

Vergaderjaar 2008–2009

## 31 305

## Mobiliteitsbeleid

## Nr. 99

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 december 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, de vaste commissie voor Financiën<sup>2</sup> en de commissie voor de Rijksuitgaven<sup>3</sup> hebben op 30 oktober 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 3 juli 2008 over de Basisrapportage, Partieel Uitvoeringsbesluit, Europese dimensie en mobiliteitsprojecten (31 305, nr. 65);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 5 september 2008 over Anders Betalen voor Mobiliteit – Voortgang aanbestedingsproces (31 305, nr. 72);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 5 september 2008 over het kabinetsstandpunt over het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat over het anders organiseren van wegbeheer: «Van wegbeheer naar netwerkbeheer» (31 305, nr. 71);**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt

(CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Tony van Dijck (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP) en Sap (GroenLinks).

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

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van

Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Tony van Dijck (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter en Sap (GroenLinks).

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

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 30 september 2008 over Anders Betalen voor Mobiliteit/ aanvullende informatie n.a.v. AO/VAO 2 en 3 juli jl. (31 305, nr. 76);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 oktober 2008 over de Eerste voortgangsrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) (31 305, nr. 78);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 9 oktober 2008 over de Voortgangsrapportage EU actieplan logistiek (21501-33, nr. 191).

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

**Voorzitter: Atsma**

**Griffier: Sneep**

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

De **voorzitter**: Dames en heren, hier, thuis, aan de buis en overal heet ik u welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met de minister van Verkeer en Waterstaat over de Nota Anders Betalen voor Mobiliteit, oftewel «kilometerheffing».

Ik stel vast dat een groot aantal fracties aanwezig is. Wij hebben een beperkte tijdspanne voor dit algemeen overleg. De fracties krijgen in de eerste termijn ieder vier minuten spreektijd. De minister verliest acht minuten vanwege het feit dat hij te laat binnenkwam; hij zegt dat dit geen probleem is, omdat hij het kort kan houden. Dat betekent dat wij meteen kunnen beginnen. Overigens zijn wij blij dat de minister aanwezig is, want wij waren even bang dat, net als in de plenaire zaal – daar werd gewacht op een minister en op een brief van een andere minister – ook hier niemand zou verschijnen. In ieder geval hebben wij hier nu een minister; ik weet niet of er nog assistentie komt ter rechterzijde van de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik doe het vandaag gewoon alleen.

De **voorzitter**: Wij kennen u. Als het moet, doet u alles in uw eentje. Ik geef het woord aan de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik zal proberen het in vier minuten te doen, want wat voor ons ligt is niet mals. Er ligt een zogezegd vernietigend onderzoeksrapport van Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven; dit AO zal wel voornamelijk daarover gaan.

Er is een opeenstapeling van fouten gemaakt. Nu al! Bij aanvang van dit project en ondanks waarschuwingen van diverse Kamerfracties is er nu al een opeenstapeling van fouten in het proces. Wij weten allemaal waar dat toe kan leiden. Er zijn in deze vaste commissie afspraken gemaakt over de kwaliteit van de informatievoorziening en over de vraag waar deze aan moet voldoen. Dit is een groot project en dus moeten de voortgangsrapportages zijn voorzien van een accountantsrapport van de departementale accountantsdienst, zeker nu wederom blijkt dat de afspraken over maximale kosten totaal niet kunnen worden gehaald. Er zijn zeer veel partijen bij dit project betrokken en de ervaring leert dat de risico's, zeker bij zo'n project, onverantwoord groot zijn. De Kamer moet dus alle inzicht hebben in de ontwikkeling en risicobeheersing. Dat lapt de minister echter nu al aan zijn laars; een ernstige zaak en ik noem deze fout nummer 1. Afspraken over de volgende fasen moeten van een Gatewayrapport worden voorzien. Eerst moeten alle afspraken worden nagekomen en dan pas kan een volgende fase worden ingegaan. Dit heeft de minister echter ook verzuimd te doen. Waarom heeft hij bij het toezenden van het Partieel Uitvoeringsbesluit en het Implementatieplan de Kamer niet geïnformeerd

over de bevindingen uit de Gateway Review, met name over de conclusie dat het project nog niet klaar was voor de volgende fase? Fout nummer 2. Afgesproken is dat het rekeningrijden per saldo geen lastenverzwaring voor de automobilist mag inhouden. De Kamer zou voor eind 2008 worden geïnformeerd over een nieuwe provinciale belasting. Hoe staat het daarmee? Het moge duidelijk zijn dat een dergelijke financiële onzekerheid zelfs voor de voorstanders – daarbij kijk ik met name naar de woordvoerder van de CDA-fractie – van het rekeningrijden onacceptabel moet zijn. De invoeringskosten mogen nooit hoger uitvallen dan de door het platform gestelde bovengrens van 4,2 mld. Uit de voortgangsrapportage blijkt echter dat deze nog steeds boven het maximum liggen. Er moet dus worden geconcludeerd dat op dit moment niet kan worden voldaan aan de parlementaire randvoorwaarden. Fout nummer 3.

De volgende fout, nummer 4, zijn de exploitatiekosten, die niet meer mogen bedragen dan 5% van de opbrengsten. Op dit moment zijn deze kosten echter geraamd op 7,8%; een forse overschrijding. Wat kun je dan doen? Je kunt de opbrengsten verhogen door de kilometerprijs nog hoger te maken, zodat de percentuele kosten vanzelf dalen. Ook kun je de afschrijvingen van het zeer kostbare en technisch ingewikkelde systeem buiten de kosten laten. Dat laatste is wat de minister doet: terwijl afschrijvingskosten inclusief vervangingsreserves natuurlijk in iedere business case thuishoren, laat de minister deze, vermoedelijk zeer grote kostenpost gewoon achterwege. De automobilisten zullen wel voor die kosten van kapotte of versleten kastjes moeten opdraaien. Deze horen echter natuurlijk bij het systeem.

Kan de minister voortaan bij het overzicht concreet aangeven welke beheersingsmaatregelen hij neemt om de risico's te ondervangen? De PVV-fractie heeft de indruk dat op dit moment deze volstrekt worden onderschat, terwijl talloze mislukkingen in het geheugen van belastingbetalers gegrift staan. Niet-werkende tunnels, de chipkaart, de hsl, de Betuwelijn, paspoortaffaires, de Noord/Zuidlijn en de carpoolstroken, zijn, zoals iedereen weet, allemaal projecten die miljarden hebben gekost. Je zou toch denken dat de bewindslieden van die mislukkingen hebben geleerd. Er blijkt echter wederom te weinig oog voor de risico's te zijn. Het coalitieakkoord spreekt van «onomkeerbare bare stappen zetten». Dat is een zeer ongelukkige politieke opdracht, want nu blijkt het absoluut onverantwoord te zijn om die onomkeerbare stappen te zetten. Wat gaat de minister doen? Houdt hij zich toch, tegen alle adviezen in, aan deze politieke opdracht?

Het moge duidelijk zijn dat de PVV-fractie helemaal geen rekeningrijden wil. Uitstel betekent dat er bij de eerstvolgende verkiezingen opnieuw over zal worden gestemd, wat wij natuurlijk een prima zaak zouden vinden. Het draagvlak bij de bevolking is zo ontzettend laag, dat het pijn zal doen als dit onderwerp bij de verkiezingen opnieuw gaat spelen. Begrijpen wij het goed dat het erdoorheen drukken van het rekeningrijden nog in deze kabinetsperiode de belangrijkste opdracht is voor deze minister?

Zelfs als technische, financiële en bestuurlijk onverantwoorde risico's worden genomen, houdt de minister zich dan toch aan zijn opdracht? Dit scenario is zeker niet ondenkbeeldig. Tot nu toe blijken risico's en inschattingen verkeerd uit te pakken. Maar ja, het coalitieakkoord wordt niet gewijzigd. Heeft de minister het lef om eerlijk en tijdig de Kamer te berichten dat hij deze politieke afspraak niet kan nakomen of gaat hij stunts uithalen, onverantwoorde risico's nemen en over zeer glad ijs gaan om de coalitie op dit punt niet te beschadigen?

