

Eurlings

Als deze motie wordt aangenomen, kan ik mij echter zomaar voorstellen dat wij onderzoek gaan doen in de door de motie aangegeven richting. Later kunnen wij dan op basis van het onderzoek terugkomen op de mogelijkheden en voorwaarden en onze conclusies trekken.

Over de laatste motie van de heer Van Heugten kan ik kort zijn: ik ga ermee akkoord, dus als deze wordt aangenomen, zal ik haar graag uitvoeren.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Morgen wordt bij de eindstemming over de moties gestemd.

Aan de orde is de voortzetting van het **debat** over de **kilometerheffing**.

(Zie vergadering van 8 april 2009.)

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat dit debat een re- en dupliek behelst, wat betekent dat u een derde heeft van de spreektijd in eerste termijn. Die was vier minuten, dus u moet snel ter zake komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Een opmerking over de orde. Ik heb geprobeerd om mijn tekst tot het uiterste te beperken. Omdat de minister de eerste termijn schriftelijk heeft afgehandeld, hebben wij de voorzitter gevraagd om enige clementie met betrekking tot de spreektijd.

De **voorzitter**: U kent mij toch.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het lijkt mij correct om dit te melden als u ons op onze verplichtingen wijst. Ik hoop dus op enige clementie als een spreker over de grens van een minuut komt.

De **voorzitter**: Ik geef u een richtsnoer. Het zou overigens 1,3 minuut betreffen.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De GroenLinks-fractie is niet tevreden met hoe alles loopt rond de kilometerheffing. In eerste termijn gaf de minister aan dat het allemaal moeilijk was en ingewikkeld, en dat het allemaal niet sneller kon. Ik moet u zeggen dat mijn fractie meer en meer de indruk krijgt dat minister Eurlings politieke smoesjes gebruikt om de zaak ingewikkelder te maken dan hij is. Zoals een gevatte commentator het in Trouw opmerkte: "Het tempo dat de minister aan de dag legt bij de aanleg van snelwegen is omgekeerd evenredig met het tempo waarmee de kilometerheffing van de grond komt."

Minister Eurlings is er nogal trots op dat het Nederlandse kilometerheffingssysteem het meest geavanceerde systeem in de wereld is. Zoals hij dat zo prachtig zegt: hij is bezig met first in the world technology. Dat klinkt allemaal heel indrukwekkend, maar het werkt vooral vertragend. Wij hebben iets soortgelijks gezien bij hsl, de ov-chipkaart en de magneettrein naar Groningen, ook een project dat in schoonheid is gestorven. De

mooie woorden van de staatssecretaris zijn dus niet overtuigend.

In eerste termijn heb ik het Duitse systeem van Maut gepromoot. Ik geef de minister toe dat ik iets te optimistisch was over de duur van de invoering. Dat duurde geen twee, maar ruim drie jaar. Ik kan vandaag de frontale aanval zoeken, maar ik daag de minister liever uit. Is de hij bereid om met een notitie te komen waarin hij onderbouwd aangeeft wat er mis is met het Duitse systeem? In mijn ogen is er weinig mis mee, want het is een simpel systeem dat zich inmiddels heeft bewezen. Het biedt kansen voor het milieu en het is bovendien wel degelijk te differentiëren. Is hij daartoe bereid?

Voorzitter. Ik heb met de minister nog een appeltje te schillen over het weigeren van het doorrekenen van een aantal milieuscenario's waarin de Kamer is geïnteresseerd. Zijn volharding en zijn botte weigering om een aantal informatieverzoeken van de vaste commissie in te willigen, zit mij bepaald niet lekker. Ik vraag de minister dan ook nogmaals om hierop terug te komen. Hij is altijd zo overtuigd van zijn gelijk dat het voor hem geen enkel probleem kan zijn om verschillende scenario's naast elkaar te leggen. Wij kunnen dan op basis van de feiten een nuchtere afweging te maken. Waarom doet hij dat niet en waarvoor is hij eigenlijk bang?

Ten slotte een opmerking over de milieueffecten. Onze beoordeling van de kilometerheffing is natuurlijk afhankelijk van de effecten op het milieu en het eindresultaat. De hoeveelheid woorden die de minister gebruikt om de loftrumpet te steken over zijn prachtige plannen, staat in schril contrast met zijn bereidheid om zijn aandeel te nemen in de strijd tegen de klimaatverandering. Op 15 juni moet de minister zich in de Kamer verantwoorden over zijn beleid om de doelen van Schoon en Zuinig te realiseren. Ik weet welhaast zeker dat hij zal komen met de boodschap: wij halen bij de sector verkeer de doelstellingen niet, omdat het gat door het uitstellen van de kilometerheffing alleen maar groter is geworden. Ik wil dat de minister nu al vast gaat nadenken over de extra maatregelen die hij kan nemen om zijn steentje bij te dragen, opdat wij op 15 juni iets hebben om over te praten. Wat voor het klimaat geldt, geldt ook voor de luchtvervuiling. Op 15 juni wil de GroenLinks-fractie weten met welke maatregelen de minister het door hem veroorzaakte gat in het NSL zal dichten. Vandaar dat ik de volgende motie indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat na het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, het ECN, de Raad voor Verkeer en Waterstaat, de VROM-raad, de Algemene Energieraad, CE en het Planbureau voor de Leefomgeving, ook de Algemene Rekenkamer heeft geconstateerd dat de kabinetsdoelen voor de reductie van CO₂ niet gehaald worden;

constaterende dat door het uitstellen van de introductie van de kilometerheffing deze doelen nog moeilijker te halen zullen zijn;

Van Gent

constaterende dat de kilometerheffing ook een belangrijke pijler is waar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op steunt;

draagt de regering op, nog vóór het debat over de evaluatie van het kabinetsprogramma "Schoon en Zuinig" met een pakket maatregelen te komen, waarmee de gewenste CO₂-reductiedoelen voor de sector verkeer en de luchtkwaliteitsdoelstellingen uit het NSL wel gehaald worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 129 (31305).

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik vraag mij toch af om mevrouw Van Gent de brief van de minister over Maut heeft gelezen. In die brief staat namelijk dat het prijspeil van die Duitse kilometerheffing in 2005 tussen € 0,08 en € 0,14 lag en in 2009 tussen € 0,14 en € 0,29. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb de minister gevraagd om een aantal aspecten van Maut te onderzoeken. De minister is namelijk wel heel stellig als hij schrijft dat het geen kansen voor het milieu biedt en dat je het Duitse systeem niet naar tijd en plaats kunt differentiëren. Ik heb daarover namelijk andere informatie gekregen. Ik heb de minister daarom uitgedaagd om met onderbouwde tegenargumenten te komen. Die heb ik namelijk tot nu toe, ook in de brief, niet onder ogen gehad.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik ben helemaal verbaasd over het pleidooi van mevrouw Van Gent voor de Duitse Maut. Begrijpt zij dat dat betekent dat als zij met haar auto van de stad Groningen via Surhuisterveen binnendoor naar Bartlehiem rijdt, overal op de binneweggetjes portaal moeten komen te staan? Dan wordt het milieu niet meer meegenomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij willen gewoon zo snel mogelijk beginnen met de kilometerheffing. Ik denk dat de heer Koopmans mijn eerste termijn helder gehoord heeft. Ik heb aangegeven dat dat gedifferentieerd kan worden zodat op de drukste plekken het eerste ermee wordt begonnen. Wij willen ook differentiëren naar drukte van de wegen, grootte van de auto's en vervuiling van de auto's. Dat kan via het Duitse systeem, maar ook via een ander systeem. Dat betreft allemaal kastjes, maar ik zal het niet te technisch maken. Er is heel veel mogelijk, meer dan de minister ons nu doet geloven. Wij gaan die uitdaging graag aan. De kilometerheffing is voor ons geen doel op zich maar wel een middel om iets te doen aan de CO₂-reductie. Wij zouden willen zeggen tegen het kabinet: voorwaarts!

De heer **Van der Ham** (D66): U maakt met dat voorwaarts wel een beetje problemen voor uzelf. Als oppositiepartij zeg ik net als u ook steeds: maak vaart, zorg ervoor dat het er komt, houd u aan uw beloftes. Nu hoor ik u echter een beetje zwabberen. U zegt dat dit systeem misschien ook niet ideaal is terwijl wij al jaren

bezig zijn op deze koers. Ook om strategische redenen verzoek ik u om dicht bij het plan van het kabinet te blijven en het kabinet op dat punt op te juttunen in de zin van: ga nou eens door in plaats van steeds vertraging. Kom niet met een alternatief plan, want dan weet ik al wat de minister gaat zeggen, los van de kwaliteit van het voorstel waar ik ook vraagtekens bij zet, namelijk: waar ben ik met GroenLinks aan toe? Ik vraag het mij eerlijk gezegd ook af: waar ben ik met u aan toe?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U doet zich naïefer voor dan u bent. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft bijvoorbeeld gezamenlijk besloten om te vragen om die milieuscenario's. Wij hebben dat wel heftig medegeïnitieerd, maar dat is een gezamenlijke vraag. Het is natuurlijk geen manier van doen dat de minister daar niet aan voldoet. Dat is een redelijke vraag, niet bedoeld om te vertragen maar wel om het zo goed mogelijk te doen en om een nuchtere afweging te kunnen maken op basis van de feiten. Ik hoop dat u dat ook wilt. Ik jut graag het kabinet op want ik laat mij niet de woorden in de mond leggen dat wij voor vertraging zorgen. Ik vind het natuurlijk compleet waardeloos dat wij de vorige keer hebben moeten aanhoren dat het wel eens 2014 kan worden voordat de zaak eindelijk voorwaarts gaat. Ik vind dat een heel slechte zaak.

De heer **Van der Ham** (D66): Mijn punt betrof niet de milieudoorrekeningen. Wij hebben ook alternatieven ingebracht en de minister heeft daarop gereageerd. U wilt daar op een aantal punten veel verder in gaan dan wij, maar wij willen die ook veel groener hebben dan nu het geval is. Dat is het punt niet. U komt nu echter met het punt van die Duitse Maut. De heer Koopmans had daar natuurlijk wel een punt mee. Als wij dat op die manier gaan organiseren, dan is het einde zoek, juist voor de kleine steden en dorpjes in Nederland. Laten wij in de buurt blijven van de techniek van de minister en laten wij hem daarin op koers houden. Wij moeten niet tijdens het spel de regels veranderen want dan legt minister Eurlings die opmerkingen alleen maar naast zich neer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat ik u een tip geven: ik zal in dezen niet meegaan met de heer Koopmans. Ik zal die weg niet inslaan. Op het punt van dat Duitse systeem heb ik in eerste termijn aangegeven dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om een beetje vaart in de zaak te houden. Als wij first in the world technology moeten gaan invoeren, zoals de minister altijd zo beeldend uitdrukt, dan kan dat vertragingen opleveren. Het enige wat ik heb gevraagd is om nog eens goed te kijken naar de mogelijkheden van het Duitse systeem, en om te leren van het gegeven dat men dat daar veel sneller heeft kunnen invoeren. Dat is immers na drie jaar gelukt. Er zijn allerlei technische mogelijkheden om dat vlot te trekken. Ik ben dus niet bezig met vertragingen of omwegen, want hoe sneller wij dit kunnen invoeren, hoe liever het ons is.

De heer **Roemer** (SP): U zegt nu ook dat het veel te ingewikkeld wordt met het "first technology"-verhaal. GroenLinks zegt al tijden heel consequent dat de milieuparagraaf van deze kilometerheffing zwaar onvoldoende is. Ook hebt u terecht bezwaar gemaakt tegen het volledig afschaffen van de aanschafbelasting.

Van Gent

Het is namelijk ook niet echt bevorderlijk voor het milieu als er alleen maar meer auto's komen. Dat zijn drie heel wezenlijke, belangrijke zaken, waar u heel consequent op hamert. De minister gaat op geen van de drie fronten mee. Mag ik u vanaf nu, weliswaar om totaal andere redenen dan de SP-fractie, verwelkomen in het kamp van de tegenstanders van deze kilometerheffing?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik kan dit kort houden, want mijn antwoord is: "nee" of "njet", zo u wilt.

De heer **Roemer** (SP): Dat is dan helder. U hecht blijkbaar minder waarde aan de elementen die u inbrengt, dan u steeds suggereert. Alles op het gebied van milieu, op het gebied van de bpm, wat de minister wil, wat hij wil uitstralen en wat hij in Europa vertelt, is namelijk niet in lijn met wat GroenLinks wil. U bent dus eigenlijk blij met een snoepje?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zeg heel helder "nee" tegen u. Uw standpunt over de kilometerheffing is niet het standpunt van GroenLinks. Daarom zijn de SP en GroenLinks ook verschillende partijen. Ik doe een absolute poging om zaken bij te stellen. GroenLinks geeft niet thuis als wordt gesteld om helemaal niets te doen met de kilometerheffing. Wij vinden het namelijk wel van belang dat er iets gebeurt. Om werkelijk iets te doen, zou u als eerste stap de motie kunnen steunen die ik net heb ingediend. Dat lijkt mij namelijk ook uitermate belangrijk. Voor GroenLinks zijn de milieudoelen van belang bij de kilometerheffing. Uiteindelijk zullen wij daar een afweging in maken, want als het milieu er slechter van wordt, dan vinden wij dat ook lastig.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Minister Eurlings zou niet anders kunnen dan de invoering van de kilometerheffing ietsje uit te stellen. Wel zullen er deze kabinetsperiode op dit punt onomkeerbare stappen worden gezet. Wij willen dit plan voor altijd afstellen. Het is een verkeerd idee, met als waanzinnig hoogtepunt het inbouwen van 8 miljoen spionagekastjes in onze auto's. Minister Eurlings houdt ons een beeld voor van een project waarmee de lasten eerlijker worden verdeeld, dat goed is voor het milieu en waarmee, als klap op de vuurpijl, ook nog eens de files worden tegengegaan.

