen, maar dat zal heel lastig worden. De minister zei één ding dat eigenlijk ook steeds het verhaal van de SP is. Het resultaat zit in een basisheffing, niet in een spitsheffing. Maar daar heb ik dit vreselijk dure systeem niet voor nodig. Dat resultaat kunnen we realiseren met een goedkope platte heffing. Dus ik blijf nog maar hopen op de wijsheid binnen het CDA, dat we op termijn naar een goedkope platte heffing gaan, waarin wij een heleboel kunnen realiseren. De miljarden die we daarmee uitsparen kunnen we op andere punten van mobiliteit inzetten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Laat ik positief starten: ik heb de indruk van de minister dat hij best wel een beetje kan en best wel een beetje wil. Zou het dan geen idee zijn om die hele kilometerheffing onder die Crisis- en herstelwet te krijgen? Dan zijn we ook af van al die procedures, bezwaren, beroepen en kort gedingen. Dan hebben we een beetje pit en een beetje snelheid. Waarom is dat eigenlijk niet overwogen door het kabinet? Waarom wel asfalt en niet dit? Als we snelheid willen, en ik begrijp dat dat het geval is bij deze minister, dan kunnen we dus ook hier doorpakken en die champagne uit de kast halen. Wel alcoholvrij. Dan mijn tweede punt. Komend voorjaar is voor mijn fractie een extreem belangrijk moment in verband met Schoon en Zuinig. We weten al dat het kabinet zijn doelen niet gaat halen op het gebied van CO<sub>2</sub>-energiebesparing. De duurzame energie en ook de sector verkeer en vervoer staan in het rood. Het is derhalve cruciaal dat de minister zijn toezeggingen van vanavond 100% nakomt. De planning van de kilometerheffing is goed. De tarieven zijn er. De differentiatie is er. Op het moment dat het kabinet besluit over aanvullende maatregelen die nodig zijn op basis van het meest actuele beeld wat het kabinetbeleid zoals het er lag gaat doen voor de klimaatdoelen. Dan levert deze minister alle informatie die nodig is en kan het kabinet goed en volwaardig besluiten. Dan komen er eventuele aanvullende maatregelen en dan kan de Kamer daar zijn oordeel over geven. P is nul. Straks een minister die gaat zeggen: ja, maar ik weet nog niet alles, P is nul, geen kans. Dan de luchtkwaliteit. Dat hele traject heeft ook daar relevantie voor. Waar blijft die koppeling tussen de taxatie van het kabinet wat het NSL bete-

kent. Daar zit een taxatie in met betrekking tot het invoeringstraject en de werking van de kilometerheffing. Waar blijft dat?

Tot slot het spitstarief. We komen een andere keer terug op dat bpm-verhaal. Wat de minister zegt, klopt echt niet. Dat spitstarief kan ik niet laten passeren. In antwoord op vraag 31, pagina 9 van de beantwoording, zegt de minister: «Het spitstarief zal pas ingaan op het moment dat de uitrol van de kilometerprijs is afgerond.» Het is geen beeld dat ik oproep, dat antwoordt de minister zelf. In de realistische planning van de minister is de uitrol voltooid in 2019. Dan komt pas een landelijke invoering van het spitstarief aan de orde. Dat betekent dat we dus nog tien jaar in de files zitten. De minister schudt nee, maar dan moet hij maar duidelijk maken waarom dit antwoord klopt.

**Minister Eurlings:** Voorzitter. Ik denk dat de ankerpunten die de heer Koopmans in het debat stelt, principieel en ook belangrijk zijn. Ik heb zelf ook mijn eerste termijn afgesloten met voor mij heel belangrijke ankerpunten, oftewel key succesfactoren. Door daaraan vast te houden, komt het systeem er. Als die punten vallen, dan komt het systeem er niet. Dat durf ik hier vanuit het inzicht dat ik van mijn kant in het proces heb hardop te zeggen. Mij lijkt dat een prima benadering om met zo'n debat om te gaan. Meten is weten. Gewoon de zaak puur houden. Het ergste wat ons kan overkomen, is dat wij beginnen met een eerlijk systeem dat gaandeweg verrommelt. Er komt van alles en nog wat overheen en uiteindelijk herkent niemand meer waar het ooit om begonnen is. Dat wil ik als minister niet laten gebeuren. Volgens mij is groen groen en niet rood. Wat dat betreft heeft de heer Koopmans hier een heldere kwalificatie van zijn momentopname gegeven.

De heer De Mos: ik blijf hopen. De heer De Mos heeft in een interruptie-debat gezegd dat het voor hem belangrijk is om te zien hoe die hardwerkende man met de wat kleinere beurs eruit komt. Ik put daar wel een stukje hoop uit. De koopkrachtplaatjes blijken van belang te zijn. Dat vind ik goed, want meten is weten. Wij kunnen zo dadelijk kijken of het beeld van de heer De Mos zo is gewijzigd en hij ziet dat het toch een voordelig systeem is. Dan wordt het misschien toch nog een goed debat, waarin we elkaar ook verder kunnen opstuwen.