**De voorzitter:** De heer Madlener had meer dan vijf minuten nodig. Wij moeten strak regisseren, want anders gaat het mis. Mevrouw Roefs weet dus wat haar opdracht is: houdt u het binnen de perken, althans wat de spreektijd betreft.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie hoop dat dit overleg minder hectisch zal verlopen dan het overleg vlak voor het reces. Dat toonde nog maar weer eens aan dat het om een gigantisch project gaat, waarbij veel partijen betrokken zijn, die allemaal zo hun eigen invalshoek hebben. Het is een project dat onder tijdsdruk staat en waarbij misverstanden snel kunnen zijn ontstaan. Achteraf, nu besloten is het proces toch enigszins te vertragen, was het niet nodig geweest om onder tijdsdruk een Partieel Uitvoeringsbesluit te nemen; maar goed, dat is praten achteraf. Het verbaast ons wel dat wij toen niet over de Gateway Review beschikten; niet dat wij daar zoveel mee hadden gekund, want het onderzoeksteam had op 28 mei nog niet alle relevante stukken, maar het was wel zo volledig geweest.

De onderzoeken van Horvat en Deloitte hebben er nu toe geleid dat even pas op de plaats wordt gemaakt. Hoe jammer wij dat ook vinden, wij trekken daaruit wel de conclusie dat gelukkig de wens tot snelheid niet ten koste gaat van zorgvuldigheid. Blijkbaar verandert er nu niets in de deterministische planning, maar zou niet de consequentie moeten zijn geweest dat het percentage in de andere planning hoger zou moeten zijn geworden ten opzichte van de basisrapportage, waar ook werd gesproken over 85%?

De risico's zijn op dit moment beter in kaart gebracht. Er zijn er zelfs toegevoegd. Wij missen echter nog de daaraan te verbinden acties. Wat gaat de minister doen om de risico's te beheersen en, vooral ook, wat kan de politiek – wij dus – daar zelf aan doen? Ik heb mezelf in ieder geval heilig voorgenomen om niet gaandeweg de rit de spelregels te veranderen. Ik hoop dat wij elkaar daarop zullen blijven wijzen en alert zullen houden.

De heer **Koopmans** (CDA): Net voor het reces is, mede door steun van de PvdA-fractie, de motie-Vendrik over kilometerheffing in Europees verband aangenomen. In deze motie staat eigenlijk dat ook andere kosten dan tot nu toe in het coalitieakkoord staan vermeld onder de kilometerheffing zouden kunnen worden gebracht. De minister heeft de Kamer vandaag een brief gestuurd, met daarin zijn opvatting over die motie en hoe hij deze uitvoert. Steunt de PvdA-fractie de opvatting van de minister?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In mijn ogen geeft de brief van de minister voldoende aan dat hij de motie volledig heeft uitgevoerd. In de tekst van de brief staat duidelijk dat «dat en dat medegedeeld moest worden». Ik kom daar straks nog eventjes op terug, maar volgens mij is de motie-Vendrik voldoende uitgevoerd.

De heer **Roemer** (SP): In de spelregels stond ook dat er afspraken waren gemaakt over invoerings- en exploitatiekosten. Hebt u de indruk dat het kabinet zich aan die afspraken houdt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kom dadelijk terug op de exploitatiekosten. Tot nu toe was het probleem natuurlijk dat de Kamer in een ver verleden in de motie-Hofstra gezegd heeft dat het maar 5% mag kosten. Wij hebben echter eigenlijk verder nooit iets afgesproken. In feite zei de Kamer gewoon: als iets gedeeld door iets maar 20 is. Wij hebben nooit met elkaar afgesproken wat deze beide «ietsen» zijn. Ik vind dat wij dat nu wel moeten doen en het straks niet mogen gebruiken om het maar te laten passeren.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil graag even helderheid op dit punt. Neemt de PvdA-fractie afstand van de 5% aan exploitatiekosten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Helemaal niet! Ik vind alleen wel dat wij goed moeten definiëren wat wij onder die kosten verstaan; volgens mij hadden

wij dat tot nu toe nog niet afdoende afgetimmerd. Nu blijkt bijvoorbeeld pas dat wij de opbrengsten pakken van 2020; dat was tot nu toe niet vastgelegd.

De heer **De Krom** (VVD): De onduidelijkheid hierover kwam ook al uitvoerig ter sprake in het debat op 2 en 3 juli jongstleden, toen de basisrapportage met stoom en kokend water door de strot van het parlement moest worden geduwd. Toen is uitvoerig aan de orde geweest of de vervangingsinvesteringen, ter grootte van 400 mln., in overeenstemming met het advies van de departementale auditdienst moesten worden meegenomen. Mijn eerste vraag is waarom u het toen allemaal geen reden vond om niet in te stemmen met de basisrapportage. Waarom hebt u toen gewoon op de groene knop gedrukt? Toen wist u dit alles toch ook al? Mijn tweede vraag is: vindt u dat die 400 mln. moeten worden meegenomen of niet?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mijn antwoord op uw tweede vraag is dat ik het nog niet weet. Dat meen ik serieus, want ik houd ook heel erg rekening met het feit dat bijvoorbeeld het bedrijfsleven zegt wel in staat te zijn die 5% te halen. Ik denk dat u dat net zo goed weet. De door het ministerie ingecalculeerde kosten voor de kastjes worden door het bedrijfsleven op een factor 2 lager geschat. Dat is precies de reden waarom ik de minister oproep nu vaart te maken met de definiëring. Ik realiseer me echt heel goed dat wij in een lang proces zitten met zeer veel onduidelijkheden. Dan is het volgens mij goed dat de Kamer de minister erop wijst dat wij die stap nu wel moeten zetten. Ik heb op zich geen spijt van het feit dat mijn fractie «ja» heeft gezegd tegen het zetten van de volgende stap. De PvdA-fractie is nog steeds niet overtuigd dat niet te eenzijdig op het garantiespoor wordt ingezet en dat de uitwerking van het MSP-model, het hoofdspoor, voortvarend ter hand wordt genomen. De aanbesteding van het garantiespoor start volgende maand, maar de certificatie-eisen voor de serviceproviders, het hoofdspoor, zijn nog niet geformuleerd, terwijl de tijd voor de serviceproviders ook dringt. Voor een minister die haast heeft, komt het ons toch vreemd voor dat wij blijven lezen dat de beslissing over inning en handhaving door de markt steeds vooruit wordt geschoven. Zo nieuw is het allemaal toch niet? Ik ga ervan uit dat de minister weet dat de PvdA-fractie in ieder geval de inning, het maken van de facturen, aan het bedrijfsleven wil overlaten; van rit tot rekening voor de MSP's. Waarom zet het ministerie in op certificering van de OWU in plaats van de keten, in aansluiting op het Europese EETS-model? Kan bovendien worden vastgelegd dat wel een dedicated backoffice voor het garantiespoor ontwikkeld wordt, maar dat deze pas mag worden ingezet ná toestemming van de Kamer als echt helder en duidelijk is dat de MSP's niet van nature ontstaan, iets wat gezien de belangstelling van de markt erg onwaarschijnlijk lijkt? Volgens de informatie die ik heb ontvangen, is er weinig contact met het bedrijfsleven. Ik roep de minister op om dat weer voortvarend ter hand te nemen.

Ik sla even mijn verhaal over de exploitatiekosten over.

Horvat had ook opmerkingen over de integratiearchitectuur, de systeemintegratie. De PvdA-fractie vraagt zich af of de overheid hiervoor verantwoordelijk moet zijn of dat zij het zelf moet uitvoeren. Tenslotte hebben wij nog zelden bewezen dat te kunnen. Zou het misschien een zesde perceel kunnen zijn bij de aanbestedingen?