De cruciale misvatting hierbij is dat ervan wordt uitgegaan dat automobiliteit een "prijsinelastisch product" is, zoals dat in de economie heet. Dat is automobiliteit echter niet. Dat heeft de ervaring met de schommelingen van de benzineprijs vorig jaar nog aangetoond. Zo toont ook de logica voor wie inziet welk belang de auto voor de moderne mens heeft. Er is niets veranderd. Wij moeten tot het uiterste gaan om te voorkomen dat op volkomen verkeerde gronden een nieuwe manier wordt gecreëerd om onze auto als melkkoe leeg te trekken. Daarbij treden rampzalige gevolgen voor onze privacy op doordat de overheid door de spionagekastjes precies kan bijhouden hoe vaak wij onze auto gebruiken. Kortom: dit plan is geschikt voor een sovjet- of "big brother"-staat, maar niet voor een vrij en welvarend land als Nederland. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om de kilometerheffing niet uit te stellen maar af te stellen en om de vrijvallende middelen te investeren in extra wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 130 (31305).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er zijn sinds het vorige debat twee weken verstreken. U had het vorige keer over allerlei getallen en de positie van de loodgieter. Hebt u de afgelopen twee weken gebruikt om zich in deze stof te verdiepen? Dan ziet u namelijk in dat de getallen die u noemde, waaronder de € 300 per maand die de loodgieter moet opbrengen, nergens op slaan en niets met de waarheid hebben te maken.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik geef graag toe dat ik mij heb vergist. € 300 per 12.000 km per jaar had ik met twee vermenigvuldigd, omdat heel veel huishoudens twee auto's hebben. Het moet dus € 150 per 12.000 km per jaar zijn. Dat zijn precies dezelfde getallen die door andere fracties zijn genoemd. Daarbij moet ik opmerken dat alle getallen die in deze context worden gebruikt, uit een enorme glazen bol komen die op de kamer van de minister staat. Wij weten niet wat er zal gebeuren. Het is en blijft een prijsmiddel. Zoals ik net al zei, is het een prijsmiddel dat inelastisch is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat mevrouw Agema er geen rekening mee heeft gehouden dat als een loodgieter een bedrijfsauto aanschaft, de bpm inmiddels tot nul is teruggebracht en de auto dus gewoon 45% goedkoper is geworden. Ik denk dat zij de rekensom eens opnieuw moet maken.

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik maak precies dezelfde rekensom als andere fracties in de Kamer. Zoals ik al zei, hebben wij te maken met een prijsbeïnvloedingsmiddel. Dat houdt in dat wij uiteindelijk tot de conclusie moeten komen dat niemand het nu precies weet, maar dat er wel risico's spelen. Dat blijkt nu in Duitsland. De prijs lag daar eerst tussen € 0,09 en € 0,14 en is inmiddels al verdubbeld.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Mijn fractie begon het eerste deel van het debat, dat al enige tijd geleden plaats had, met te zeggen dat zij de kilometerheffing – oftewel de filebelasting – veel te duur en veel te ingewikkeld vindt. Wij verwachtten er niets van en wij verwachtten er na het eerste deel van het debat nog steeds niets van. Het debat is voor de SP-fractie een bevestiging geworden van het feit dat wij wat de kilometerheffing betreft niet op het juiste spoor zitten. De minister heeft de

Roemer

ingewikkeldheid aangegrepen om te zeggen dat het realistisch gezien zeker niet in 2011 kan en dat wij, als wij echt heel reëel zijn, al op 2014 zitten. Die eerlijkheid siert hem, want wij zijn niet gebaat bij een verhaal waarop wij over een half jaar of een jaar weer moeten terugkomen. Het was voor mij een bevestiging dat de ingewikkeldheid enorm is.

Deze week hoorden wij van een aantal deskundigen dat ook zij maar in geringe mate rekening houden met eventuele positieve effecten op het verkeerstoename- en congestieprobleem. Vervolgens hebben wij het gehad over 5% aan exploitatiekosten. Die gaan never nooit niet worden gehaald. Aan de minister is gevraagd wat er nu onder exploitatiekosten valt. Hij zei dat hij dat nog niet wist en dat wij deze maand antwoord kregen. Het debat vindt vandaag plaats, morgenavond begint het reces en daarna is het al mei. Waarom ligt het antwoord er vandaag niet? Blijkbaar is ook dit veel te ingewikkeld om aan de Kamer mede te delen. Het maakt een filebelasting niet alleen veel te duur en veel te ingewikkeld, maar ook nog eens een keer niet nodig in deze vorm met deze kosten erbij, omdat de effecten niet worden gehaald die men denkt te gaan behalen. Daarnaast merkt de SP-fractie, en niet alleen zij, dat het draagvlak steeds weer verder wegglijdt en dat bijna niemand er meer iets in ziet.

Wij moeten zeker iets gaan doen aan files en aan het milieu. Wij kunnen, in de woorden van de SP, de vele miljarden dan ook veel beter gebruiken in het fors verbeteren van de alternatieven. Ik verwijs daarvoor kortheidshalve naar het SP-rapport met alle uitgewerkte voorstellen. Ik dien de volgende motie in, die is medeondertekend door collega Aptroot, die ik bij dezen van harte beterschap wens.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een kilometerheffing op de schaal zoals voorgenomen door de regering nergens in de wereld functioneert en een onverminderd hoog risicoprofiel kent;

overwegende dat de kilometerheffing bijzonder ingewikkeld is en dat de voorzichtige raming van de kosten nu al meer dan 3,6 mld. bedraagt;

spreekt als haar mening uit dat de kilometerheffing niet moet worden ingevoerd;

verzoekt de regering, met onmiddellijke ingang af te zien van verdere uitgaven aan en verdere ontwikkeling van de kilometerheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 131 (31305).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het lijkt mij gerechtvaardigd dat de heer Roemer uitlegt wat hij ziet als oplossing, want alleen maar nee zeggen, terwijl hij zegt: wij vinden het in deze vorm niet oké, lijkt mij niet echt een constructieve bijdrage aan het debat.

De heer **Roemer** (SP): Ik verwijs naar het uitgewerkte fileplan dat de SP heeft gemaakt. Wij zijn er al drie debatten over en weer op gekomen. Met liefde en plezier wil ik het allemaal weer uitleggen. Deze fileheffing zien wij niet zitten; daar zijn wij heel consequent in. Wij staan wel achter het fenomeen dat wie meer rijdt, meer betaalt. Daarover hebben wij ook vaak met elkaar gediscussieerd. Maar daar heb ik geen miljarden-verslindend project voor nodig, waarvan wij bij lange na niet zeker weten of wij het halen voor het aangegeven bedrag en binnen de aangegeven tijd en of het de gewenste resultaten heeft. Dan besteed ik die miljarden liever aan andere systemen en andere oplossingen om de congestie aan te pakken en het milieu te helpen. Wij hebben een uitgebreid plan op onze website staan: www.sp.nl/geenfilebelasting. Daar staan alle voorgestelde maatregelen op. U hebt ze vast al drie keer gelezen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik reageer op uw motie, waarmee u het gewoon alleen maar afwijst en niet bijvoorbeeld voorstelt om het budget ten gunste te laten komen van het geweldige plan op www.sp.nl/geenfilebelasting.

De heer **Roemer** (SP): U hebt een punt, want ik had dat zeker kunnen doen. Wellicht zal ik dat in overleg met de collega's nog doen. Maar in mijn toelichting heb ik natuurlijk gezegd dat ik de miljarden graag wil besteden aan het oplossen van de fileproblemen en aan het oplossen van de milieuproblemen. Het is hartstikke helder dat die daaraan besteed moeten worden.

De **voorzitter**: De volgende spreker op de lijst is de heer Van der Staaij, maar ik neem aan dat hij nog in hetzelfde debat zit waar hij ook in zat bij het vorige debat hier. Hij zal er dus niet zijn.

Het woord is aan de heer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Dit uitstel is zeer onverkwikkelijk, maar het stelt ons natuurlijk wel voor een dilemma. Hoe vaak zegt D66 immers niet tegen de regering: maak niet te veel haast met grote projecten en wees zorgvuldig. Het staat ook in allerlei onderzoeksrapporten van de Kamer. Als de regering, in dit geval minister Eurlings, tegen ons zegt: wegens de zorgvuldigheid stel ik het uit, dan raakt dat bij ons best een snaar. Vanzelfsprekend willen wij daar wel naar luisteren. Aan de andere kant kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat ik het gevoel heb dat het CDA niet zo veel ziet in de kilometerheffing. Het is een inschatting en ik kan het maar ten dele hard maken. Ik vind wel dat de inschatting die ik twee jaar geleden maakte, zich de afgelopen jaren heeft geopenbaard; het gaat allemaal niet zo snel. In de inbreng van de CDA-fractie in de eerste termijn hoorde ik een aantal woorden, zoals de 5%. Het mag allemaal niet te duur worden. Dat mag het van mij ook niet, maar een dingetje dat nu klein is, kan over een paar maanden misschien enorm groot worden; een klein mannetje dat

Van der Ham

opeens uit elkaar scheurt, zoals de Hulk. U kent hem wel, Bill Bixby. Hij begint klein en dan gaat opeens dat bloesje open en wordt hij opeens heel groot. Ik doel op u, mijnheer Koopmans.

Ik hoor ook steeds vaker spreken over het punt van het draagvlak. Wat ons betreft is dat ook belangrijk. Maar wat zie je in dit soort grote projecten: als je het eindstadium nadert, springen er altijd kikkers uit de spreekwoordelijke plek. Dat gebeurt. Misschien is het straks zo dat onder druk van De Telegraaf, de VVD of een porrende SP bepaalde groepen, die het plan van de kilometerheffing tot nu toe hebben gesteund, dit opeens in de steek laten. Terwijl de minister zich misschien aan de regels houdt, is dan opeens het draagvlak weg. Dan zegt het CDA: het is een goed plan en de minister doet het best goed, maar er is geen draagvlak. En dan hebben wij weer Bill Bixby die de mooie shirtjes openscheurt en groen wordt.

Ik maak mij daar zorgen over. Zeker op het punt van het draagvlak hoop ik van de minister een duidelijk antwoord te krijgen. Hij heeft een aantal voorwaarden voor de invoering van de kilometerheffing genoemd. Ik vind het draagvlak belangrijk, maar niet doorslaggevend als het op zakelijke gronden gewoon kan. Er zal tegenstand zijn. De ANWB gaat over een paar jaar of misschien nog sneller, heel moeilijk doen. Dat kan ik voorspellen. Het zou kunnen. Dan hoop ik op "superhero" Camiel Eurlings. Hij heeft die ijzeren glimlach al. Daarmee bedoel ik niet the Hulk, maar een ander soort stripheid die vasthoudt aan zijn plannen en aan de uitgangspunten van de kilometerheffing. Dat is zeer belangrijk voor het oplossen van de files en zeer belangrijk voor het oplossen van het grote milieu-probleem.

Voorzitter. Ik heb nog een laatste vraag over de opmerking van de minister dat hij bij de volgende voortgangsrapportage zal komen met een plan van aanpak, indien het uitstellen van de kilometerheffing effecten mocht hebben voor het nakomen van de milieudoelen van het kabinet. Ik hoop dat hij in tweede termijn wat dieper in zal gaan op het soort dingen waar hij daarbij aan denkt. Als hij dat wil doen, geeft dat in ieder geval mij meer vertrouwen in zijn geneigdheid om dit project tot een goed einde te brengen.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer van der Ham mag het gevoel hebben dat hij heeft, maar zullen wij ons niet eens met de feiten gaan bezighouden? Zou de heer Van der Ham zijn zorg niet veel meer moeten richten op de feiten die ook vandaag weer in dit debat naar voren komen? Met name zijn vrienden van GroenLinks zijn, misschien wel goed bedoeld, bezig om continu zand in de machine te gooien, waardoor het draagvlak en de feitelijke ondersteuning in de Kamer waarschijnlijk grote risico's gaat lopen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb mevrouw Van Gent geïnterrupteerd met ongeveer dezelfde kritiek. Ik zeg tegen GroenLinks: zorg er nu voor dat wij dit kabinet op koers houden, hopelijk ook met steun van de heer Koopmans. Dat is van groot belang. Wij moeten niet tijdens het hele proces voortdurend weer alternatieven aandragen. Ik vind het samen met de heer Koopmans van belang dat er ook naar de milieucomponent wordt gekeken. Hij heeft de moties van D66 ook gesteund, dank daarvoor. Op een aantal punten heeft de minister dat

uitgewerkt. Op een aantal punten vind ik dat goed gedaan. Van mij kan de heer Koopmans een constructieve houding verwachten. Alleen, ik loop hier ook al een aantal jaren mee en soms zegt mijn water heel veel over mijn inschatting van hoe dingen lopen in Den Haag. Dan kijk ik de heer Koopmans in de poppetjes van zijn ogen en denk: ik hoop dat ik hem kan vertrouwen op dit punt. Ik ga daar vooralsnog van uit, maar zeker weten doe ik het niet.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Aldus sloot de heer Van der Ham af, met een vriendelijke blik in mijn ogen. Dan staat het alsnog in het verslag.