Richting de heer Koopmans merk ik op dat hij heel scherp zegt dat er getoetst moet worden op criteria. Dat ben ik volstrekt met hem eens. Bij Schoon en Zuinig zullen wij de bijdrage van de kilometerprijs enten op de meest realistische planning van dat moment. Op basis daarvan zullen wij het effect van de kilometerprijs inrekenen en bekijken er wat extra's gedaan moet worden en zo ja, wat? Daar staan wij zelf voor aan de lat. Er is gesproken over fasering in de bpm-afbouw. Ten aanzien van de spitsheffing is het niet zo dat er tot 2019 niets gebeurt. Het is ook niet zo dat het volledige systeem wordt ingevoerd. Het maximale spitstarief is moeilijk te implementeren op het moment dat een gedeelte van de auto's over het nieuwe systeem beschikt en een ander gedeelte nog niet. Hoe zal een automobilist die reeds het spitstarief betaalt, zich voelen als hij naast zich iemand fluitend in de auto ziet zitten die nog geen kastje heeft? Dat is nogal een complexe overgangssituatie. Daarom moeten we daar voorzichtig ingroeien, alleen al om het systeem te laten slagen. We beginnen in Amsterdam. Amsterdam wil graag de voorloper zijn, als wij de manieren vinden om die overgang en aanpalende maatregelen goed te regelen. Dan kunnen we al tijdens de overgang die ingroei in spitstarieven op andere plekken gaan introduceren. Maar het hangt dus wel af van feiten. Er is veel voor te zeggen om dat op een goede manier in Amsterdam te doen, zodat we dat snel ook op andere plekken kunnen doen. We kunnen niet de volle spitstarieven hanteren op het moment dat de auto naast ons nog het oude systeem heeft en geen cent spitstarief betaalt. Dat lijkt mij een heel gekke situatie.

Ten aanzien van de EGI-status wil ik de heer Van der Ham om begrip vragen. Ik had nog meer willen zeggen. Dat kan eigenlijk niet, omdat wij de gesprekken met de Nederlandsche Bank op dit punt net begonnen zijn. Ik kom bij de Kamer terug, zodra ik daar meer over kan vertellen. Dan kom ik op het punt van de heer Aptroot. Ik heb gezegd dat wij ten principale menen dat er over vijftien jaar andere geïntegreerde systemen zijn, die de mensen zelf kopen. Daarbij zal het kale kastje waarschijnlijk door de serviceprovider bij het contract worden meegeleverd. Wat is dan die 400 mln. van de departementale accountantsdienst? Dat is een bedrijfs-economische raming van dit moment. Als we op dit moment navraag doen bij de marktpartijen, dan komen we op extreem veel lagere bedragen uit. Maar de departementale accountantsdienst moet dat technisch en bedrijfseconomisch ramen op basis van alles wat men nu weet. Die tarieven gaan dus flink naar beneden. Ik houd daar de vinger aan de pols. We zullen de komende tijd moeten zien dat dat bedrag steeds verder naar beneden gaat. Dat is van belang en dat wordt dus ook zeker weer vervolgd.

Ik kom nog even terug op senator Hofstra, die ik een zeer warm hart toedraag. Hij heeft recent in een Eerste Kamerdebat dat ik met hem mocht hebben nog maar eens rondborstig gezegd hoe belangrijk hij de trits vindt van bouwen, benutten én beprijzen. Er zijn verschillende opvattingen. Hoe het ook zij, de heer Hofstra heeft opgegeven van het belangrijke effect van de basisheffing, maar hij is ook altijd meegegaan met het systeem waarin ook de spitsheffing een rol speelt. Nu kun je bij de heer Hofstra veel beelden krijgen, maar de combinatie van de heer Hofstra en puur een platte heffing is niet direct de eerste associatie die ik mij kan voorstellen. Hij heeft het nooit helemaal zo bedoeld. Hij heeft altijd Tineke Netelenbos en andere ministers de ruimte gegeven voor dat systeem met beide heffingen. Hij heeft wel nadrukkelijk de randvoorwaarde aangegeven en dat vind ik een goede lijn. Wie weet, komen we ooit nog eens met elkaar op zo'n manier te verkeren. *l'Histoire peut se répéter.*

De heer Vendrik heeft weinig met de vraag of automobilisten draagvlak kunnen hebben voor een dergelijk systeem. *The sky is the limit.* Het systeem is van en voor automobilisten. De automobilist moet erachter kunnen staan. Ik zou het voor het draagvlak fnuikend vinden als we voor de ene auto het volledige spitstarief moeten hanteren, terwijl voor de andere auto op hetzelfde tijdstip en weggedeelte nul spitsheffing geldt. Daarom moeten we de overgang voorzichtig inregelen. Dat doen wij dus ook, maar dat betekent niet dat tot 2019 helemaal niets op het vlak van spitsheffing gebeurt. Ik heb dat nadrukkelijk toegezegd. Voordat alle auto's deelnemen aan het kilometerprijssysteem, zal ik komen met de algemene maatregelen van bestuur, waarin ook spitslocaties zijn vastgelegd. Dat komt ook bij de behandeling van het wetsvoorstel terug.