De heer **Koopmans** (CDA): Leest u toch gewoon even de passage over de exploitatiekosten voor. Ik ben toch wel benieuwd hoe de PvdA-fractie het precies ziet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Akkoord. De PvdA-fractie vindt het des te belangrijker om met het bedrijfsleven contact te hebben, omdat de haalbaarheid

van de 5% door het bedrijfsleven veel hoger wordt geschat dan door het ministerie. Nu ik het over de exploitatiekosten en de 5%-norm heb, wil ik er bij de minister wel op hameren dat hij nu komt met een definitie van exploitatiekosten en dus ook dus van de 5%-norm. Bovendien wil ik van de minister weten wat hij precies bedoelt met de 5%-opslag op de kilometerprijs die beschikbaar is tot en met 2016, die hij ergens in de voortgangsrapportage noemt.

De heer **Van der Ham** (D66): In het vorig algemeen overleg heeft de minister gezegd dat die 5% in ieder geval bij de introductie niet gehaald kan worden, omdat er dan zo veel opstartkosten zijn. Ik neem aan dat uw fractie die mening deelt, dat die 5% zeker in het begin niet gehaald zal worden, maar dat pas op termijn dat percentage als doelstelling moet gelden, nog even los van wat allemaal onder dat percentage zou moeten vallen. Als dat zo is, deel ik uw mening.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, het probleem is echter dat wij dat niet hebben vastgelegd. Wij weten nu wel dat wij die 5% berekenen ten opzichte van een bedrag uit 2020. In mijn ogen is dat nieuw, want dat hadden wij nog niet vastgelegd. Natuurlijk moeten wij nu wel die exploitatiekosten goed gaan omschrijven.

Ik geef een voorstelling van zaken zoals ik denk dat de milieucomponent eruit gaat zien. Iedere personenauto heeft een kenteken en daardoor hebben wij de beschikking over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de betreffende auto. Dat gegeven zit dan in het kastje en daar rekenen wij dan mee, om op die manier te voldoen aan de differentiatie naar milieu naast die van tijd en plaats. De PvdA-fractie vraagt zich echter af of al voldoende uitvoering aan de motie-Duyvendak/Van der Ham is gegeven, waarin wordt gevraagd om, voorafgaand aan het wetsvoorstel, te komen met uitgewerkte en doorgewerkte milieuscenario's, naar tarief en milieugrondslag van een kilometerprijs. Wij dringen aan op het uitwerken van gekwantificeerde milieudoelen, zowel voor de terugdringing van CO<sub>2</sub>-uitstoot als voor de verbetering van de luchtkwaliteit. In de voortgangsrapportage beroept de minister zich echter op de doelen, zoals vermeld in de Nota Mobiliteit, het werkprogramma Schoon en Zuinig en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daardoor blijft de mogelijke bijdrage van de kilometerprijs aan de algemene milieudoelen onbenoemd; daar voeg ik aan toe dat uitgegaan is van een bpm-afbouw van 25% in plaats van 100%. In het MOB (Mobiele Objecten Register) wordt via brandstof-toeslagen het verschil in accijnzen tussen diesel- en personenauto's geregeld. Gaat dit nu verdwijnen?

Ik ga ervan uit dat vaststaat dat Europa niet dwarsligt als er een spitstarief bestaat op drukke wegen die dwars door Nederland lopen, zoals de A1, A2 en A67. Uit sommige formuleringen zou je kunnen afleiden dat het spits-tarief pas kan worden ingevoerd in 2016, omdat niet voor regionale ingroei wordt gekozen. Hoe moet ik mij dan de situatie van Amsterdam, de Noordvleugel, voorstellen, waar toch een pilot was voorzien in 2010? Hoe wordt op dit moment gedacht over de kentekeningroei? Ik mis in de stukken een communicatieplan. De PvdA-fractie hecht aan een gebruikers-raad, met een andere omschrijving dan door TLN (Transport en Logistiek Nederland) gegeven. Wij hebben eigenlijk nog zeer veel andere concrete vragen, bijvoorbeeld over diefstal van kentekenplaten. Wij willen graag meer weten over de categorieën die al dan niet onder de kilometerprijs gaan vallen en de voorziene problemen daarmee. Daarbij denk ik aan de volgende categorieën: toeristen, buitenlandse vrachtauto's en bestel-busjes, rijtscholen. Ik realiseer me echter dat nog vele AO's zullen volgen, evenals de behandeling van het wetsvoorstel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De kilometerbeprijzing is een spannend project. De ChristenUniefractie is altijd voor snelle invoering

van de kilometerprijs geweest en tot nu toe haalde de minister alle deadlines. Nu doet zich echter dan toch de eerste vertraging voor, maar misschien komt dat ook wel omdat het project nu echt massief van start gaat. De start van de aanbesteding is in september met tien weken uitgesteld. Ik kan mij voorstellen dat de minister het graag zorgvuldig wil doen, maar op dit moment mis ik wel een nadere uitleg om een en ander te kunnen beoordelen. Welke signalen hebben geleid tot deze stap? Wij zijn inmiddels acht weken verder en ik wil eigenlijk vandaag wel van de minister horen of de Kamer over twee weken het volgende besluit mag vernemen.

De budgetneutraliteit is een belangrijk uitgangspunt. Als je daarvoor echter het referentiekader niet helder bepaalt, kan dat op een later moment leiden tot oeverloze discussies over de vraag of wij nu wel of niet extra geld ontvangen. Dit punt is nu belangrijk, omdat wij inmiddels ook bezig zijn om via de belastingwetgeving te komen tot definitieve wetgeving. Het is dus belangrijk om tijdig heldere kaders aan te geven, bijvoorbeeld over de kwestie van de opcenten en de manier waarop dat wordt afgewikkeld. Ik kan mij voorstellen dat wij daarover vandaag geen uitputtende discussie voeren, maar ik roep de minister wel op er snel werk van te maken. Hij is daarbij niet alleen aan zet, maar moet dit regelen met zijn collega's in het kabinet.

Het systeem van de kilometerprijs moet voldoende toekomstbestendig zijn. Certificering vraagt om een strakke beschrijving van het programma van eisen bij de aanbesteding. De in te bouwen kastjes moeten echter naar mijn overtuiging ook kunnen werken bij toekomstige wensen op het gebied van differentiatie. Volgens mijn fractie is het daarom verstandig, de mogelijkheid dat in de toekomst ook gedifferentieerd kan worden naar tijd en/of plaats en naar voertuig op basis van milieukeurmerken, open te houden. Gebeurt dat nu al? Zo niet, is het de bedoeling dat dit in de toekomst wel gebeurt, ook met het oog op de kosten die anders op een later moment moeten worden gemaakt?

De motie-Van der Ham/Duyvendak dringt aan op het uitwerken van gekwantificeerde milieudoelen en van het aantal mogelijke scenario's. De ChristenUniefractie vindt het belangrijk dat voldoende ruimte voor het scenario met de meest gunstige milieueffecten overblijft – nadat de Raad van State heeft geadviseerd – binnen het uitgangspunt van de budgetneutraliteit. Daarbij moet rekening worden gehouden met de vergoedingsmaatregelen die de komende jaren mogelijk nog worden doorgevoerd. Wat vindt de minister hiervan en hoe kijkt hij aan tegen het VNG-voorstel om voor de korte ritten, van bijvoorbeeld tien kilometer, een iets hoger tarief te hanteren, teneinde een bijdrage te leveren aan het terugdringen van het totale aantal kilometers?