Voorzitter. Dank aan de minister voor de gegeven antwoorden in eerste termijn en voor de antwoorden die de minister ons nog heeft toegestuurd. Wij zullen op allerlei details nader terugkomen in een algemeen overleg ter bespreking van de voortgangsrapportage. Het punt waar het vooral om ging, was de vertraging. De CDA-fractie vindt dat deze minister overtuigend heeft aangegeven waarom wij weer terug zijn bij het oorspronkelijke plan van Nouwen. De kilometerheffing komt er, zij het wat later. Ze moet er ook komen. De kilometerheffing is goed voor het milieu, ze is goed voor de welvaart, ze is goed voor minder files en ze zorgt ook al voor een eerlijkere verdeling van de autokosten. Veel oudere mensen die minder dan 20.000 km rijden, zullen blij zijn als de kilometerheffing er uiteindelijk is ingevoerd. Dan zullen zij veel minder autokosten gaan betalen.

Wij hebben drie randvoorwaarden. De kilometerheffing moet niet te duur worden, al het geld moet in een infrafonds en de kilometerheffing moet lastenneutraal zijn. De heer Van der Ham heeft gelijk: de CDA-fractie zal elke keer blijven opletten op alle drie randvoorwaarden. Zo hebben wij dan ook een punt gevonden in de antwoorden van de minister op de gestelde vragen, en dan met name die over de provinciale opcenten. Daarin zit een kleine verandering van beleid. Ik ga niet zeggen dat de minister daarmee de lastenneutraliteit aan de kant schuift, integendeel. Daar ga ik ook zeker niet vanuit. Omdat echter niet meer de datum van 1 januari 2007 als ijkpunt staat, ontstaat wel een mogelijk risico dat er iets gebeurt op het gebied van de lastenneutraliteit. Daar komt nog bij dat ondertussen de Raad voor de financiële verhoudingen een rapport heeft uitgebracht over de provinciale opcenten, de provinciale belastingen en de provinciale centen. Daar zit een passage in waardoor wij het ene gaan koppelen aan het andere. De CDA-fractie houdt er niet van dat er mogelijksterwijs op het punt van de lastenneutraliteit iets gaat gebeuren, wat zou betekenen dat er geen lastenneutraliteit meer is. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de invoering van de kilometerprijs enige vertraging heeft opgelopen;

verzoekt de regering, bij een compensatie van de

Koopmans

provinciale opcenten als peildatum vast te houden aan 1 januari 2007 in verband met de toegezegde lasten-neutraliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 132 (31305).



Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie is nog niet tevreden met de antwoorden van de minister. Ik ben mijn bijdrage twee weken geleden begonnen met de vraag wat de minister heeft bezielde om op maandagavond laat een persbericht de deur uit te laten gaan, dat een heel eigen leven is gaan leiden en uiteindelijk heeft gezorgd voor de volgende kop in De Telegraaf: "Stekker uit de kilometerheffing". Ik had het toen over het proces en niet over de inhoud. Ik koppelde dat aan het niet aanwezig zijn van een communicatieplan. Ik verneem graag de reactie van de minister.

De heer **Roemer** (SP): Ik had enigszins de indruk dat mevrouw Roefs het niet alleen een foutje van de minister vond, maar het hem ook verweet. Ik zeg voorzichtig dat zij het gevoel had dat hij het niet bewust had gedaan. Is zij daar nu in één keer vanaf gestapt, is zij daar nu genuanceerder over gaan denken of heeft zij achter de schermen nog goede gesprekken gevoerd? Is het vuiltje nu echt uit de lucht, of is mevrouw Roefs nog steeds van mening dat de minister dit onderwerp wel heel makkelijk naar de afgrond heeft laten glijden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik dacht dat ik de vorige keer heel duidelijk was geweest. Ik vond het vreemd dat het persbericht 's avonds laat werd verstuurd en vroeg mij af waarom de minister daarna niet onmiddellijk zelf heeft ingegrepen om ervoor te zorgen dat die kop in De Telegraaf er niet kwam. Dit heeft het hele project geen goed gedaan. Ik heb van de minister geen antwoord gekregen op mijn vragen. Ik had van een minister die in dit project gelooft, verwacht dat hij eerder had ingegrepen om erger te voorkomen.

De heer **Roemer** (SP): Ik neem aan dat mevrouw Roefs met ingrijpen om te voorkomen dat die kop in de krant zou komen, niet een "Wolfsen-methode" bedoelt, maar dat de minister dit had kunnen en moeten weten. Al had hij het niet geweten, dan nog had hij moeten ingrijpen om erger te voorkomen. Dat heeft hij niet gedaan en dat verwijt zij de minister. Ik proef hier nog steeds uit dat mevrouw Roefs bedoelt dat de minister het gewoon heeft laten gebeuren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Die laatste conclusie is niet juist. Wij kennen deze minister allemaal als een slimme en gehaaide man, die precies weet wanneer hij de media moet opzoeken. Ik had van hem verwacht dat hij dit anders zou aanpakken.

De heer **Koopmans** (CDA): Zou het kunnen zijn dat de minister hetzelfde is overkomen als mevrouw Roefs is overkomen? Hij heeft een persbericht laten uitgaan, dat

zij daarna heeft gelezen. Tien minuten na het uitkomen van het persbericht was zij te zien op RTL Nieuws met de volgende quote: "Ja, het is heel verstandig dat de minister niet een tweede hsl op zich neemt." Ik ken beide mensen als optimistische mensen. Zou het kunnen zijn dat beiden een optimistische inschattingfout hebben gemaakt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het is heel aardig gevonden om ons in dezelfde klasse in te delen. Ik zei zojuist al dat ik het over het proces had. Mijn eerste reactie op die maandagavond ging over de inhoud. Ik vind inderdaad dat wij met grote projecten als de kilometerheffing heel zorgvuldig moeten omgaan. Het ging mij dus om het proces, waarin de minister altijd in staat is de media te bespelen, maar nu is dat niet gelukt. Ik heb al vaker gezegd dat ik een communicatieplan verschrikkelijk belangrijk vind in dit dossier. Wij horen wel vaker de grootst mogelijke onzin over de kilometerheffing die de wereld in geslingerd wordt. Ik vind dat je daar ontzettend alert op moet zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is heldere taal. Dat spreekt mij aan. Vindt u het terecht dat minister Eurlings zijn excuses heeft moeten aanbieden in de ministerraad, op voorspraak van de minister van Financiën, de heer Bos?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij is het nog onduidelijk of dat gebeurd is of niet. Verder wil ik mij hiermee maar niet bemoeien.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat ik het dan zo stellen. Vindt u excuses hier op hun plaats over deze onhandige manoeuvre van de minister?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als het erom gaat dat de minister wellicht niet tijdig de media heeft opgezocht, lijkt het mij niet dat je daarvoor excuses zou moeten aanbieden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het ging mij om de manier van opereren van deze minister. Vindt u dat hij aan u, c.q. aan de Kamer of aan de ministerraad excuses verschuldigd is? Het was een behoorlijk slecht optreden. Ik kan die woorden van u alleen maar onderschrijven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij heeft u het daarover in uw termijn gehad. Ik heb gesproken over het proces, niet over het verhaal waarop u doelt.

Ik heb gevraagd om op papier te zetten wat de diverse onderdelen zijn van de onomkeerbare stap, met bedragen. Die bedragen mis ik nog steeds. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er in deze regeerperiode een onomkeerbare stap genomen moet worden;

overwegende dat er behalve wet- en regelgeving en de

Roefs

afbouw van de bpm ook al kosten worden gemaakt voor proeven en contracten worden gesloten;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk de diverse onderdelen van deze onomkeerbare stap te benoemen en daar ook bedragen aan te koppelen en de Kamer daarover te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 133 (31305).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Eerder was al bekend dat de vrachtauto's pas na de verkiezingen in 2011 zouden beginnen. Eerder was ook al bekend dat er slechts 15% kans was dat december 2011 zou worden gehaald. Wat wel nieuw is, is dat wij inmiddels derogatie hebben gekregen voor de luchtkwaliteitsnormen. In het NSL wordt rekening gehouden met invoering van een kilometerheffing in 2011. Wij hebben uitdrukkelijk gevraagd welke compenserende maatregelen de minister binnen zijn portefeuille neemt om toch die doelstellingen van het NSL te halen. Het antwoord in de bijlage blijft erg vaag. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het invoeren van de kilometerheffing meegenomen is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL);

overwegende dat de derogatie voor het tijdig realiseren van de EU-luchtkwaliteitsnormen tot stand is gekomen mede dankzij de milieuwinst die geboekt wordt door de start met Anders Betalen voor Mobiliteit in 2011;

overwegende dat de kilometerprijs een toegevoegde waarde heeft voor het behalen van de doelen voor de CO₂-reductie in Schoon en Zuinig;

overwegende dat zonder derogatie de snelle realisatie van een groot aantal infra- en woningbouwprojecten, onder andere uit het crisisakkoord, niet gehaald worden;

verzoekt de regering, duidelijk te maken hoe de milieudoelstellingen wel gehaald worden en de versnelde infra- en bouwprojecten toch gerealiseerd worden, en de Kamer hierover zo snel mogelijk te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 134 (31305).

Voorzitter: Van Beek

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb nog een vraag aan de minister. Is hij het eens met de stelling dat vertraging in de kilometerheffing niet mag leiden tot het ook later laten meetellen van het prijsbeleid bij de diverse planstudies? Bij de dertig speedwettetrajecten telt dit niet mee, maar wij gaan ervan uit dat dat vervolgens bij alle andere planstudies wel gebeurt.

De heer Koopmans sprak ook al over de peildatum voor de ombouw van de opcenten. Die is in onze ogen zoals afgesproken 1 januari 2007. Als dat niet zo zou zijn, hadden wij ons immers ernstig zorgen moeten maken over de stijging van de opcenten bij de provincies in de afgelopen twee jaar.

Ik ben blij met de toezegging van de minister om te onderzoeken of een snellere instroming van personenauto's na de vrachtauto's mogelijk is. Voor veel meer inhoudelijke vragen en opmerkingen zal de PvdA-fractie de komende feitelijke vragenronde en het komende AO over de voortgangsrapportage gebruiken.

De voorzitter: De fractie van D66 heeft nog een vraagje voor u.

De heer **Van der Ham** (D66): Als wij toch met verkleinwoordjes bezig zijn, er ligt inderdaad een idee van de minister om te gaan onderzoeken of kilometerheffing voor personenvervoer eerder kan worden ingevoerd: een toezegginkje. Mevrouw Roefs spreekt van een toezegging, maar ik noem dat een toezegginkje.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik houd niet van verkleinwoordjes.

De heer **Van der Ham** (D66): In dit geval is dat echt op zijn plaats. Het is namelijk allemaal niet zo veel. De minister gaat het onderzoeken en zegt vervolgens: het kan niet. Kan de PvdA als regeringspartij – zij heeft toch iets moeten inleveren, of het nu wel of niet anders kon – niet wat harder op tafel slaan en zeggen: nee, er moet een versnelling op dit punt komen, want grosso modo moet een en ander een beetje op stoom zijn? Waarom gaat de PvdA hier zo snel mee akkoord?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben gewoon blij dat de minister toezegt dat hij een en ander zal onderzoeken. Ik heb gevraagd of er meer versnellingsmogelijkheden zijn. Bij de feitelijkevragenronde zal ik vragen stellen over andere mogelijkheden die ik heb gehoord. Bij het AO zal dit punt zeker terugkomen.

De heer **Van der Ham** (D66): Klopt het dat mevrouw Roefs zegt dat het daar waar vertraging optreedt, logisch is op om andere punten extra gas te geven? Dit dient weliswaar zorgvuldig te gebeuren, maar dat kan met extra inspanning van ambtenaren en allerlei andere zaken die geïntensiveerd kunnen worden. Is het logisch om dat te doen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Alle mogelijkheden moeten onderzocht worden.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het kabinet gaat gewoon door met het verbranden van belastinggeld voor een megalomaan project als rekeningrijden dat er nooit

De Krom

komt. Arme belastingbetaler. Maar ook: arme medewerkers van Verkeer en Waterstaat. Je zult immers maar zo hard moeten werken aan iets waarvan je nu al weet dat het er nooit komt!

De ene keer wordt invoering van rekeningrijden naar achteren geschoven. Nu las ik weer in de krant dat de invoering van rekeningrijden voor personenauto's naar voren wordt geschoven. Zo kennen wij het ook: één stapje naar voren en dan weer twee terug. Rekeningrijden is niet meer dan koekhappen met Peijnenburg. De Partij van de Arbeid en de ChristenUnie hebben het nakijken. Hun milieuambities worden verpletterd door kolencentrales en asfaltprojecten, nota bene door hun eigen kabinet, onder andere dankzij deze minister!