Staat het hele land tot 2020 nu vol met files? Ik dacht het allerminst. Niet alleen zal de basisheffing heel veel gaan betekenen, maar wij beginnen links en rechts ook al met het spitstarief. De kracht van onze aanpak zit niet alleen in het beprijzen, maar ook in het benutten en bouwen. We pakken door en creëren extra capaciteit: niet alleen op de weg, maar ook op het spoor. We gaan naar viersporigheid en zullen ook op die manier het verkeer ontstoppen. Het worden dus mooie tijden voor mobiel Nederland.

Waarom nemen we de Crisis- en herstelwet niet hierin op? Ik zie ineens het licht. Ik dien morgen een spoedwet in met één artikel: de regering spreekt uit dat er overmorgenvroeg om 9.00 uur een kilometerprijssysteem moet zijn dat technisch is uitontwikkeld, feilloos functioneert, minder dan 5% kost en op 100% draagvlak bij de bevolking kan rekenen. Zo werkt het natuurlijk totaal niet. Dit systeem moet ontwikkeld en uitgewerkt worden. Zo zit de werkelijkheid in elkaar. Er wordt hard aan gewerkt en dat is heel anders dan technisch eenvoudige projecten die niet stilliggen op technische complexiteit, maar op juridische stroperigheid. Wij stroom-

lijnen dat, maar met een wettekst hebben wij nog geen systeem. Daarvoor is echt hard werken nodig: niet alleen door ons, maar ook door heel veel marktpartijen. Laten wij dus de kracht van het Haagse woord niet onderschatten maar in dezen ook niet overschatten. Hier zal niet alleen over gepraat moeten worden, maar ook hard aan moeten worden gewerkt. Dat gebeurt gelukkig en wat dat betreft zie ik uit naar de waardering van de Kamer voor het wetsvoorstel dat wij binnenkort gaan indienen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp de minister als volgt. Hij bevestigt dat de landelijke invoering van het spitstarief ook vanwege een draagvlak pas aan de orde is als de kilometerheffing is uitgerold. Dan praten we waarschijnlijk over december 2019 met uitzondering van Amsterdam. Dat betekent dus dat rond andere grote steden het spitstarief niet wordt ingevoerd. Ik vind het bizar dat we de kans laten lopen om met het spitstarief ook de knelpunten rond andere grote steden dan Amsterdam aan te pakken. Er zijn nu 20 ambtelijke werkgroepen bezig om 35 mld. bij elkaar te spijkeren. Waarom doet de minister zijn ambtenaren niet de suggestie om het Amsterdamse model in de tussentijd – de komende tien jaar – ook van toepassing te verklaren op de andere grote steden? Het gaat echt om miljarden die we zouden kunnen uitsparen met een slimme inzet van een spitsheffing. Is de minister daartoe bereid?

Minister **Eurlings**: Ik ben er niet toe bereid, omdat ik dat niet gezegd hebt. U legt mij woorden in de mond. Ik heb nu vijf keer geprobeerd het uit te leggen. Het beeld waarin de heer Vendrik schetst dat er tot 2019 alleen wat in Amsterdam gebeurt, is niet correct. Tegelijkertijd is het zo dat we het wel voorzichtig willen inregelen, omdat het anders gewoon klappt. Ten derde heeft ook het basistarief heel veel effect. Dus het beeld dat de heer Vendrik schetst, klopt gewoon niet. Het komt bij de wetgeving hoe we het inregelen. We beginnen in Amsterdam. Als wij de panacee hebben hoe we dat in de tussentijd op een goede manier kunnen doen, dan kunnen we ook al tijdens de invoering dat op andere plekken gaan invoeren. De heer Vendrik heeft vaak gezegd dat hij een heffing met een «bite» wil. Maar een «bite» bij een spitsheffing die niet meer eerlijk is, is een «bite» die mij niet bevalt en die ik als minister dus niet voor mijn rekening wil nemen. Wij beginnen met het spitstarief en we beginnen in Amsterdam. Als we een goede inregeling vinden, zullen wij niet tot de hele invoering hoeven te wachten voordat we het elders ook gaan doen. Dat heb ik net met kracht proberen te beweren. Ik kom daar graag op terug bij de behandeling van de wet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik weet niet wat inregeling is. Als de minister tegelijkertijd het signaal geeft dat hij het onwenselijk vindt dat er twee soorten auto's in de file staan. De een betaalt namelijk de spitsheffing en de ander niet. Dan weet ik niet wat de minister bedoelt met de ingroeiregeling. Wat ik wel weet, is wat ik in antwoord 31 lees. Dat vind ik helder en daar ben ik het niet mee eens. Dan reproduceer ik het antwoord van de minister en dan krijg ik te horen dat ik beelden verzin. Dat vind ik een unfaire gang van zaken. Ik vraag het de minister nogmaals. Ik begrijp niet beter dan dat het spitstarief landelijk wordt ingevoerd aan het einde van de invoering van de kilometerheffing. Dan praten we over 2019 met uitzondering van Amsterdam. Ik kan niets met een ingroeiregeling als de minister mij niet duidelijk maakt waar dat dan over gaat. Ik vraag dus om een bredere invoering van het spitstarief en een snellere invoering. En die komt er volgens mij niet.