De minister sluit een aantal categorieën uit van de kilometerprijs. Ik heb daarover al in een eerder verband iets gezegd, onder andere wat betreft de motoren. Hij geeft momenteel alleen maar een totaalplaatje van de kosten, maar ik zie geen onderbouwing daarvan. Ik denk dat de bijdrage van motoren gelijkwaardig is aan die van auto's op het geheel van het halen van milieudoelen en het ontstaan van de files. Ik ben dus absoluut niet overtuigd door de argumentatie van de minister en ik ben er ook niet tevreden over. Een tweede categorie betreft de oldtimers. Wij hebben allemaal begrip voor die hobbyisten die buitengewoon zorgvuldig omgaan met hun bolide en daar veel plezier aan beleven. Er ontstaat echter in toenemende mate een groep mensen die auto's van 25 jaar oud of net iets ouder gewoon gebruiken voor het woon-werkverkeer. Ik kom morgen terug op dit punt, bij de behandeling van het Belastingplan 2009, maar ik vraag de minister of het niet verstandig is om de oldtimerleeftijd te bevroren, zodat er een uitgroei komt. Het zal namelijk ook een verstoring hebben op de kilometerbeprijzing, omdat de betreffende doelgroep steeds groter zal worden.

De discussie over de regionale ingroei is ingewikkeld. Doen wij het nu gefaseerd, per regio of per categorie? Ik heb nog iets anders bedacht: kunnen wij niet zoeken naar een combinatie van de aselecte variant en de ingroeivariant, zoals door de minister voorgesteld, met daarnaast een versnelde ingroei in enkele regio's? Daarbij denk ik aan de regio's waar convenanten over mobiliteitsmanagement worden gesloten. Waarom zouden de werknemers die in dat kader een aanbod krijgen, niet ook meteen kunnen meedoen aan de kilometerprijs? Dat zal een effect hebben op de meest urgente trajecten en kan dus bijdragen aan een oplossing van het probleem. Bovendien gaat het om een kleinere groep dan bij een hele regio; volgens mij gaan de bezwaren van de minister dan ook niet op. Kan een onderneming zowel in het private deel als in het publieke deel -het garantiespoor – participeren? Zo ja, klopt het dan dat de onderneming die de aanbesteding van het publieke deel wint, in het voordeel is? Zo niet, dwingt de minister de ondernemingen dan eigenlijk niet tot een onmogelijke keuze?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Op dit moment is het vijf uur in de namiddag en honderdduizenden mensen staan nu in de file. Wat doet vervolgens een groot aantal fracties? Zij zeggen: wij beginnen er niet aan om oplossingen te bedenken.

Dit kabinet heeft ervoor gekozen om veel te investeren in het spoor, namelijk 4,5 mld. extra, en om stevig aan de slag te gaan met de aanleg van nieuwe wegen of de verbreding van bestaande wegen. Het kiest er tevens voor om de kilometerheffing in te voeren. Externe partijen hebben geconcludeerd dat de kilometerheffing goed is voor het milieu, voor de automobilist een eerlijke verdeling geeft van de vaste kosten, een goed instrument is om de files te bestrijden en per jaar ook nog eens 1 mld.

welvaartsgroei oplevert. Tel uit je winst! De CDA-fractie heeft wel een aantal randvoorwaarden aangegeven. Ten eerste mag het niet meer dan 5% kosten. Die 5% is voor ons niet zo moeilijk: 5% van de totale opbrengst van de belastingen. Wanneer moet dat gehaald worden? Niet met sint-juttemis, maar rond 1 januari 2017, zijnde het moment dat de kilometerheffing voor iedereen – vrachtauto's en personenauto's -is ingevoerd. Volgens mij hebben wij dat met elkaar afgesproken in het coalitieakkoord. Is dat volgens de minister haalbaar?

De tweede randvoorwaarde is dat naar rato de belastingen afgeschaft moeten worden. Mijn fractie zal dit morgen bij de behandeling van het Belastingplan 2009 ook nog melden. Het is goed dat in de memorie van toelichting bij het Belastingplan staat dat de bpm naar nul gaat, zoals ook is afgesproken. Wij zouden dit het liefst ook in de wet zien staan, want daarmee zou het helderder en scherper zijn vastgelegd. Is dat mogelijk? De derde randvoorwaarde is dat alle opbrengsten natuurlijk geïnvesteerd moeten worden in infrastructuur. Daarbij gaat het om twee zaken: haalbaarheid en betaalbaarheid. Mijn fractie is kritisch over de haalbaarheid. De minister stuurt de eerste voortgangsrapportage al te laat naar de Kamer en de informatievoorziening is niet altijd even secuur. Dat moet beter! Wij hebben natuurlijk van verschillende trajecten – hsl, Betuwelijn en noem maar op – geleerd dat het allemaal heel nauw luistert. Kan de minister secuurder te werk gaan?

De heer **De Krom** (VVD): Dit klinkt mij allemaal als muziek in de oren. Ik ben het helemaal met u eens.

Het is echter al tien keer gezegd, ook in het debat op 2 en 3 juli. U hebt u daar toen helemaal niets van aangetrokken en gewoon op de groene knop gedrukt. U hebt toen gezegd: nou ja, ach, ik kijk maar even de andere kant op. Toen had u wat kunnen doen, maar u hebt dat volkomen voorbij laten gaan. Nu hoor en lees ik in de media weer stoere taal. U trekt hard belletje, maar als het er vervolgens op aankomt rent u hard weg. Dat is

wat u toen deed en ik weet waar dit overleg in eindigt, namelijk «lekker doorgaan» volgens de coalitie.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar u doet niet open als de Nederlandse automobilist bij u aan de deur klopt en vraagt: mijnheer De Krom, is er een oplossing? U doet de deur niet open, maar zegt dat er alleen maar meer investeringen en meer asfalt nodig zijn. U wijst alle andere slimme oplossingen af. Dat is jammer.

De CDA-fractie bezigt helemaal geen stoere taal. In het vorige overleg zijn wij duidelijk geweest: wij vonden toen dat de snelheid waarmee de minister handelde, aan de ene kant noodzakelijk was omdat een Kamer-meerderheid de kilometerheffing op tijd wilde invoeren, zoals ook in het coalitieakkoord is vastgelegd. Dan past het niet om maanden te verliezen omdat de Kamer geen tijd heeft. Het betekent wel dat de minister de zaken in de greep moet krijgen; daarom ben ik nu ook weer zo streng. Bij dit project is dat ingewikkeld, omdat een volstrekt nieuw systeem wordt ingevoerd. Daarbij worden bestaande belastingen omgebouwd, er zijn 7 miljoen automobilisten bij betrokken en er is techniek bij betrokken. Ik ben ervan overtuigd dat wij ieder half jaar, zo niet iedere drie maanden, met elkaar zullen overleggen, waarbij wij, begeleid door kritische BOR-rapporten, de minister bij de les zullen houden.

De heer **Roemer** (SP): U sprak terecht over de informatievoorziening van de minister aan de Kamer. Deze opmerking was terecht, want die informatievoorziening moet secuur gebeuren. Hebt u bijgehouden hoe vaak u dat de afgelopen anderhalf à twee jaar al tegen deze minister hebt gezegd?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat zeggen wij tegen zoveel ministers. Wij zeggen dat tegen alle ministers, maar dat wil nog niet zeggen dat als de Kamer heel scherp zegt dat een ingewikkeld probleem heel simpel opgelost kan worden, iets ingewikkelds meteen heel simpel wordt. Natuurlijk niet! De kilometerheffing is een zeer moeilijk traject, maar is noodzakelijk om Nederland weer aan het rijden te krijgen. Het is de taak van de Kamer om de regering te controleren. Ik vind het echter een beetje raar om nu te zeggen dat als een minister een voortgangsrapportage drie weken te laat naar de Kamer stuurt, een belangrijke oplossing voor het bestrijden van de files in de prullenbak moet verdwijnen. Dat moeten wij niet doen. Wij moeten de minister scherp houden om het project haalbaar en betaalbaar te houden. Dat is onze taak. Om hier te zeggen – veel fracties doen dat – «och, minister, u bent een dag te laat en dus kan het allemaal niet doorgaan», is veel te gemakkelijk, want dan zitten wij hier over tien jaar nog en staan nog meer Nederlanders in de file.

De heer **Roemer** (SP): U draait gewoon een grijze plaat af en uw opmerking aan het adres van de minister heeft geen enkele inhoudelijke waarde.

De heer **Koopmans** (CDA): Jawel!