Het hoeft geen betoog dat de VVD deze asfaltprojecten niet erg vindt. Wij willen echter niet rekeningrijden. Alle argumenten die de VVD vorig jaar juni naar voren bracht om geen groen licht voor het project te geven en die toen door deze minister en deze coalitie van tafel werden geveegd, worden nu door dezelfde minister en collega Koopmans gebruikt om het naar achteren schuiven van het project te rechtvaardigen. ChristenUnie en Partij van de Arbeid die destijds ook vonden dat het project per se door moest gaan, staan erbij en kijken ernaar. Zij zien twee heren broodjes smeren. Eurlings en Koopmans bepalen het tempo, met natuurlijk maar één uitkomst: het moet over de verkiezingen worden heen getild. En dat lukt ook, met hulp van ChristenUnie en Partij van de Arbeid.

De heer **Van der Ham** (D66): Leuk dat u het over anderen hebt, mijnheer De Krom, maar het is fijn dat u weer even aanwezig bent bij de commissie voor Verkeer en Waterstaat. Immers, nog maar een paar maanden geleden, toen u nog woordvoerder verkeer en waterstaat was, zei u: ik ben niet voor deze vorm van kilometerheffing, maar ik ben wel voor de kilometerheffing als principe, want dat kan een bijdrage leveren aan de filebestrijding. Nog vorige week zei uw collega Aptroot: ik ga nog veel verder dan mijn collega De Krom, ik wil absoluut geen kilometerheffing. Hoe is de stand van zaken vandaag bij de VVD?

De heer **De Krom** (VVD): Hetzelfde als vorige week.

De heer **Van der Ham** (D66): Oké, dus u trekt uw woorden uit de tijd dat u nog woordvoerder was in ieder geval in.

De heer **De Krom** (VVD): Ach, ik trek helemaal niks in. Wij willen het niet.

De heer **Van der Ham** (D66): Een paar maanden geleden wilde u wel een vorm van kilometerheffing.

De heer **De Krom** (VVD): De VVD wil de kilometerheffing niet.

De heer **Van der Ham** (D66): Nou, mijnheer De Krom ... Als ik u was zou ik straks even in de spiegel kijken om te controleren of alles nog recht staat. Want u hebt wel degelijk bij heel veel debatten gezegd: misschien niet in deze vorm, maar achter het idee van de kilometerheffing sta ik nog steeds. De heer Aptroot zei vorige week: nee, niks. Wij waren in grote verwarring: hoe zit het nu met de VVD? Nu bent u als persoon weer tegen. Ik ben

benieuwd wat het volgende week zal zijn. Kijkt u eerst even naar uzelf voordat u anderen de maat neemt in deze Kamer!

De heer **De Krom** (VVD): Ik vind het wel schattig hoe de heer Van der Ham het blijft proberen. Het is gewoon één zin: wij willen het niet, mijnheer Van der Ham. Duidelijker kan ik niet zijn. U hebt veel woorden nodig, maar het antwoord blijft gewoon deze zin. En dat was het vorige week ook.

Voorzitter. De ChristenUnie en de PvdA laten dat gebeuren, en uitstel betekent natuurlijk gewoon afstel. Dat weten wij nu al. Daarom zou het kabinet er goed aan doen om nu de stekker uit dat project te trekken. Dat is overigens ook goed voor die arme medewerkers van Verkeer en Waterstaat, die zich dan weer kunnen bezighouden met projecten en zaken die echt goed zijn voor hun cv. Het zou ook goed zijn voor de belastingbetaler en voor de automobilist. Vandaar dat wij samen met de SP graag een motie hebben ingediend met de strekking: trek die stekker er nou alsjeblieft uit en laten wij ons in dit land bezighouden met zaken die goed zijn voor de burgers, de belastingbetaler en de economie, en laten wij ons geld niet langer verbranden aan dit project dat er nooit komt.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik richt eerst een woord tot de collega van de VVD, de heer De Krom. In de eerste termijn gaf zijn fractiegenoot aan dat de ChristenUnie een soort puberale aanhanger was van de kilometerbeprijzing. In tegenstelling tot de heer Van der Ham trek ik de geestelijke vermogens van de heer De Krom bij bijdragen aan dit soort debatten niet in twijfel. Ik waardeer zijn bijdragen zelfs. Alleen gedraagt hij zich ook buitengewoon puberaal. Na een heel moeilijk traject met zijn voormalige VVD-collega Hofstra is uiteindelijk gezegd dat kilometerbeprijzing een goede zaak is, ofschoon je met elkaar van mening kunt verschillen over onderdelen van de invoering. De apertheid waarmee de heer De Krom kilometerbeprijzing nu afwijst, is een vorm van puberaal gedrag die zijn weerga niet kent. Maar goed, hij kan altijd nog volwassen worden, dat is het voordeel van pubers.

Ik dank de minister voor de beantwoording in eerste termijn en de schriftelijke beantwoording van de resterende vragen. Dank ook voor de toezegging om het wetsvoorstel ruim voor het zomerreces aan de Kamer te sturen. De schriftelijke beantwoording loste wel een deel van de vragen op, maar niet alles. Zo wordt er, zij het kort, een lijst opgesomd van de risico's die in de top tien staan, inclusief beheersmaatregelen, maar wat ontbreekt is het effect van de maatregelen.

Kort gezegd komt het na de brief van de minister wat mij betreft hierop neer. Een probabilistische planning zonder risico's is een deterministische planning. De minister betoogt terecht dat er altijd risico's zullen kunnen optreden. Twee daarvan hebben zich inmiddels gemanifesteerd. Bij de start van dit project is daarom afgesproken om te sturen op risico's. In de tweede voortgangsrapportage zijn de effecten van de maatregelen echter te summier en voor de Kamer onvoldoende beschreven om die te kunnen controleren.

In het begin heb je een planning met onbekende risico's, maar naarmate de tijd vordert, worden dat

Cramer

ingekleurde risico's. Als dit goed gebeurt, betekent dat nog niet vanzelf een uitloop van de planning. Nu lijkt het echter alsof nieuwe risico's onverwacht kunnen optreden en direct invloed hebben op het tijdskritische pad. Maatregelen kunnen in principe ook leiden tot inloop op de planning, maar daarover lees ik in deze tweede voortgangsrapportage helemaal niets. Dan is het net als met het bouwen van een huis: je hebt wel altijd meerwerk, maar je hebt nooit eens minder werk.

Daarnaast zijn er risico's denkbaar die mogelijk in de planning zijn opgenomen, maar die niet door de minister te beïnvloeden zijn. Ik noem als voorbeeld bezwaarprocedures. Deze moeten volgens mij ook niet in de planning zitten. Wel moet natuurlijk aan de Kamer inzichtelijk gemaakt worden hoe en op welk moment deze zouden kunnen optreden.

Wij hebben niet de behoefte om alle planningsdetails te weten, maar we moeten ze wel kunnen controleren. Daarin doet zich een spanning voor. Daarom is inzicht in de omvang van de risico's en de interactie daartussen, alsmede in de wijze waarop gestuurd wordt, van belang om het proces te kunnen controleren. Ik vraag de minister derhalve om de Kamer bij de derde voortgangsrapportage mee te nemen in dat proces, teneinde de balans te vinden om te kunnen sturen op hoofdlijnen van de planning, zonder alle details van de planning te moeten begrijpen.

De minister heeft bevestigd dat hij bij de derde voortgangsrapportage de Kamer meeneemt in de uitkomsten van het Procap-onderzoek, haar verdere inzage geeft in de risicodatabase als onderdeel van de rapportage en haar, net als bij de architectuurdiscussie, tussentijds informeert bij onverwachte hobbels, oplossingen daarvoor dan wel consequenties daarvan. De ChristenUnie-fractie wil dat de kilometerbeprijzing zo snel mogelijk maar goed wordt ingevoerd. Dat kan een vertraging onderweg betekenen, maar hoeft niet meteen de opleverdatum in gevaar te brengen.

Dit spoeddebat dient om duidelijkheid te krijgen over de inzet van de minister. Daarom houd ik mij vast aan de laatste alinea van zijn brief. In de eerste zin schrijft hij: "Mijn vertrouwen in het project is daarom onverminderd." Hij sluit af met: "Ik twijfel er niet aan dat de kilometerprijs er komt." Laat de minister die woorden vooral waarmaken.

De vergadering wordt van 16.42 uur tot 16.55 uur geschorst.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik bedank de Kamerleden voor hun repliek. Met de brief die ik de Kamer tussen de eerste en tweede termijn van dit debat heb toegezonden, heb ik nogmaals gepoogd om heel feitelijk aan te geven waar het in de planning om gaat.

De tweede voortgangsrapportage schetst een realistisch beeld. Dat beeld leeft niet alleen binnen de projectorganisatie maar ook veel breder, bij bedrijven, maatschappelijke geledingen die bij het proces zijn betrokken, bij experts in binnen- en buitenland en bij contra-expertises. Ik heb dat heel transparant geschetst omdat ik de problemen en de uitdagingen vanaf het begin heb willen zien. Bij een goed projectmanagement hoort openheid. Er mag niets onder het tapijt worden geveegd. Ik wil niet dat later, misschien net na mijn tijd

als minister, ineens alle lijken uit de kast komen; dat zou geen fatsoenlijke manier van projectmanagement zijn. Daarmee zou de Kamer worden gedesavouéerd. Tot de laatste dag dat ik dit mooie ambt mag vervullen, sta ik er dus echt voor dat ik 100% transparant ben en precies zeg wat het beeld is, waarover wij dan vervolgens met elkaar kunnen discussiëren.

Ik zeg dit omdat wij, los van het beeld, natuurlijk altijd voor een aantal keuzen staan. Het belangrijkste nieuws uit de voortgangsrapportage was dat na de 4,5 maand uitloop gedurende het afgelopen najaar – wij hebben daarover vaak met elkaar gesproken – blijkt dat wij later dit jaar drie extra maanden moeten nemen. Die extra tijd is nodig om heel goede redenen, waarover wij in de eerste termijn al met elkaar over hebben gesproken.

De heer Cramer sloeg de spijker op zijn kop toen hij zei dat een deterministische planning eigenlijk een probabilistische planning met nul komma nul risico is. Welke planning wij ook kiezen, de werkelijkheid van vandaag noch van de geplande datum verandert. Bij de volgende voortgangsrapportage moet de vraag worden beantwoord op basis van welke planning wij nu verder het project willen sturen; ik wil daarover graag een open debat met de Kamer voeren. Met welke van de twee planningen vergroot je de kans dat je echt zo snel mogelijk bij de eindstreep komt? Het kardinale punt daarbij is dat wij de planning met 0% risico hebben gehanteerd om te proberen het project met één jaar ten opzichte van nu te versnellen. Wij hebben echt geprobeerd om in 2011 met vrachtauto's te kunnen beginnen. Nu is dus de vraag: is het wel optimaal als je de planning met nul risico ook in de toekomst de leidende planning voor je project laat zijn? Die vraag is niet voor vandaag, maar ik werp hem op zodat we er tussen nu en dan met zijn allen over kunnen nadenken.

Ik zal een voorbeeld geven waarom ik daar, op zijn zachtst gezegd, grote vraagtekens bij plaats. We hebben het beeld van de voortgangsrapportage en de drie maanden waarvan de tenderboard zegt dat we ze later dit jaar moeten nemen, omdat we anders later een veel groter probleem hebben; ik zeg het in mijn woorden. Als ik de planning van 0% risico als absoluut leidend zou blijven aanhouden, zou ik dus moeten kiezen en zeggen: niets ervan, ik neem de drie maanden niet. Dan kan ik namelijk tegenover de Kamer nog steeds het politiek wenselijke beeld ophouden dat we nog binnen de planning zitten, terwijl het reële risico levensgroot is dat er later in het proces veel meer ellende komt, we waarschijnlijk veel meer dan drie maanden problemen hebben en het reële invoermoment nog veel verder weg komt te liggen. Dat is de hoofdvraag voor de planning waar wij over een halfjaar met elkaar voor komen te staan. Ik werp die vraag alleen op om duidelijk te maken wat de reële vraagstelling is. Daar verandert de werkelijkheid op de dag dat je de keuze maakt niet door. Als je van een realistische planning met risico's uitgaat, is de kans echter wel groot dat je het project het best bestuurt, de problemen het best voorziet en daarom de beste beheersmaatregelen kunt nemen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap wat de minister zegt, maar hij maakte de opmerking dat hij eigenlijk aan de Kamer voorlegt op welke planning hij gaat sturen. Volgens mij is dat echter geen keuze die hij ons kan voorleggen. Laat ik het zo zeggen: we hebben een planning en als de minister een maximaal resultaat

Eurlings

behaalt met de beheersmaatregelen komen we uit op een deterministische planning. Dat is de theorie, maar die hebben we even nodig voor het onderscheid. Als een aantal risico's zich daadwerkelijk gaan voordoen, dan schuif je al op. De minister schetste in de tweede voortgangsrapportage de vijf maanden en de drie maanden, als de Kamer daarmee instemt. In dat geval heb je de deterministische planning al niet meer te pakken. Je zit dan ergens tussen deterministisch en de 85%-kans probabilistisch. De minister schetst de Kamer nu een voorbeeld dat volgens mij niet echt een keuze inhoudt. De vraag is hoe de Kamer in haar controlerende rol de verantwoordelijke minister kan volgen in het maximaal haalbare van de beheersmaatregelen.

Minister Eurlings: Ik kom daar graag op terug, want die vraag laat ik later in mijn verhaal behoorlijk aan bod komen.