De heer **Koopmans** (CDA): Zou zo'n spitstarief van de heer Vendrik niet gelijktijdig leiden tot een forse verlaging, omdat we niet meer ophalen dan het basistarief? Dat leidt dan op andere plaatsen misschien weer tot andere effecten. Als de minister daar bijvoorbeeld met de heer Vendrik in

zou meegaan en dat zou een meerderheid halen, dan is dat wat het CDA betreft einde kilometerheffing. Want dan gaan we natuurlijk meemaken dat de lastenneutraliteit niet wordt gewaarborgd. Dat is natuurlijk de kern.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp absoluut niet waar de heer Vendrik nu nog steeds die onduidelijkheid ziet. Ik heb de minister toch echt zeer bijzondere dingen horen zeggen. Ja, nieuw heeft de mogelijkheid opengehouden dat, als de kilometerheffing inderdaad zo veel later komt, er dan naast Amsterdam ook nog andere plekken kunnen zijn waar een spitstarief wordt ingevoerd. Dat is nieuw.

Minister **Eurlings**: Ik denk niet dat ik het antwoord nog een keer ga herhalen. Ik kreeg even hoop in dit debat. Er was bijna een heel markant moment aan de orde. Dat vond ik toch wel een totale doorbraak, bijna revolutionair. De heer Vendrik zei namelijk twee dingen. Ten eerste wil hij meedoen aan het experiment in Amsterdam, maar dan moet hij wel een auto hebben. Ik denk: het gaat gebeuren. De heer Vendrik gaat zich inleven in de belevingswereld van de automobilist. Maar dan moet de heer Vendrik nog wel een paar stappen zetten. Hij begrijpt niet dat mensen het gek vinden dat hun buurman nul spitstarief betaalt – omdat laatstgenoemde nog onder het oude systeem valt – terwijl zij zelf de volle mep moeten betalen. Als de heer Vendrik niet begrijpt dat dat de relatie in de buurt enigszins onder spanning kan zetten, dan moet hij nog heel veel inlevingsvermogen krijgen richting de automobilist. Het volledige systeem kan pas functioneren als ook iedere auto een kastje heeft. We beginnen in Amsterdam en als dat werkt, kan het systeem breder in het land worden toegepast. Ik voel me niet thuis in die zwart-wit beelden, omdat ik die zelf echt niet heb uitgesproken. Meer kan ik er gewoon niet van maken. Ik hoop dat het dan in ieder geval door de rest van de Kamer wel verstaan is.

### **Toezeggingen**

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- In november 2009 ontvangt de Kamer het wetsvoorstel Kilometerprijs. Dan zal de Kamer ook worden geïnformeerd over de tarieven.
- De Kamer ontvangt gelijktijdig met het wetsvoorstel de brief over prijsbeleid in planstudies.
- Het Definitief Uitvoeringsbesluit wordt begin juni 2010 aan de Kamer aangeboden.
- De beleidskeuzes voor de ontwikkeling van het hoofdspoor worden binnenkort aan de Kamer voorgelegd.
- Over de wijze waarop in de planning voor afbouw van de BPM kan worden omgegaan met eventuele vertragingen in de invoering van de Kilometerprijs wordt de Kamer nader geïnformeerd.
- De Kamer zal vóór het moment van evaluatie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en het programma Schoon en Zuinig worden geïnformeerd over de herijkte, definitieve planning van het project Anders Betalen voor Mobiliteit én over de te verwachten milieueffecten daarvan.
- Over de vragen inzake de EGI-status van het systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit zal de Kamer worden geïnformeerd na de gesprekken met de Nederlandsche Bank daarover.