De heer **Roemer** (SP): U zegt: «minister, u moet wel zorgen dat u zich aan de afspraken houdt»; op zich ben ik het daarmee eens. Vervolgens vraag ik u hoe wij dat met elkaar gaan regelen, maar dan krijg ik ineens een heel ander betoog en zegt u dat ik niet moet zeuren.

De heer **Koopmans** (CDA): Laat ik het dan nog iets scherper zeggen: wij gaan ieder half jaar met elkaar overleggen en de CDA-fractie zal dan steeds laten weten of het licht op groen staat – dan kan de minister dus doorgaan – of dat het op oranje of op rood staat. Wat mijn fractie betreft, gebeurt dat ieder half jaar.

Wij hebben scherpe randvoorwaarden gesteld, waaraan moet worden voldaan. Laten wij eerlijk zijn tegenover elkaar: op het moment dat onlosmakelijk en onomkeerbaar duidelijk is dat wij doelstellingen niet halen, dan zitten wij in een roodlichtfase. Wij moeten dus allemaal zulke overleggen heel serieus nemen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik hoorde zo-even uw verhaal bij Stand.nl; dat was een sterk en goed verhaal. Als ik u nu beluister, vraag ik mij af of voor de CDA-fractie vandaag het licht best wel een beetje op oranje staat. Waar staan wij nu volgens u?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij vinden dat de minister in de informatievoorziening secuurder moet zijn. Wij zien ook het probleem van de 5%, maar, beste mensen, daarom voeren wij debatten met elkaar, waar de minister antwoord moet geven op onze vragen. Op het eind trekken wij onze conclusies. Het licht staat inderdaad nu even op oranje, want wij hebben kritische opmerkingen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor de CDA-fractie is het dus waarschijnlijk wel een beetje groen?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat zien wij altijd wel aan het eind van het overleg. Wie weet is er iemand die dit een vervolg wil geven.

De **voorzitter**: U hebt nog twee minuten.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Dat kan niet, dan hebt u de klok niet goed laten meelopen.

De heer **De Krom** (VVD): In aansluiting op de vraag van collega Vendrik het volgende. Ik lees in de krant dat u 2010 veel te laat vindt voor de nieuwe provinciale belastingen en dat dit als een zwaard van Damocles boven dit hele project en deze hele discussie hangt. Wanneer moet die duidelijkheid er volgens u wel zijn?

De heer **Koopmans** (CDA): Dan stel ik bij dezen een vraag aan de minister. Wij vinden dat het kabinet inderdaad sneller dan tot nu toe moet handelen. In de rapportage staat «wij schrijven een brief in december», maar daar heb ik allemaal niet zo veel mee. Het kabinet moet voor het einde van het eerste kwartaal van 2009 een besluit nemen over de oplossing van de provincialebelastingproblematiek. Dat is noodzakelijk, omdat wij de vorige keer meemaakten dat het kabinet een besluit genomen had, wij daar een debat over voerden en ineens iedereen in Nederland zonder auto zei: «Wat heb ik nu aan mijn fiets hangen? Moeten wij nu ineens belasting betalen omdat dit besluit is genomen?» Daarom moet dat zwaard van Damocles boven dit project weggenomen worden. Er moet helderheid komen over de manier waarop de provinciale belastingen in het openhuishoudingssysteem, dat wij met elkaar in die provincies hebben, ingevuld worden. De CDA-fractie wacht de voorstellen van het kabinet af.

Als het gaat over de haalbaarheid van het project, dan gaat het natuurlijk ook over de vraag hoe de minister de marktpartijen erbij betreft. De vorige keer hebben wij daar al over gesproken, net als vandaag. Als je de rapportages leest, dan doemen hier en daar wel wat vragen op. Als je echter met de marktpartijen praat, dan zegt men: «Op papier staat allemaal wel dat het volop gebeurt», maar men heeft niet het gevoel heeft dat dit ook zo is. De CDA-fractie herhaalt wat zij in juni al heeft gezegd, namelijk dat zij eraan hecht dat de marktpartijen nauw betrokken worden bij het proces, mede gelet op het feit dat het zo ingewikkeld is en dat het departe-

ment op andere dossiers de handen vol had met het goed inrichten van technisch ingewikkelde zaken.

In de voortgangsrapportage stond dat voor buitenlandse auto's niet hoeft te worden betaald. Dat is nieuwe informatie, maar de CDA-fractie vindt dat helemaal geen goed idee. Voor buitenlandse auto's moet gewoon worden betaald, binnen dit systeem of via een ander systeem, dat maakt mij niet zoveel uit. Ik heb niet veel zin om uit te moeten leggen dat Belgen, Duitsers en weet ik wie al niet meer gratis kunnen rijden. Het is nog helemaal niet zo lang geleden dat de minister op het Binnenhof reed in een Lotus 3 ReFuel met een Brits kenteken. Voor je het weet, halen hele regio's, met name in de grensregio's, dergelijke trucs uit en dat mag natuurlijk niet gebeuren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Britse auto's in de grensregio's, dat wordt nog een hele overzeese trek.

U pleit nu voor incorporatie van buitenlandse auto's in het systeem. Daar zitten hoge administratieve lasten aan vast, terwijl u dat voor de motoren ontoelaatbaar vindt. Ik neem dus aan dat u overstag gaat voor mijn pleidooi om motoren onder de kilometerheffing te laten vallen.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat doe ik helemaal niet. De CDA-fractie vindt dat motoren niet hoeven te betalen, omdat de kosten daarvan veel te hoog zijn. Ik vind wel dat wij bij buitenlandse auto's moeten kiezen voor een rendabel systeem, dat meer oplevert dan dat het kost; dat zie je ook in een aantal andere landen, waar Nederlandse automobilisten ook moeten betalen. Bij motoren hebben wij al gezien dat toepassing van de kilometerheffing minder opbrengt dan het kost. De CDA-fractie vindt dat niet slim en daarom heeft de minister gelijk dat hij onze suggestie van een half jaar geleden, namelijk motoren niet laten betalen, heeft overgenomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb toen al gezegd dat de minister buitengewoon genereus en zeker ook iets te snel was.

Als er dus een slimme oplossing voor buitenlandse voertuigen kan komen, kan die dan ook niet voor motoren gevonden worden?

De heer **Koopmans** (CDA): Nou nee, daar ben ik het niet mee eens. Het is voor mijn fractie allemaal niet zo moeilijk. Wij vinden dat motorrijders niet moeten betalen en wij vinden dat voor auto's met een buitenlands kenteken wel moet worden betaald! In de rapportages wordt gesproken van «deterministische planning» en «probabilistische planning». Ik vind het te ingewikkeld. Wij willen eigenlijk maar één planning, namelijk een heldere planning. Als de minister denkt daarvan af te moeten wijken, dan moet hij dat scherp melden. Nu komen wij echter in een ingewikkeld systeem met glijdende schalen terecht, waar wij vragen bij hebben. Dat moet scherper en duidelijker.

De heer **Madlener** (PVV): Vindt u het ten eerste niet een heel normaal en goed gebruik dat afschrijvings- en vervangingskosten tot de kosten van een dergelijk project behoren? Dan lijkt mij volstrekt logisch dat u een dergelijke gang van zaken ook bij dit project volgt en niet gaat goochelen met kosten.

Ten tweede is dit een heel risicovol project. Het is groot, heel ingewikkeld en nog nooit ergens ter wereld vertoond. Vindt u dat wanneer lopenderwijs blijkt dat de planning niet kan worden gehaald zonder daarbij onverantwoorde risico's te nemen, de afspraken in het coalitieakkoord niet langer heilig zijn, maar dat de belangen van de belastingbetaler voor gaan?

De heer **Koopmans** (CDA): Laat ik met dat laatste beginnen. Wij moeten zeker geen onverantwoorde dingen doen. Ik heb zojuist al uitgelegd dat wij hier ieder half jaar met elkaar een overleg voeren, waarin wij de balans opmaken; zodra de CDA-fractie het gevoel heeft dat het onverantwoord is, dan is er een roodlichtsituatie aan de orde.