Voor het eerste punt van de heer Cramer ga ik even terug naar het voorbeeld van de drie maanden, want dat maakt het inzichtelijk. Als we ervoor kiezen om de drie maanden eind dit jaar te nemen, komen we daarmee niet tussen deterministisch en probabilistisch in te zitten. Dan schuift namelijk ook de deterministische planning op. Het enige wat ik zojuist zei, is: stel je nu voor dat ik dat de extreem-mooi-weer-planning, waarvan de kans misschien 0,01% is dat die uitkomt, ten koste van alles overleed wil houden omdat er nog een miniem kansje is dat het dan en dan lukt. Dan ga ik de deterministische planning niet veranderen, en dan gooi ik het advies om drie extra maanden te nemen in de prullenbak. Dan is er dus de kans dat ik er voor het beeld hier in de politieke arena nog goed langskom: er is nog steeds een miniem kansje mensen, als ik alles op alles zet! De kans dat het in de praktijk extreem veel later wordt omdat ik suboptimale keuzes maak, wordt echter wel heel veel groter. Dat is het spanningsveld waar je in raakt. Dan rijst de vraag – maar dat is een vraag voor morgen, als wij een discussie hebben over de VGR-3 – of het niet veel beter is voor het slagen van het project om de realistische planning met risico's sturend te laten zijn bij de keuzen die wij maken. Je kunt niet op twee paarden wedden; er zal een keuze moeten worden gemaakt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik denk dat de minister een belangrijk punt naar voren brengt. Hij heeft echter via het coalitieakkoord, maar ook door het besluit van 30 november 2007, waarin de regering zei dat zij direct door wilde stoten naar het eindbeeld en dat zij in 2011 met de vrachtwagens wilde komen, een opdracht gekregen die hij geaccepteerd heeft. Hij heeft ons weliswaar bij de basisrapportage van de risico's het een en ander gemeld, maar daarbij is afgesproken dat hij actief zou gaan sturen. De Kamer moet de minister kunnen controleren. Deze veegt nu te gemakkelijk de deterministische planning weg, onder het mom dat zij niet reëel was. Toch heeft de minister de opdracht wel aanvaard.

Minister Eurlings: Ik veeg helemaal niets weg, maar ik ben wel realistisch. Ik heb mij toen ik minister werd, voorgenomen nooit de kluit te belazeren. Dat moet de Kamer ook van mij eisen. Wij hebben te veel projecten gehad waarbij het beeld tot vlak voor de eindstreep gigantisch positief was. Ik verwijs in dat verband naar

het tunneltje of de snelle trein. Vlak voor het eind was het daarbij ineens ellende troef.

Ik vind dat dit de goede manier is om een dergelijk project te sturen. De heer Cramer heeft gelijk; het is ook heel complex. Ik moet er altijd heel diep in om echt sturend te kunnen zijn. De Kamer krijgt echter de mogelijkheid om zich er heel goed van te vergewissen of wij er al dan niet reëel mee omgaan. Die mogelijkheid krijgt de Kamer al heel snel. Ik stuur volgende week aan de Kamer zowel het Procrap-rapport – waarin een onafhankelijke second opinion over de planning staat – als het rapport van de onafhankelijke departementale accountantsdienst. Bij het algemeen overleg dat wij, dacht ik, in juni zullen hebben over de VGR-2, zullen die rapporten helemaal tot hun recht kunnen komen.

Dan wil ik het nog hebben over de brief van november 2007. Ik, maar vooral ook mijn team, zijn er gezamenlijk vol voor gegaan bij onze pogingen om te versnellen. Ik heb vorige keer uit de brief van het kabinet geciteerd. Daarin stond – dit zeg ik ook tegen de heer De Krom, die ik welkom terug heet in dit debat – dat het niet voor de verkiezingen was; dat was al december 2011. Om echter een kans te hebben dat dit zou lukken, moesten wij een jaar versnellen ten opzichte van de snelste planning die er tot op dat moment lag. Wij hebben dat geprobeerd. Ik constateer in alle nuchterheid en met alle ratio dat het niet kan. Ik heb altijd gezegd dat wij zo snel gaan als het zorgvuldigheidshalve kan. Ik vind echter – en dat zeg ik zeker tegen de mensen die hier hun instemming hebben uitgesproken met de kilometerbeprijzing – dat het wel heel erg onvolkomen zou zijn als snelheid neerkomt op roekeloosheid. Daarmee bedoel ik: grote adviezen in de wind slaan, of de Kamer niet transparant informeren en niet de goede conclusies trekken. Dan zouden wij toch wel heel ver heen zijn.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): De tranen zouden je bijna in de ogen springen als je de minister zo hoort.

Minister Eurlings: Dat mag.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Zij zijn nog droog, maar het blijven bij de minister ook wel een beetje krokodillentranen. Als het gaat om de kilometerheffing heeft de minister het over "de kluit belazeren". Hij doet het allemaal zo goed als hij kan, en ga zo maar door. Het is echter wel opvallend dat wij juist bij het project van de kilometerheffing al zoveel jaren bezig zijn. Keer op keer is er weer een akkefietje waardoor het langer gaat duren. Andere landen hebben bewezen dat vormen van de kilometerheffing sneller kunnen worden ingevoerd. Dat is niet alleen het geval in Duitsland. Er zijn ook tolsystemen in Londen en Stockholm. Er vindt een heffing plaats op vrachtwagens in Oostenrijk, Zwitserland en Tsjechië. Verder kennen wij natuurlijk al heel lang de tolwegen in Frankrijk en Spanje. Het zijn allemaal beproefde en prima functionerende systemen. Dan is het wel opmerkelijk – laat ik het zo noemen – dat de opeenvolgende ministers en kabinetten in Nederland het presteren om van de kilometerheffing zo'n probleem te maken. De minister moet het mij niet kwalijk nemen als ik daardoor het nodige wantrouwen krijg. De tijd zal het uiteindelijk leren, maar het lijkt erop dat het unieke systeem en dat wat hij allemaal wil een vertragingstactiek opleveren. Ik wil dat hij daarop ingaat. Is hij minder inventief of

Eurlings

slechter dan de landen die ik noemde? Ook die hebben het, soms met tegenwind, ingevoerd.

Minister **Eurlings**: Ik vind het jammer dat in uw bijdrage geen inhoudelijke vraag zit. Het gaat om beelden en betrouwbaarheid, maar goed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik protesteer hiertegen, want deze reactie schetst een beeld. Ik probeer het hier zakelijk te houden. Ik heb niets aan de omtrekkende bewegingen en ik wil een helder antwoord op een vraag die ik ook al in eerste termijn heb gesteld. Dat geeft alleen maar helderheid.

Minister **Eurlings**: Gevoelens en krokodillentranen zijn de nieuwe zakelijkheid. Ik zal proberen te antwoorden, wat ik in eerste termijn ook al heb geprobeerd. U vergelijkt pindanoten met peren. Ik meen dit heel serieus. Nu gaat het een beetje ernstig worden. Wij hebben de International Advisory Board waar mensen bijzitten die de tol in Londen hebben opgezet, de Maut in Duitsland en het Stockholmsysteem. Bijna tout Europa dat aan tol heeft gewerkt, zit erbij. Zij zeggen allemaal: wat jullie willen – wat wij willen – is veel complexer dan wat in onze landen is gepresteerd. In Londen maken fotocameratjes foto's van de kentekens. Dat is geen belasting, dat is extra tol. Dat maakt het gemakkelijk, want als het er mistig is, is het acceptabel dat tussen de 30% en 50% niet wordt geflitst. Wij spreken over belastingen, dan ligt de betrouwbaarheid zeker rond de 99%. Daar komt bij – ik vind dat de heer Koopmans in het interruptiedebat met u een punt had – dat onze Tweede Kamer en ons coalitieakkoord terecht heel veel van dit systeem vragen. Het moet gedifferentieerd zijn naar tijd en plaats en naar milieukenmerken.

Toen ik het coalitieakkoord ondertekende, heb ik het eerste half jaar alles op alles gezet om in deze periode een werkend systeem te krijgen. Daarbij zijn wij ver gegaan. U weet dat ik niet alleen naar het systeem voor Amsterdam heb gekeken, maar ook naar een manier om de autobanen met conventionele technologie te beprijzen en een gedeelte van de vaste belastingen af te bouwen, zodat wij binnen deze periode variabel betalen konden introduceren. Wat waren de nadelen? Ook dit systeem zou er pas in 2011 tot 2012 zijn en kan dus niet veel sneller worden ingevoerd. Bovendien klommen de VNG en het IPO terecht in de hoogste boom, omdat zij het sluipverkeer zouden krijgen. Iedereen zou dan namelijk van de autoweg afgaan en door de dorpskernen gaan rijden. Dat is het probleem van het Duitse systeem. Het systeem van dit moment – wie weet wat men later nog doorontwikkelt – werkt alleen op de hoofdwegen en er zijn controlepoorten nodig. Dat kan niet voor elke dorpsweg worden aangelegd. Dat is het hele verschil. Het invoeren van het Duitse systeem heeft vijf jaar geduurd en niet drie, zoals u nu zegt. U bent van twee naar drie gegaan, maar het zijn er echt vijf geweest tussen het besluit en de introductie. Ik heb de data de vorige keer genoemd. Dat systeem is wezenlijk eenvoudiger dan wat wij gaan invoeren. Daarom moeten wij er niet bang voor zijn. Laten wij geen pindanoten met peren vergelijken, want dan raken wij snel het beeld kwijt.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u mag de tweede ronde in. Ik heb vandaag onbeperkt de tijd, maar ik wijs

de minister erop dat hij om half zes een andere afspraak heeft in dit gebouw. Hij moet niet te breedvoerig zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is natuurlijk een lollige vergelijking met die pindanoten. De minister doet maar. Wat mij opvalt, is dat tout Europa vormen heeft ingevoerd en dat hij nog steeds bezig is om de zaak nodeloos ingewikkeld te maken, waarmee wij de zaak nodeloos uit kunnen stellen. Dat is mijn stelling en ik ben er zeker niet van overtuigd dat dit er niet achter zit. Ik betreur het ten zeerste dat het op die manier gaat, want de minister kan het ook zo interessant en innovatief maken dat wij er nooit meer aan toe komen. Hij moet een keer de knoop doorhakken.

Minister **Eurlings**: Ik doe niet anders, wij zijn verder dan wij ooit zijn gekomen. Maar u vergelijkt wel degelijk pindanoten met peren. Wij zijn het eerste land dat de vaste lasten voor auto's afschaft, niet alleen zoals in Duitsland voor vrachtauto's, nee, wij laten ook de personenauto's per kilometer betalen. U moet in de spiegel kijken: het signaal van het bedrijfsleven was juist dat de politiek het niet nodeloos ingewikkeld moet maken met nog meer differentiaties, zoals een differentiatie in de spits. De Siemens van deze wereld zeiden daarvan dat, als dat wordt doorgezet door de Tweede Kamer, zij niet meer weten hoe zij dit nog beheersbaar op de mat kunnen zetten. Ik vind het prima dat u zegt dat wij het eenvoudig moeten houden, maar trekt u die schoen dan ook zelf aan.

Ik geef een wellicht illustratief voorbeeld van hoe het met zo'n planning gaat. Met voorbeelden kun je soms inzichtelijk maken wat de onzekerheid is. Wat is een onzekerheid verder in het proces? Dat is het al dan niet aanwezig zijn van voldoende capaciteit voor gecertificeerde inbouw. Wij doen er natuurlijk alles aan om dat te bereiken, maar dat is een hele operatie, want in alle auto's moeten in korte tijd kastjes worden ingebouwd. Daarvoor moeten veel garages en werkplaatsen worden gekeurd en moeten veel mensen worden opgeleid. Wij doen alles om het te halen, maar helemaal zeker is dat nooit, aangezien dat van heel veel zaken, endogeen en exogeen, afhangt. Volgens de beste inschatting is er toch 30% kans dat er ooit vertraging optreedt. Als er vertraging optreedt, zit die tussen de zes en twaalf maanden. Er is dus 70% kans dat er geen vertraging optreedt. Dan neem je de gemiddelde vertraging, dus negen maanden, keer 0,3 en dat neem je mee in je planning. Ik zeg het even simpel. Er kunnen in de praktijk in grote lijnen drie dingen gebeuren. Het risico doet zich inderdaad voor en er is een vertraging van negen maanden, waarbij je vasthoudt aan de planning. Het risico doet zich niet voor, en dan win je dus tijd op je planning, want het gedeelte dat je had meegerekend vervalt dan. Het risico doet zich wel voor, maar voor de volle twaalf maanden, en dan loop je nog wat verder uit. Ook als je je volle beheersmaatregelen inzet, creëer je dus geen absolute zekerheid. Als je vol beheerst kan het in de praktijk uitkomen zoals gedacht, het kan meevallen of het kan tegenvallen.

In reactie op de motie van mevrouw Roefs kom ik nog terug op haar vraag wat er onomkeerbaar gaat gebeuren. Nu geef ik al een aantal dingen snel mee. Het wetsvoorstel voor het zomerreces bij de Kamer? Dat is een heel serieuze stap. Ik heb er vertrouwen in dat wij, als het een beetje meezit, nog in 2009 aan een afronding toekomen.