Uw eerste vraag ging over afschrijving en vervanging. Ja, natuurlijk hoort dat erbij; dat is heel logisch. Tegelijkertijd heeft het kabinet – zeker de rol van de minister van Financiën daarin is te waarderen – besloten dat ook FES-middelen beschikbaar komen. Die twee zaken moet je natuurlijk wel bij elkaar plaatsen. De CDA-fractie denkt dat goede – scherper dan tot nu toe geformuleerde – afspraken over de afrekening moeten worden gemaakt.

De heer **Madlener** (PVV): Nu gaat het gegoochel beginnen: je kunt natuurlijk niet met belastinggeld de kosten voor een project drukken. Dat kan helemaal niet. Als u met die middelen gaat schuiven, doet u niets af van die 5%. Je hebt kosten en baten en je kunt niet met belastinggeld kosten afkopen.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar als u aan mij vraagt of afschrijvings- en vervangingsinvesteringen erin meegenomen moeten worden, is mijn antwoord: ja, natuurlijk moet dat. In het begin, tijdens de opstartfase, zijn er echter hoge kosten. U weet net zo goed als ik dat de Nederlandse rijks-overheid een kasstelsel heeft; daarin moet je dus met elkaar – daar is dit debat ook goed voor – verstandige en scherpe afspraken maken. Wij vinden dat de kilometerheffing betaalbaar moet blijven, op de wijze zoals in het coalitieakkoord is verwoord.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb met veel belangstelling naar uw betoog geluisterd. U hebt nog een aantal zeer kritische kanttekeningen geplaatst bij het eisenpakket voor de kilometerheffing. U deed dat bij het vorige overleg ook en het lijkt erop dat u dat nu zelfs nog wat steviger doet. Is de CDA-fractie eigenlijk een pakket aan het opbouwen om de komende jaren uiteindelijk met gezond verstand te zeggen: nou, volgens ons moeten wij er nu toch maar mee stoppen?

De heer **Koopmans** (CDA): Dit vind ik nu interessant. Er wordt op twee manieren naar onze fractie gekeken. Aan de ene kant wordt gezegd dat wij de kilometerheffing koste wat kost bij de mensen door de strot willen duwen; daar krijg ik dan kritiek op, evenals de minister. Aan de andere kant wordt gezegd dat als wij dan kritisch zijn, wij bezig zijn om het project af te schieten.

Beide zijn echter niet aan de orde. Wij geloven absoluut in de kilometerheffing en wij zullen ieder half jaar het project beoordelen op wat in het coalitieakkoord is vastgelegd. Op basis daarvan zullen wij iedere keer de rekening opmaken en ons standpunt bepalen.

De heer **Roemer** (SP): Het is terecht dat u het zo stelt. Mag ik er wel vanuit gaan dat als uiteindelijk het project niet aan de door u zo stellig verwoorde voorwaarden voldoet, het licht daadwerkelijk op rood gezet wordt?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, maar dat had ik al drie keer gezegd.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De D66-fractie is en blijft voorstander van invoering van de kilometerheffing: een eerlijker systeem om het rijden te belasten in plaats van het bezit van een auto. Ik herhaal dat hier maar weer, want dit debat hebben wij natuurlijk al vaker gevoerd. Ik ben het met de heer Roemer eens. Hij zei dat steeds meer dossiers worden opgebouwd om van de kilometerheffing af te komen. Vooral de

CDA-fractie verwijt ik wel een beetje dat zij daar toch enigszins, tussen de regels door, mee bezig is. Ja, er staat een deal in het coalitieakkoord, maar tegen de fracties van de PvdA en de ChristenUnie zeg ik: luister naar de oude Gruijters, die ooit zei dat als je een CDA'er een handt geeft... Nou ja, dan moet je wel je vingers natellen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik heb oprecht gezegd wat ik ervan vond. Ik maak bezwaar tegen de woorden van de heer Van der Ham. Los van het feit dat het een waardeloze uitspraak van de heer Gruijters was – hij zou daar nu nog eens voor op zijn vingers getikt moeten worden – vind ik het niet kunnen. Als de heer Van der Ham goed geluisterd had, had hij kunnen horen dat ik heb gezegd dat de CDA-fractie in dit project gelooft, maar tegelijkertijd de minister en wie er verder bij betrokken is, kritisch zal blijven volgen. Dat is wat anders dan de suggestie dat wij onbetrouwbaar zouden zijn, want dat is volstrekt niet aan de orde!

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Andere woordvoerders hebben al gesproken over de toon die de CDA-fractie in kranten bezigt over dit project. De heer De Krom noemde zojuist al een voorbeeld daarvan: «het is een zwaard van Damocles boven het project». Over de 5% is de heer Koopmans thans een stuk genuanceerder, maar ik vind het allemaal nogal tweeslachtig; laat ik het dan maar op die manier zeggen.

De heer **Koopmans**: Voorzitter: Welke passage in welke krant windt de heer Van der Ham zo op?

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Die passages kan ik er zo bijhalen, wanneer het over het zwaard van Damocles gaat. In het Friesch Dagblad staan fantastische stukken, net als het Nederlands Dagblad en Trouw; dat zijn toch allemaal goede kranten.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar dat zijn geen citaten.

De heer **Van der Ham** (D66): «Ik wil weten of het project nog steeds haalbaar en betaalbaar is.» «Wanneer het gaat om de provinciale belasting, dan hangt dat als een zwaard van Damocles boven het project.» Ik vind dat nogal bloedige vergelijkingen.

Ik heb bij de debatten over dit onderwerp al enkele keren aangegeven dat de CDA-fractie natuurlijk niet een heel fraai dossier heeft. Zij is diverse keren van standpunt veranderd. Zeker ook nu de invoering van de kilometerheffing opnieuw wordt uitgesteld, vraag ik me af of het er uiteindelijk allemaal nog van gaat komen. Ik hoop overigens dat ik volstrekt ongelijk heb en dat wij er met elkaar wel uitkomen, want het is een belangrijk project.

Voorzitter. Uit de Gateway Review van mei 2008 blijkt dat het project nog niet klaar was voor de volgende fase, maar toch moesten wij ermee instemmen. Net als de andere fracties wil ik daar wel een nadere beschouwing op. De exploitatienorm van 5% moet nader worden toegelicht. In eerdere debatten heb ik al gezegd dat die 5% natuurlijk aan het begin niet kan worden gehaald; gelukkig zegt de CDA-fractie dat ook en stelt zij dat aan die norm pas later moet worden voldaan. Wat verstaat de minister allemaal onder die norm? Kan hij ook duidelijkheid geven over de vertragingen? Zullen de opleverdata voor vrachtvervoer en personenauto's opschuiven naar 2012 respectievelijk 2013? Wat was de oorspronkelijke datum van de aankondiging van het aanbestedingstraject en wordt deze verschoven?