Eurlings

Met de wet wordt heel veel vastgelegd, van tariefsystemen tot handnavingsconcept. Nu al zijn wij verder dan wij ooit zijn gekomen. Wij werken geconcentreerd, maar niet roekeloos door. Nadat de wet is vastgesteld, is de weg vrij om een definitief uitvoeringsbesluit te nemen. Ik beklemtoon "definitief". Daarmee maken wij extra middelen vrij voor de opschaling van de eerste percelen die wij aanbesteden, en ook voor de verwerving van de overige systeemonderdelen, om te kunnen starten met de grote praktijktest. In de loop van deze kabinetsperiode hebben wij verschillende mobiliteitsprojecten op de weg. Dit zijn heel concrete en tastbare projecten die ons meer leren over techniek, serviceproviders en het gedrag van weggebruikers, en een handje helpen bij het vergroten van de bereikbaarheid. Ten slotte verwacht ik – let op mijn woorden, dit is mijn op analytische data gebaseerde verwachting – dat ik nog deze kabinetsperiode mijn handtekening kan zetten onder de gunning van de eerste aanbestedingen. Dat noemde mevrouw Roefs in eerste termijn een "erg significant gegeven". Daar zit bijvoorbeeld het budget bij dat wij hebben bestemd voor het partiel uitvoeringsbesluit van 167 mln. en een deel van het definitief uitvoeringsbesluit. In verband met de aanbesteding wil en kan ik niet al te precies zijn in de bedragen die ik hier noem. Wel kan ik zeggen dat het niet zomaar een aantal malen meer dan 167 mln. kan zijn. Na de gunning beschikken wij over alle software en hardware die nodig is om grootschalig te testen met tienduizenden auto's. Daar zitten ook de kastjes bij. Het is een werkend systeem in miniatuur. Als de testen succesvol zijn, kunnen wij hetzelfde systeem opschalen voor het echte werk. Ik vind het nogal wat. Wij zullen de eersten zijn die dat doen, niet alleen in Europa maar ook daarbuiten. Met die gunning leggen wij de basis voor de testen en in feite voor het gehele systeem.

Dit komt allemaal bovenop de transitie op het gebied van de fiscaliteit. Ook daar zijn beslissende stappen in gang gezet. Dat is echt geen peanuts; het is nogal wat dat wij de vaste autobelastingen afbouwen. Met de afspraken en de start van de fiscale ombouw is dat een mijlpaal van jewelste. In het buitenland kijkt men met bewondering naar het lef dat ons ministerie van Financiën hier aan de dag legt, want ook daar zie je vertrouwen. Financiën zou het niet afbouwen als er geen vertrouwen bestond dat het systeem er komt. Overigens moeten wij ons wel realiseren dat de nieuwe inzichten in de planning consequenties kunnen hebben voor de snelheid van de ombouw. De ANWB waarschuwde ervoor dat door de te lang een torenhoge wegenbelasting zonder bpm de mensen die minder snel dan nu een nieuwe auto kopen daar relatief meer de dupe van zijn, terwijl de mensen die bijvoorbeeld ieder jaar hun leaseauto wisselen relatief veel voordeel daarvan hebben. Daar moeten wij de balans dus een beetje in de gaten houden.

Namens staatssecretaris De Jager van Financiën wijs ik op de afspraak dat in het jaar waarin de laatste personenauto overgaat naar de kilometerprijs de bpm voor 75% is afgebouwd en dat in de twee jaren daarna in twee stappen de laatste 25% naar nul wordt afgebouwd. Hoe dat precies verdergaat, zullen wij zien. Maar het gaat naar nul en de laatste auto is dus al 75% van de bpm kwijt.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat betekent dat dan voor de komende jaren? Betekent dit dat het schema wordt

gehandhaafd dat de Kamer, het kabinet en de sector hebben afgesproken?

Minister **Eurlings**: Ik moet een beetje voorzichtig zijn, want dit is ook weer "grensoverschrijdend" in departementale termen, maar wij hadden dat eerst in 4,5 maanden gedacht en nu in drie. Dat lijkt mij niet zo schokkend. Als wij echter bij de volgende voortgangsrapportage zouden zeggen dat de planning met een kansberekening moet worden uitgevoerd, zal het tijdschema toch wat anders worden. Dan kan Financiën het voorstel doen dat de laatste auto's helemaal geen bpm meer maar een torenhoge wegenbelasting hebben. Volgens de ANWB leidt dat echter weer tot een onbalans. Op dit moment zie ik echter geen reden om dat aan te passen. Dat kan de discussie worden als het jarenlang vooruit wordt geschoven.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit lijkt mij een heel plausibele manier om met elkaar te gaan werken. Ik zou er wel aan hechten dat zeker de ANWB en BOVAG/RAI heel sterk betrokken worden bij dat punt, om te voorkomen dat de waarde van auto's ineens geweldig veranderde door onverwachte besluiten, zoals een paar jaar geleden is gebeurd. Ondernemers noch kopers konden daarop inspelen.

Minister **Eurlings**: Ik ben dat volstrekt met de heer Koopmans eens en ik zal daar zelf ook op toezien. Absoluut!

Wij hebben er nooit onduidelijkheid over laten bestaan dat dit geen gemakkelijk systeem is. Dat hoeft geen probleem te zijn, zolang wij de risico's maar onderkennen en daar goed mee omgaan. De onafhankelijke contra-expertises, dat wil zeggen de rapportage van de Accountantsdienst en Procap, zullen de Kamer over ongeveer een week bereiken. Wij proberen dit project naar eer en weten goed te managen, hoewel sommige leden daar wat minder waardering voor hebben uitgesproken. De enig andere situatie zou kunnen zijn of roekeloosheid dan wel een gebrek aan transparantie in de richting van de Kamer. Beide zouden – denk ik – doodzonden zijn. Wij doen het zo zorgvuldig mogelijk. Wij verspelen geen dag. Wij kiezen niet voor uitstel. Wij maken de keuze om het project zo goed mogelijk en zo kansrijk mogelijk te runnen.

Ik wil de Kamer een paar citaten voorleggen. Het BOR, het onderzoeksbureau van de Kamer, constateerde op 19 juni 2008 dat uit de "probabilistische planning" blijkt dat de geplande startdatum voor de implementatie voor het vrachtvervoer, juli 2008, toen al bijna niet meer haalbaar was. Het BOR concludeerde in juni 2008: december 2012 lijkt een waarschijnlijker datum. Aldus het onderzoeksbureau van de Kamer

Het TCI-rapport wil ik ook aanhalen. Op bladzijde 15 van dit rapport staat: "Een tweede constante factor in grote infrastructuurprojecten is de grote dynamiek en complexiteit. Ze verlopen bij voortduring anders dan gepland. Ze staan onder invloed van veel onvoorspelbare tendensen en gebeurtenissen. En de processen waarbinnen ze tot ontwikkeling komen, zijn uitermate complex." De lessen die de TCI trekt: een integrale afweging tussen en binnen infrastructuurprojecten; een gefaseerde besluitvorming over die projecten; eerdere betrokkenheid van de Tweede Kamer; eenduidige "go/no go"-besluiten; transparante informatie en onderbouwing en een

Eurlings

informatieprotocol met de Tweede Kamer; betere projectaansturing en betere projectbeheersing. Met name dit laatste punt heeft geleid tot een strakke projectaansturing en tot de inrichting van professioneel risicomanagement.

Ik benadruk dat punt, omdat ik de verantwoordelijkheid draag om dit proces zorgvuldig en goed te managen. Ik kan natuurlijk vluchten in politieke wensbeelden, maar dergelijke beelden zijn niet genoeg om zo'n project aan te sturen. Als ik de politieke wenselijkheid mijn werkelijkheid laat worden, dan misken ik de feiten en daarmee doe ik de Kamer zeker geen plezier. Dit proces zou dan juist door al die mooie beelden in het honderd lopen. Daarmee zou ik bovendien tegen de TCI-conclusies ingaan en op een onverantwoorde manier omgaan met al dit belastinggeld.

Als laatste haal ik de lessen aan die de TCI heeft getrokken uit de constructie van de Betuweroute. Op pagina 25 van het rapport staat: "Organiseer de besluitvorming over grote projecten zo dat de doelstellingen en de voortgang van projecten regelmatig worden herijkt. Creëer aldus ruimte voor bijsturing, voordat onomkeerbare fysieke en politieke feiten ontstaan." Dat is de conclusie die de Kamer zelf heeft getrokken uit de reconstructie van de Betuweroute. Ik vond en vind dit een goede conclusie.

Ik herhaal dat je als minister van Verkeer makkelijke en moeilijke moment hebt. In dit debat, maar zeker ook twee weken geleden, heb ik het nodige te horen gekregen. Gezien deze terechte conclusies, mag de Kamer niets anders van mij verwachten dan dat ik dit project transparant en op basis van een inhoudelijke risicoanalyse zo goed mogelijk manage. Daarvoor ben ik aangenomen. Ik wil dan ook graag iedere dag van het jaar verantwoording afleggen over mijn beslissingen. Wat ik nu heb gedaan, is niets meer en niets minder dan dit. De Kamer kan het zelf beoordelen, want binnen een week zal ik haar de onafhankelijke contra-expertises van de plannen doen toekomen.

De heer **De Krom** (VVD): In eerste termijn is al gesproken over de vraag of u wel of niet excuses hebt aangeboden. Mevrouw Van Gent vroeg dat aan mevrouw Roefs. Mevrouw Roefs wist dat natuurlijk niet, want zij was er niet bij. Ik zou toch wel graag willen weten of u uw excuses hebt aangeboden. Volgens minister Bos hebt u dat wel gedaan, maar hoe zit het nu precies? In het AD staat dat ook de premier heeft gezegd dat u het allemaal wel iets anders had kunnen doen. Blijkbaar was niemand blij met de manier waarop u het hebt gedaan. Wat is er nu precies gebeurd?

Minister **Eurlings**: Ik heb niet alleen geen excuses aangeboden, ik ben ook nooit gevraagd mijn excuses aan te bieden. Ik zou ook niet weten waarvoor ik mijn excuses zou moeten aanbieden. Op uw eerste vraag kan ik dan ook een heel simpel antwoord geven.

Uw tweede vraag over de premier is interessanter. De premier had namelijk wel een punt, maar ik kan natuurlijk niet te veel uit de Trêveszaal klappen. Achteraf gezien, dus nu ik weet hoeveel ophef daarover is geweest, had ik de collega's daarop vooraf nadrukkelijk moeten wijzen. Dan hadden zij zich niet overvallen gevoeld. Ook hadden zij goed kunnen reageren op het moment dat daarover vragen werden gesteld. Dat is echter niet gebruikelijk. Die voortgangsrapportages

worden normaal gesproken ambtelijk afgestemd. Ook in dit geval is dat gebeurd. Ik was dus echt verbaasd. Die avond was ik in de gemeente Stadskanaal. Op een gegeven moment moest ik naar buiten en ik had helemaal niet zo veel ophef verwacht. Ik kan mij discussies herinneren die afgelopen najaar werden gevoerd over uitstel met 4,5 tot 5 maanden. Die verliepen allemaal ordentelijk en hadden betrekking op de inhoud. Ik vond ook het eerste beeld dat is geschetst van die drie maanden die er later dit jaar bij zullen komen heel rustig en dat beeld had betrekking op de inhoud. De dag daarna veranderde dat beeld opeens. Het werd een heel stevig beeld. Ik nam daarvan kennis en op die dag heb ik de camera's van RTL4 en de NOS naar mijn departement gehaald, alsmede de nieuwsdienst van Radio 1, om daarop te reageren. Ik denk dus dat ik daarop vrij snel heb gereageerd.

Tegen mevrouw Van Gent zeg ik dat in de Trêveszaal over de inhoud is gediscussieerd. Daarover is langdurig gesproken en die staat als een huis. Ik denk dat ik daarover ook in dit debat nog niet heel veel ben tegengekomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, maar moet ik dan vaststellen dat de minister met zoveel woorden zegt dat Wouter Bos uit zijn nek kletste? Het was heel grappig, want de minister van Financiën zei dat de minister van Verkeer en Waterstaat zijn excuses moest aanbieden en een paar uur later zag ik het bericht dat laatstgenoemde aangaf dat dit complete onzin was. Het is dus wel besproken, maar de minister van Verkeer en Waterstaat heeft tijdens de ministerraad niet op zijn falie gekregen? Ik ga enigszins mee in zijn taalgebruik.

Minister **Eurlings**: Als u vindt dat dit mijn taalgebruik is, moet u toch wat meer Limburgs leren. Ik ben in Limburg toch wat netter opgevoed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hoe zegt u dat dan?

Minister **Eurlings**: U bent heel selectief als u de premier citeert. Hij begon met de opmerking dat er van het aanbieden van excuses helemaal geen sprake is geweest.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik sprak over de minister van Financiën.

Minister **Eurlings**: Dat moet u de minister van Financiën zelf vragen. Ik kan alleen maar constateren dat de premier het Limburgs misschien beter verstaat dan de minister van Financiën.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb mijn vraag misschien niet duidelijk genoeg gesteld. Ik dacht namelijk dat ik, ondanks dat ik een halve vraag stelde, een heel antwoord zou krijgen. Waarom is het vreselijk moeilijk om een definitie te geven van exploitatiekosten? Waarom moeten wij zo lang wachten voordat wij antwoord krijgen op de vraag wat onder die 5% valt? Had de minister de afgelopen twee weken niet voldoende tijd om dat na te gaan en ons voor dit debat duidelijk te maken wat daaronder valt? Nu wekt hij de indruk dat die definitie zodanig gewijzigd moet worden dat een aantal administratieve slagen onder die 5% gaat vallen.

Minister **Eurlings**: Nee, geenszins. De heer Roemer weet

Eurlings

dat wij bij de oude definitie over die 5% rond de 7,8% zaten. Ik zeg dat uit mijn hoofd, dus pin mij niet vast op een tiende procent. Dat percentage daalt steeds verder. Als ik die definitie zodanig versmalde dat wij opeens beter uitkwamen, zou de heer Roemer er volgens mij als de kippen bij zijn om te zeggen dat dit niet klopt. De vraag is wat daaronder behoort te vallen. Dat zullen wij ordentelijk bepalen. Daarvoor hebben wij ook de tijd. Het gaat niet om de vraag nu. Op het moment dat het definitieve uitvoeringsbesluit wordt genomen, moeten wij er echt zicht op hebben dat wij bij de totale invoering onder die 5% zitten. Dat hebben wij afgesproken en daaraan houden wij vast. Het komt dus snel naar u toe. Dit jaar spreken wij daarover vast en zeker nog met elkaar.

De heer **Roemer** (SP): Het is toch wel heel vreemd dat ons in voortgangsrapportages percentages worden voorgelegd waaruit blijkt dat wij op 7,8% aan exploitatiekosten zitten en dat wij de definitie van exploitatiekosten nog moeten krijgen?

Minister **Eurlings**: Dat is niet correct. Wij hebben op dit moment een definitie. Op basis daarvan zijn wij van een percentage van iets meer dan 8 naar iets meer dan 7 gegaan. Er is dus sprake van een daling die zich voortzet. De Kamer heeft echter gevraagd of alles daarin is opgenomen wat daarin behoort te zitten. Wij hebben toen gezegd dat wij nog eens kritisch naar onze definitie zullen kijken. Wij zouden ons ook verrijken met extern advies om te weten te komen wat er normaal gesproken onder moet vallen en wat niet. Wij zullen ervoor zorgen dat ook dat transparant aan de Kamer wordt voorgelegd. Daarvoor nemen wij alle tijd, want die is er ook. Die gegevens komen binnenkort dus naar de Kamer toe.

De **voorzitter**: Nu geef ik de minister het woord over de moties. Ik weet dat er nog enkele vragen zijn, want iedereen staat, maar ik verzoek u om even te luisteren naar de adviezen van de minister over alle moties.

Minister **Eurlings**: Ik kom nu op de motie-Van Gent op nr. 129. Op 15 juni zal ik mij verantwoorden over mijn aandeel in Schoon en Zuinig en daar zie ik naar uit. Ik ben daar allerminst voor bevreesd. Bij de monitor van het NSL zal de regering aangeven met welk maatregelenpakket zij de doelstellingen wil behalen. Er zijn immers meer aanpassingen in het gehele pakket, ook in dat van verkeer en vervoer. Sommige zijn aanpassingen ten goede en andere zijn negatief. Wij zullen het totaal daarvan in beschouwing moeten nemen en op basis van die analyse moeten kijken of en, zo ja, welke extra maatregelen nodig zijn. Om nu los van deze inhoudelijke analyse van of er iets nodig is en, zo ja, wat, nog voor het debat van 15 juni over de evaluatie met een maatregelenpakket te komen, is prematuur. Ik trek hierbij op samen met de minister van VROM. De beantwoording in de brief waarin staat hoe wij ermee omgaan, is mede geaccordeerd door minister Cramer. Er is dus geen enkele twijfel over dat wij hiermee ordentelijk omgaan. Laten wij wel vanuit de inhoud kijken wat nodig is en niet hier nu al, voor de inhoudelijke analyse, gaan zeggen dat er sowieso extra maatregelen moeten worden genomen. Daarom ontraad ik het aanvaarden van deze motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat vind ik raar. U zegt eerst dat u het eigenlijk helemaal met mij eens bent en dat u dat allemaal op 15 juni kunt uitleggen. Ik wil u erop wijzen dat er nog een motie ligt, namelijk die op nr. 134, waarin eigenlijk hetzelfde wordt verzocht. Als u zo zelfbewust bent, zou u deze uitdaging toch volledig kunnen aangaan?

Minister **Eurlings**: Ik zie een behoorlijk verschil tussen uw motie en de andere motie die u noemde. Ik zal dat zo proberen aan te geven als ik inga op die andere motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat heeft dan zeker met de ondertekenaars te maken? Dat laat onverlet dat ik mijn eerste vraag ook graag beantwoord wil hebben: als u zo zelfbewust bent, zou het toch geen enkele probleem zijn om te voldoen aan wat ik vraag in mijn motie? Dat lijkt mij helemaal niet prematuur, want u moet gewoon handelen.

Minister **Eurlings**: U draait de zaken om. U zegt dat wij eerst maatregelen moeten nemen en daarna nog eens moeten kijken of en, zo ja, in hoeverre er nieuwe maatregelen nodig zijn. Ik doe het andersom. Wij gaan eerst samen met VROM kijken waar wij staan. Vervolgens hebben wij een debat op 15 juni. Wij hebben de monitor van het NSL. Wij kijken of wij goed gaan of juist niet. Als wij niet goed gaan, neem ik extra maatregelen. Zo simpel is dat. Dat is gewoon de ordentelijke manier. De zaak omdraaien, dus eerste extra maatregelen bedenken en vervolgens bij de monitor nog eens gaan bekijken of die nodig zijn, is een richting die mij minder aanstaat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mag ik uw antwoord zo interpreteren dat op het moment dat blijkt dat u de doelstellingen niet haalt u daarna of tegelijkertijd – u houdt immers zo van handelen, doorpakken en opschieten – met een aantal aanvullende maatregelen komt? Als dat niet het geval is, gaat het allemaal weer lang duren. Dat vindt u niet plezierig en ik vind het ook onprettig.

Minister **Eurlings**: U kunt er zeker van zijn dat als bij de monitor van het NSL zou blijken dat wij niet goed gaan, ik er als de kippen bij zal zijn om extra maatregelen te nemen. Weet u welk ministerie misschien wel het allergrootste belang bij het NSL heeft? Dat is mijn ministerie. Zonder het NSL en wat minister Cramer daarmee heeft gepresteerd, gaat heel Nederland namelijk op slot. Wellicht verdenkt u mij ervan dat ik niet groen ben. Ik ben wel groen, maar op mijn manier. Zelfs als asfaltfanaat, als u mij zo ziet, heb ik er alle belang bij dat het NSL staat. Dus hoe u mij ook beschouwt, hoe u mij ook vertrouwt en hoe u het ook allemaal ziet, ik heb er hoe dan ook belang bij dat het NSL goed gaat. Ik zal er als de kippen bij zijn als dat niet het geval is, maar first things first: eerst kijken waar wij staan en wat er nodig is en vervolgens de maatregelen ook echt nemen. Daarvoor sta ik. U draait het een beetje om, want u wilt nu onmiddellijk dat pakket van maatregelen hebben. Ik vind u dat de volgorde omdraait.

Ik kom nu op de motie op nr. 130 van mevrouw Agema. Zij wil de kilometerprijs afstellen. Die motie moet ik ontraden. Dat is niet alleen omdat die in tegenspraak is met het coalitieakkoord. Er is namelijk uit tal van onderzoeken gebleken dat de kilometerprijs, ook in zijn

Eurlings

platte vorm, heel veel doet aan files en milieu zonder dat het mensen gemiddeld meer gaat kosten. Ik kan nog niet vooruitlopen op de tarieven. Het is fijn dat mevrouw Agema wat dichterbij de werkelijkheid is gekomen met de beelden die zij nu heeft geschetst. Zij is er echter volgens mij nog niet helemaal. Zij noemde een voorbeeld van iemand die 12.000 km per jaar rijdt en niet met een Bentley of een supersized Hummer, maar met een vrij normale auto. Die persoon zal heel blij zijn met de kilometerprijs, want die gaat er zeker op vooruit. Die betaalt nu veel meer dan hij dan zal betalen. Daarover komen wij vast nog te spreken. Ik ontraad het aanvaarden van deze motie.

Mevrouw **Agema** (PVV): € 0,15 per kilometer. 1000 km per maand. 12.000 km per jaar. Dan hebben wij het toch al gauw over € 150 per maand bovenop de normale kosten voor benzine en bovenop de kosten voor verzekering. Ik hoop dat de minister het waar gaat maken dat het allemaal goedkoper gaat worden. Mijn fractie gelooft er echter geen snars van.

Minister **Eurlings**: Nogmaals, hoe komt mevrouw Agema aan € 0,15? Het is heel simpel. Wij bouwen de motorrijtuigenbelasting en de bpm naar nul af en slaan dit om in een prijs per kilometer. Vroeger was het beeld dat de basisheffing € 0,034 zou zijn. Dat zal meer worden omdat wij de belasting helemaal naar nul hebben afgebouwd. De bpm en de motorrijtuigenbelasting zijn straks helemaal weg. Ook al bij een heffing van € 0,034 – deze zal dus hoger worden – blijkt dat het aantal gereden kilometers een stuk naar beneden gaat omdat mensen iets meer nadenken. De verkeersveiligheid neemt toe. De CO₂-uitstoot loopt met 7% terug, de NO_x-uitstoot met 13% en de hoeveelheid PM10 met 12%. Dit gewoon met een platte heffing van € 0,034. Het effect zal dus nog behoorlijk groter zijn dan ik nu noem.

Voor het beeld is het belangrijk om uit te leggen wat wij doen. Wij gaan mensen niet extra belasten. Deze belasting betalen zij nu ook. Alleen betaalt iemand die 100 km rijdt nu hetzelfde als iemand die 100.000 km rijdt. Dat zal straks het grote verschil zijn: het hangt ervan af hoeveel kilometers je echt maakt.

Mevrouw **Agema** (PVV): De minister heeft straks een prijsmiddel in handen. Hij wil het aantal files verminderen. Hij zal iets moeten doen om mensen van de weg af te jagen. Wij kunnen dan best zeggen dat de grens bij 20.000 km ligt, maar de meeste mensen rijden minder dan 20.000 km. Uiteindelijk is er voor hen dus geen enkele prikkel om minder te gaan rijden. De minister wil wel de files opheffen. Tjongetjonge, waar zijn wij mee bezig?

Minister **Eurlings**: Ik heb nooit gesproken over 20.000 km. Wij komen hier nog op terug. Het zal gewoon een kwestie zijn van het een op een omslaan van de huidige belastingen.

Dan de motie van de heer Roemer. In feite zegt de heer Roemer: afschaffen die hap, stop ermee. Ik vind het trouwens wel een aparte combi: SP en VVD. De heer Roemer is voor de VVD blijkbaar overtuigend bezig. Hij heeft dit standpunt eigenlijk al van begin af aan ingenomen, de VVD pas sinds een jaar of twee. Ik moet wel aanmerken dat dit niet door iedereen zo wordt beleefd. Tijdens de behandeling van de speedwet merkte

ik namelijk dat de heer Hofstra in zijn nieuwe rol als senator hier wat genuanceerder tegen aankijkt. Hij vond prijsbeleid wel degelijk belangrijk in de mix van bouwen en benutten. Ik vond dit een verstandige insteek. Ik moet deze motie ontraden om dezelfde reden die ik genoemd heb naar aanleiding van de motie van mevrouw Agema.

De leden Koopmans en Roefs hebben een motie ingediend over het mobiliteitsbeleid. Ik snap dat dit een punt van aandacht is. Ik vraag de aandacht van de Kamer voor het feit dat de beoordeling van deze motie in dit debat eigenlijk buiten mijn competentie valt. Deze motie ressorteert eigenlijk onder Binnenlandse Zaken en Financiën. In dat verband, mede gelet op de discussies tussen het kabinet en de decentrale overheden, zou ik mij kunnen voorstellen dat de indieners hun motie aanhouden. Dit is niet aan mij, maar ik zou het mij zo kunnen voorstellen. Anders moet ik haar, ook al om de formele reden die ik noemde, ontraden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil van de minister een opmerking hebben over de lastenneutraliteit. De minister van Verkeer en Waterstaat staat toch absoluut voor deze voorwaarde van lastenneutraliteit? Dat is de kern van de motie. Daarom wil ik meer warmte van zijn kant horen.

Minister **Eurlings**: Ik sta voor lastenneutraliteit. Als men de laatste zinnen van mijn brief leest, ziet men dat ik heel nadrukkelijk schrijf dat ik geloof in de kilometerheffing. Zolang wij vasthouden aan de principes van betaalbaarheid en eerlijkheid ben ik ervan overtuigd dat de heffing er komt. Dat is voor mij cruciaal. Ik kan mij de discussie over beprijzing met 50 ministers op het Internationaal Transport Forum in Sofia nog herinneren. De conclusie van deze discussie was dat het niet eens zozeer een kwestie van techniek is, maar van draagvlak. Zolang wij met dit systeem geen extra centjes binnenscheppen en zeker de helft van de mensen niet meer, maar minder gaat betalen, lijkt mij dat mensen dit een eerlijk en goed systeem vinden. Als wij daarmee gaan sjoemelen, voorspel ik u dat het draagvlak snel zal verdwijnen. Daarom vind ik dat wij daar heel lineair in moeten zijn. Volgens mij zegt de heer Koopmans in zijn motie dat hij wil voorkomen dat provincies vlak voor het einde de tarieven voor de opcenten opschroeven, zodat die later op een andere manier moeten worden binnengehaald. Ik snap dat en zie het belang van de motie, maar ik moet formeel zeggen dat het niet mijn debat is. Daarom zit ik er oncomfortabel in. Mocht de Kamer de motie toch aannemen en mijn advies in de wind slaan, dan zal ik haar moeten doorgeleiden naar de collegae die daarop een reactie zullen geven in de Kamer. Ik zie het punt, maar vraag de Kamer om in te zien dat het formeel een aanpalend debat is.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil dat laatste eigenlijk omdraaien. Ik wil het kabinet via de voorzitter verzoeken om voor morgen 12.00 uur een officiële reactie op deze motie te geven, zodat ik mijn fractie goed kan adviseren over het door haar in te nemen standpunt over deze motie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Inderdaad, ik meen zeker te weten dat gezegd is dat 1 januari 2007 de peildatum zou zijn, want sinds 1 januari 2007 zijn de opcenten in menig provincie aanmerkelijk verhoogd.