Ik heb nog enkele vragen over de twee moties-Van der Ham/Duyvendak. De ene motie (31 305, nr. 59) «verzocht de regering scenario's uit te werken voor milieudifferentiatie in de kilometerprijs». In antwoord op vragen van mijn fractie schrijft de minister dat hij daarmee aan de slag is

gegaan, maar behalve dat wij de scenario's uiteindelijk in het wetsvoorstel verwerkt willen hebben, wil ik ze ook zien; dan kunnen wij ze bespreken en dan kunnen we het kabinet meegeven welk scenario moet worden gebruikt. Wanneer stuurt de minister deze scenario's naar de Kamer? Is minstens één scenario gericht op de maximale milieuwinst? Lezen wij nu goed dat er geen luchtkwaliteitsdoelen, zoals fijnstof, zijn meegenomen in de scenario's, terwijl daar in de motie wel om was gevraagd? Kan de minister dit toelichten? Wat zijn precies de milieudoelen van de kilometerprijs? Tot nu toe zijn deze namelijk niet bekendgemaakt, terwijl Schoon en Zuinig er wel naar verwijst. Kan de minister dit concreet maken? Wij zien ook graag een hard getal voor de reductie van CO<sub>2</sub>, fijnstof en NO<sub>x</sub> in 2020. Is de minister bereid dat toe te zeggen? De minister schrijft niet te willen afwijken van de grondslag in de bpm en de mrb voor wat betreft de milieugrondslag en de kilometerprijs. Waarom wil hij dat niet, is dat niet een gemiste kans en waarom wordt de kilometerprijs dan wel steeds genoemd in Schoon en Zuinig? Laat ik er geen misverstand over bestaan: de D66-fractie is ook geen groot voorstander van de provinciale belasting. Wij willen daar dus zo snel mogelijk helderheid over. Daarna is het maar afwachten of wij het allemaal daadwerkelijk gaan halen, afhankelijk van wat er in de boezem van het kabinet en de coalitie gebeurt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Laat ik maar meteen met de deur in huis vallen: deze kilometerheffing – deze filebelasting – is veel te duur, oneerlijk en veel te ingewikkeld. Mijn fractie vindt daarom dat het plan van tafel moet. Wij hebben deze kritiek van het begin af aan geuit, dus nieuw is ons oordeel niet. Onze kritiek wordt echter door de voortgangsrapportage wederom bevestigd.

Wij maken ons grote zorgen over de kosten van de kilometerheffing. Hoe hard zijn de toezeggingen dat de invoeringskosten beperkt blijven en de exploitatiekosten niet meer dan 5% van de opbrengsten bedragen? Dit zijn eigenlijk absurde vragen, want het gaat om miljarden aan nodeloze invoeringskosten en om nodeloze exploitatiekosten, die wij kunnen besparen. Wij kunnen dat geld veel beter voor andere oplossingen gebruiken. Hoe gaat de minister de invoeringskosten verder beperken? Garandeert hij dat als het niet lukt het project geen doorgang vindt? De minister geeft aan dat de exploitatiekosten voor maximaal 5% van de opbrengsten in de inningskosten worden verwerkt. Wie betaalt dan de rest? Dit hadden wij toch zo niet met elkaar afgesproken? Deze kosten zouden maximaal 5% van de opbrengsten mogen bedragen; dat en niet anders. Kan de minister dit rechtzetten of gaan wij nu al gebruikmaken van een administratieve trukendoos om de werkelijke cijfers maar te verdoezelen?

In dat laatste geval zou de glijdende schaal al zijn begonnen. Er wordt al gezegd dat wij de kilometerheffing in 2016, 2017 of 2018 moeten hebben en dat wij dan wel eens aan voorwaarden moeten gaan voldoen. Zo ging dat echter ook bij de Betuwelijn, bij de hsl en bij de ov-chipkaart.

Gemaakte afspraken worden vaag gehouden, niet nagekomen of op de lange baan geschoven. Dat is nu het geval bij de besluitvorming over een eventuele provinciale belasting. De cruciale discussies, waarover afspraken bestonden, worden in een steeds later laat stadium gevoerd en waarschijnlijk zo laat dat wij dan niet meer terug kunnen en alle ellende maar voor lief zullen moeten nemen. Daarmee zijn wij de conclusies van de commissie-Duivesteijn wel heel erg snel vergeten.

Zonder goede alternatieven halen deze plannen niets uit; er zijn echter nog steeds geen alternatieven en, gezien de plannen, bij de invoering in 2011 ook nog onvoldoende. Je laat mensen alleen maar meer betalen om in diezelfde file te gaan staan en daarmee wordt het dus een filebelasting. De minister gaat proberen mensen daarmee uit de auto te pesten in plaats van hen te verleiden naar betere alternatieven. Er zijn genoeg ideeën en

voorstellen – ook van de SP-fractie – maar deze worden onvoldoende serieus uitgewerkt.

Het is al vaker gezegd: vlak voor het zomerreces moest en zou het Partieel Uitvoeringsbesluit worden vastgesteld. Dat kon geen uitstel dulden. De minister was op dat moment echter op de hoogte van een review waarin werd geconcludeerd dat wij helemaal nog niet aan een volgende stap toe waren. De cruciale vraag is natuurlijk: waarom heeft de minister deze informatie niet aan de Kamer gegeven?

Wanneer bij een groot overheidsproject de regie ontbreekt, is de gebruiker/belanghebbende door vertragingen en kostenoverschrijdingen veelvuldig de pineut. In het verleden was dat bij diverse projecten het geval, evenals nu bij de ov-chipkaart. Van die projecten zouden wij dus moeten leren. Daar maak ik mij echter zorgen over, want de opzet van de kilometerheffing begint juist verdacht veel te lijken op die van de ov-chipkaart. Waar de ov-chipkaart door TLS – dus los van rechtstreekse overheidsinvloed – wordt uitgevoerd, wil de minister deze overheidsinvloed bij de invoering van de filebelasting ook loslaten. Zo wil hij de inning van het geld, net als bij de chipkaart, niet meer in eigen hand nemen en daarnaast zullen er, ook weer net als bij de chipkaart, verschillende producten kunnen komen met meerdere gecertificeerde dienstverleners. Bij de ov-chipkaart hebben wij die ellende vaak genoeg besproken. De grote vraag is nu dus: hoe kunnen wij dat hier voorkomen en wil de minister dat nu niet zien? De grotere rol die is weggelegd voor banken en private partijen baart mijn fractie grote zorgen. Blijven die partijen in deze tijden nog wel net zo enthousiast als in het verleden? Waarom wil de minister voor een project dat hij zo belangrijk vindt, zo zwaar leunen op private partijen?

Natuurlijk mag de minister alle waarschuwingen van de SP-fractie best wegwuiven, want wij willen deze filebelasting gewoon niet. Zolang mensen geen fatsoenlijk alternatief hebben, moeten wij hen deze filebelasting niet opdringen. Het CDA riep in het verleden eigenlijk altijd «eerst rijden en dan bekijken», wat nog steeds veel reëler is dan de nu voorliggende plannen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Dit debat is deels een herhaling van argumenten en van zetten. Er wordt, zoals deze week al uitgebreid in de publiciteit is geweest, niet voldaan aan de afspraken voor invoering van het project ABvM – zijnde het project Absoluut Meer Betalen voor Minder Mobiliteit – en de informatieverstrekking is onvolledig.

Dat is natuurlijk geen nieuws. Het is helemaal geen nieuws, zeg ik tegen de heer Koopmans, want dat wisten wij al op 2 juli toen wij er uitvoerig met elkaar over hebben gedebatteerd, en dat wisten wij ook op 3 juli. Toen hebben in ieder geval de fracties van GroenLinks, de VVD en de SP geconcludeerd dat de basisrapportage en het proces daaromheen niet voldeden aan de eisen en de aanbevelingen van het rapport-Duivesteijn indertijd. Het resultaat was twee moties – eentje ingediend door de GroenLinks-fractie en door mij medeondertekend en eentje ingediend door mij en medeondertekend door de fracties van GroenLinks en de SP – met precies dezelfde strekking, namelijk dat de basisrapportage niet voldoet.

Laat de heer Koopmans nu eens met een verhaal komen aanzetten dat het allemaal onvolledig is en dat wij duidelijkheid moeten krijgen over bijvoorbeeld de provinciale belasting. Hij gebruikt stoere woorden, maar als het erop aankomt, geeft hij gewoon niet thuis. Overigens was dat toen ook al het geval, want toen had hij ongelooflijk grote koppen in de krant van wakker Nederland dat de CO<sub>2</sub>-belasting er niet moest komen, maar nog geen dag later stemde hij een motie die dat ten doel had, gewoon weg.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar de bpm is naar nul, dus wat betreft...