Eurlings

Minister **Eurlings**: I know.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat hebben wij geconstateerd. Als wij niet zeker wisten dat het 1 januari 2007 was, hadden wij natuurlijk meteen aan de bel getrokken.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw punt. Ik neem het dan ook graag overeenkomstig het voorstel van de heer Roemer op. Morgen ligt er voor 12.00 uur een reactie, daar zorg ik voor. Ik zit alleen puur met het formele "discomfort" dat ik geen ruggespraak heb kunnen plegen. Dat is het punt.

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, u hebt in deze ronde al een interruptie mogen plaatsen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, maar het is natuurlijk heel bijzonder dat een andere partij ineens om een reactie van het kabinet vraagt, terwijl de minister hierover gesproken heeft. Laat ik het zo zeggen: met, maar ook zonder brief kan het CDA dankzij de woorden van deze minister een oordeel over de motie vellen.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Roefs heeft een motie ingediend die mede is ondertekend door de leden Cramer en Koopmans. Via die motie wordt de regering verzocht om de diverse onderdelen van de onomkeerbare stap zo snel mogelijk te benoemen, daar bedragen aan te koppelen en de Kamer erover te berichten. Gevraagd wordt dus om informatie. Die zeg ik toe, al bouw ik een disclaimer in, want ik moet oppassen dat ik mijn positie op de markt en daarmee de belastingcenten niet vergooi door overeenkomstig uw verzoek inderdaad concrete bedragen te noemen. Daarom hield ik het net ook vaag door te zeggen dat zodra het definitieve uitvoeringsbesluit wordt genomen, het een aantal maal die 167 mln. kon zijn. Ik zit in een wat lastig parket, waardoor ik het niet al te precies kan omschrijven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kan mij wel voorstellen dat de minister zegt dat er tegen die tijd, dus mei 2011, contracten gesloten zullen zijn met bijvoorbeeld vijf bedrijven voor de vijf percelen van het garantiespoor, als dat zo is, en dat het gaat om een bedrag in de orde van grootte van x. Dat kan toch? De minister kan toch zo veel mogelijk aangeven welke consequenties bepaalde redelijk beslissende stappen hebben als wij de zaak willen terugdraaien?

Minister **Eurlings**: Wij begrijpen elkaar. Ik zal het op die manier doen. Wordt het noemen van concrete bedragen een probleem, dan zal ik beschrijven om welke output het gaat en in welke orde van grootte die dan grosso modo ligt. Mij lijkt dat dit ook uw belang is en dat het u ook niet zo zeer om de details gaat, als wel om de grote lijn en zekerheid.

De laatste motie die voorligt, is wederom een coalitiemotie, als ik het zo mag zeggen. Mevrouw Roefs heeft haar ingediend, maar zij is medeondertekend door de fracties van het CDA en de ChristenUnie. Ik vind het een sympathieke motie, maar vraag mevrouw Roefs wel of ik "zo snel mogelijk" zo mag uitleggen dat ik het in principe conform de afspraken over en tijdens de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit doe, of als "zodra er aanleiding is om erop terug te komen". Zo ja, dan kan ik met

deze motie instemmen. "Zo snel mogelijk" wordt dan dus "zo snel als nodig" en dat betekent dan dat wij iets doen zodra blijkt dat wij iets moeten doen. Als ik de motie zo mag lezen, kan ik ermee instemmen.

De **voorzitter**: Wij gaan de laatste ronde in. Er waren drie leden die nog een vraag wilden stellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb ook een vergelijkbare motie ingediend, waarover de minister zo stellig was. Het valt mij op dat de coalitiepartijen wel helder aangeven dat zij ook twijfels hebben of de milieudoelstellingen wel worden gehaald, nu de kilometerheffing later zal worden geïmplementeerd dan aanvankelijk de bedoeling was. Daarop zou ik toch graag een reactie van de minister krijgen.

Minister **Eurlings**: Twijfel is prima. Die zullen wij te allen tijde moeten wegnemen, in welk scenario dan ook. Als er geen probleem is, kan ik de twijfel wegnemen. Als er wel een probleem is, neem ik de twijfel weg door extra maatregelen. Ik heb belang bij het NSL. Er is echter één kardinaal verschil. U hebt geen twijfel, u hebt de conclusie in uw motie al getrokken. U zegt: wij willen voor 15 juni extra maatregelen. Dat is het verschil tussen de twee moties. Daarom vind ik de motie realistischer waarin de regering wordt verzocht, duidelijk te maken hoe de milieudoelstellingen gehaald worden. Dat vind ik een reële vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het echt zo vervelend worden, want er staat: "verzoekt de regering, duidelijk te maken hoe de milieudoelstellingen wel gehaald worden". Het woordje "wel" slaat de minister voor het gemak maar even over. De kilometerheffing was wel degelijk ingeboekt, mede om die doelstellingen te halen. De minister suggereert nu toch een beetje dat het nog maar helemaal de vraag is of hij dan niet aan de doelstellingen kan voldoen. Het is toch glashelder wat hier staat? Dat is precies hetzelfde als wat de GroenLinks-fractie ook zegt. De kilometerheffing is ingeboekt. Die wordt uitgesteld. Dan is het inderdaad de grote vraag hoe die doelstellingen wel gehaald kunnen worden.

Minister **Eurlings**: Die kunnen misschien gehaald worden omdat het pakket van maatregelen overtuigend genoeg is, ook al ben je met de kilometerprijs wat later. Want sommige maatregelen vallen mee en sommige vallen tegen. Ik heb dat zojuist in mijn termijn gezegd. Of het valt onder de streep uit, en dan neem ik extra maatregelen. Zo simpel is het. Daar is geen twijfel over. Alleen, u zegt al: nu moeten hoe dan ook die extra maatregelen genomen worden. Dat vind ik een slag te ver. Wij gaan eerst ordentelijk analyseren waar wij staan. Ook als u mij als asfaltvreter ziet – een beeld waarin ik mij niet herken, u verdenkt mij ervan dat ik niet groen ben, maar dat ben ik wel – heb ik er het grootste belang bij dat hierover geen twijfel ontstaat, want als het NSL valt, heb ik zelf een groot probleem. Dan kan ik geen weg meer aanleggen.

De heer **Koopmans** (CDA): Mag ik bij hoge uitzondering de heer Roemer ondersteunen in zijn verzoek aan de minister om voor het algemeen overleg nog over het

Eurlings

begrip "exploitatiekosten" een brief aan de Kamer te sturen?

Minister **Eurlings**: Die brief zeg ik u direct toe.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb in mijn bijdrage niet zozeer gevraagd of je dit moet doen – want als je het niet hoeft te doen, hoef je het niet te doen – maar aan wat voor soort maatregelen de minister denkt als je iets zou moeten doen. Ik vind dat heel lastig in te schatten bij de minister. Misschien hoeven wij er geen gebruik van te maken. Wat heeft de minister zoal in portfolio om op te schalen?

Minister **Eurlings**: Ik heb even niet alle opties paraat, maar een aantal maatregelen is nog niet ingeboekt. Dat kan gedifferentieerd parkeren zijn, dat kan bijvoorbeeld bpm/CO₂-differentiatie zijn, al in de vaste vorm. Maar je kunt ook bedenken of het Rijk niet de eurodiesel 6 sneller kan stimuleren, om maar iets te noemen. Er zijn verschillende mogelijkheden om net die extra slag te maken. Ik sta aan de lat als ik aan de lat moet staan, maar ik vind wel dat wij eerst moeten analyseren waar wij staan. Het is mij dus iets te kort door de bocht om te zeggen dat met een aantal maanden uitstel nu ineens alles zwart is en dat wij nu al onze hoop in het NSL moeten verliezen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Morgen wordt over de moties gestemd. Ik wijs erop dat aan de commissie voor Verkeer en Waterstaat een petitie wordt aangeboden.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 19.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **spoeddebat over een tbs'er op proefverlof**.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar brief van heden met daarin feitelijke informatie over een aantal aspecten van deze zaak. De misdrijven waarvan aangifte is gedaan, bedreiging, mishandeling, verkrachting en wederrechtelijke vrijheidsberoving, liegen er niet om. Indien dergelijke zware misdrijven zijn gepleegd door een tbs'er met onbegeleid verlof, is het natuurlijk zaak om aandacht te besteden aan de vraag hoe het zover heeft kunnen komen dat dit kon gebeuren ondanks de hele procedure van verlofverlening die wij met elkaar hebben afgesproken.

De Kamer heeft in 2006 in haar rapport over tbs de aanbeveling gedaan dat de verloftoetsing professioneler moet worden. Om dat te realiseren is het Adviescollege Verloftoetsing Tbs ingesteld, dat aan de hand van een richtlijn van de staatssecretaris, het zogenaamde Verloftoetsingskader tbs, adviseert of er wel of niet verlof kan worden verleend. Nu hebben wij net een week geleden van de staatssecretaris het eerste jaarverslag van dat adviescollege ontvangen. Dit verslag geeft – zoals vrij gebruikelijk is, moet ik zeggen – een zonnig beeld van het eigen functioneren van dat college. Ook in deze Enschedese zaak is de afgesproken werkwijze

gevolgd. Een verlofaanvraag van de Van der Hoeven Kliniek is van advies voorzien door het adviescollege en de uiteindelijke verlofbeslissing is genomen namens de staatssecretaris door het hoofd van de Verlofunit van de Dienst Justitiële Inrichtingen.

Ondanks al deze waarborgen lijkt het dan toch nog mis te kunnen gaan. De staatssecretaris kondigt in haar brief aan dat de Van der Hoeven Kliniek een intern onderzoek instelt naar de verlofverlening. Daarnaast belooft de staatssecretaris een extern onderzoek door de Inspectie voor de Sanctietoepassing als daartoe aanleiding bestaat. Maar hoe zit het met het functioneren van het adviescollege en het hoofd van de Verlofunit DJI? Wordt dat dan ook onderzocht en beoordeeld door de Van der Hoeven Kliniek? Ik neem aan van niet, maar door wie dan wel? Graag krijg ik hierop een toelichting van de staatssecretaris.

Tevens vraag ik de staatssecretaris om het onderzoek van de Van der Hoeven Kliniek en eventueel ook van de Inspectie voor de Sanctietoepassing aan de Kamer toe te zenden. Wil zij dat toezeggen?

Mag ik uit het slot van de brief van de staatssecretaris afleiden dat de pilot met het informeren van de Enschedese burgemeester door de kliniek Oldenkotte als verlof wordt verleend aan een tbs'er, zodanig verloopt dat de staatssecretaris in ieder geval zal regelen dat landelijk burgemeesters worden ingelicht over het vrijkomen van zware criminelen, in het bijzonder terbeschikkinggestelden? Kan de staatssecretaris ons toezeggen dat dit dan ook voor het zomerreces geregeld zal zijn? Zo moeilijk kan dat toch niet zijn, lijkt mij.

Overigens is mijn fractie van oordeel dat helemaal geen risico's moeten worden genomen met zware criminelen, en dus zeker niet met tbs'ers. Wat ons betreft krijgen die helemaal geen verlof totdat zeker is dat zij geen zware misdrijven meer zullen plegen. Wij vinden dat hele tbs-systeem veel te kostbaar en zouden liever zien dat zware misdadigers ook tot zware vrijheidsstraffen worden veroordeeld, waardoor zij pas weer vrijkomen als zij oud en daardoor ongevaarlijk zijn. In het door mij binnenkort in te dienen initiatiefwetsvoorstel inzake minimumstraffen, zal ik daartoe ook voorstellen doen.

Mevrouw **Joldersma** (CDA): Het jaarverslag van het verlofcollege is net binnen. Er is één geval geconstateerd. Nu zegt de heer De Roon dat dit verlofcollege niet functioneert, omdat hij één geval heeft geconstateerd waarin het niet goed is gegaan. Begrijp ik het goed dat hij zo redeneert?

De heer **De Roon** (PVV): Nee, ik heb niet gezegd dat het verlofcollege niet goed functioneert. Ik heb alleen gezegd dat het ernaar uit ziet dat er toch ergens in deze keten van beslissen en adviseren iets niet goed is gegaan. Nu heeft de staatssecretaris in haar brief geschreven dat de Van der Hoeven Kliniek zichzelf gaat onderzoeken. Misschien komt daar nog een extern onderzoek achteraan. Mijn vraag is hoe het dan zit met de andere instanties die in deze beslisketen eveneens een rol spelen. Daarbij kijk ik naar het adviescollege en de afdeling verlofverlening van de Dienst Justitiële Inrichtingen. Ook deze moeten naar mijn mening in een onderzoek worden betrokken als er kennelijk iets is misgegaan in de beslisketen.