De heer **De Krom** (VVD): Waar eindigt dit debat straks in, vraag je je dan af. Nou, gewoon dat de coalitie opnieuw die groene knop indrukt. Dat gaat natuurlijk vandaag gewoon gebeuren, net zoals op 2 en 3 juli jongstleden. Ik moet de minister een compliment maken: hij doet het slim. De werkelijke problemen komen namelijk pas na afloop van deze kabinetsperiode, want dan wordt de kilometerheffing pas echt ingevoerd. Ik vind het ook heel slim dat de minister een salamitechniek toepast: alle ellende komt in brokjes. Dit kabinet begon met een lastenverhoging voor de automobilist van meer dan 600 mln.; de wegenbelasting gaat de komende jaren omhoog; hoe hoog het spitstarief wordt, weten wij niet, net zo min als wat de provinciale belasting gaat inhouden. Dat komt allemaal na elkaar. Dat is uitgesmeerde ellende en daarom had die basisrapportage nooit mogen worden goedgekeurd. Dat had nooit gemogen! Het is een kolossaal project van 3,5 mld. en de gemaakte afspraken waren glashelder. 5% kosten: wat valt er precies onder?

In vorige debatten hebben wij ook over de lastenneutraliteit gesproken. Hoe kan de Kamer controleren of de regering zich aan die afspraken houdt? Wat is het nulmoment voor het meten van de lastenneutraliteit? Wat is de definitie en hoe gaat de Kamer dat controleren? Dit is allemaal geen nieuws. Het staat in het BOR-rapport, maar dat had ik niet nodig want wij wisten het al en je kon het in de stukken gewoon lezen.

Niettemin, de meerderheid beslist. Zo gaat het nu eenmaal in dit land en dat is maar goed ook. Dus nu ligt de eerste voortgangsrapportage inclusief eerste vertraging voor ons. Dat zal niet de enige vertraging zijn; er zullen er vast nog veel meer volgen. Kan de Kamer voortaan een accountantsverklaring bij de voortgangsrapportage krijgen, zoals de fracties van de PvdA en de ChristenUnie ook al hebben gevraagd?

Kan de minister aangeven welke criteria nu worden gehanteerd om te bepalen of de experimenten die worden uitgevoerd in de testfase succesvol zijn of niet? Ik heb dezelfde vraag over die mobiliteitsprojecten, waar 100 mln. in wordt gestort. Waar wordt dat geld nu precies aan besteed en welke concrete doelstellingen wil de minister bereiken, zodat de Kamer kan beoordelen of deze projecten al dan niet succesvol zijn? Wanneer is sprake van een succes en wanneer niet?

De architectuur van het project is buitengewoon ingewikkeld en ik begrijp ook waarom. Het geeft overigens opnieuw de complexiteit van het hele project aan. Dat lees je steeds weer opnieuw: 8 miljoen kastjes, 8 miljoen rekeningen; kastjes moeten worden onderhouden en vervangen; ze moeten worden gecontroleerd; de hele backoffice. Ik geloof niet dat niet veel mensen nog in de gaten hebben wat er op ons en er op de mensen in het land afkomt. Je moet controleren en handhaven; ik ontvang een rekening, die volgens mij niet klopt en dan moet ik ergens bezwaar kunnen aantekenen en ga ik naar de rechter. Afijn, het wordt een compleet administratief circus en een geweldige administratieve rompslomp. Er komt een public-dedicated backoffice. De minister zegt: dat wil ik wel doen, want dan weet ik ten minste zeker dat het gebeurt. Maar daarmee haal je natuurlijk een heel grote prikkel weg voor private partijen om erin te investeren. Ik zie de minister zijn hoofd schudden, dus dan verneem ik graag zijn toelichting hierop. Het bedrijfsleven zegt: de ontwikkeling van de aanvullende diensten is nog onzeker, maar als deze er komen dan is het ondernemersrisico, dus dan claimen wij ook de baten. Tegelijkertijd bestaat onzekerheid over het ontwikkelen van die diensten – kruis-subsidiëring is afgewezen – dus de overheid moet een vergoeding basisdienst garanderen. Begrijp ik het nu goed dat de overheid alle risico's moet afdekken terwijl het bedrijfsleven eventuele baten nu al claimt? Dat komt op mij over als een onevenwichtige verdeling, maar ik verneem graag een scherpe toelichting van de minister.

Tot slot: de VVD-fractie steunt het kabinet in zijn reactie op het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat «Van wegbeheer naar netwerk-beheer» uit 2007.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb weer genoten van uw bijdrage. U was overtuigend in al uw bezwaren tegen dit systeem. Maar dan heb ik toch een vraag voor u: hoe kan het dan toch dat u vroeger zo'n voorstander was van zo'n systeem?

De heer **De Krom** (VVD): Mijnheer Madlener, neemt u toch eens een andere plaat mee. Praat met uw fractievoorzitter, zou ik willen zeggen. Hij kan het u in detail uitleggen.

De heer **Van der Ham** (D66): Zegt u nu dat u ook om andere redenen – los van uw bezwaren tegen de kilometerheffing omdat het vervoer op andere manieren zou worden belast en er onvoldoende lastenverlichting zou optreden – tegen invoering van de kilometerheffing bent? Klopt dat of heb ik dat niet goed begrepen?

De heer **De Krom** (VVD): Dat hebt u niet goed begrepen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Voor wie het nog niet wist: ik ben de nieuwe woordvoerder Verkeer en Waterstaat van de GroenLinks-fractie ter vervanging van de heer Duyvendak. Dit gezelschap bevalt me wel, moet ik zeggen. Het doet me een beetje denken aan een jaarvergadering van de Amsterdamse taxicentrale; zo stel ik me dat tenminste voor.

De **voorzitter**: U was ook chauffeur? Dat zou misschien voor sommigen hier zeer veel verduidelijken, zoals het daklampje.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Anders dan de heer Duyvendak heeft gedaan, wil ik over mijn verleden in deze commissie niet uitweiden. De GroenLinksfractie is een enorm grote voorstander van de kilometerheffing. Ik heb goede herinneringen aan het jaar 2002, het laatste jaar dat verkiezingsprogramma's integraal konden worden doorgerekend. In 2006 hebben wij dat, helaas, niet meegemaakt. Mijn partij heeft toen ook een uitgewerkte kilometerheffing voorgelegd aan het CPB en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne, zoals die club toen nog heette. De resultaten van onze kilometerheffing waren superieur, in termen van reductie van CO<sub>2</sub>, van fijnstof en van geluidshinder. Dat ging met sprongen achteruit, in de zin van minder CO<sub>2</sub>, minder fijnstof en minder geluid.

Pikant detail, en wellicht voor mijn buurman hier aan tafel ook heel interessant: het was een toppertje op het terrein van de filebestrijding! De files werden met ons voorstel stukken harder bestreden dan met al het asfalt dat de VVD-fractie iedere keer weer wil aanleggen. Dat helpt namelijk niet en dat weten wij al jaren. De GroenLinksfractie heeft dus een goede kilometerheffing, die bite heeft, pittig is en goed gedifferentieerd is. Dat moet het worden! Het hier voorliggende project dreigt echter mis te gaan. De minister zit een beetje te zwabberen op de motie-Van der Ham/Duyvendak. Wat in 2002 door het RIVM is doorgerekend zou nu opnieuw moeten worden gedaan. Ik wil echt, samen met collega Van der Ham, dat die motie uitgevoerd wordt. Dat vraagt grote precisie en dat betekent, mijnheer de minister, het volgende boodschappenlijstje:

1. In de GroenLinksscenario's worden de tarieven gebaseerd op de daadwerkelijke uitstoot van zowel CO<sub>2</sub> als NO<sub>x</sub> als fijnstof in plaats van op gewicht. Het moet goed en fijn gedifferentieerd zijn.
2. Er moet dus worden aangesloten bij de CO<sub>2</sub>-differentiatie zoals bij het bpm-systeem: sterk progressief, inclusief de bonussen voor heel zuinige auto's.
3. Fijnstof en stikstof moeten worden gedifferentieerd in de analyse op basis van het Euroklassesysteem.

4. De bestaande accijnsverschillen tussen diesel en benzine moet in het tarief worden verdisconteerd, want deze zitten nu in een verschillend tarief.
5. De door de VNG voorgestelde optie om voor het stedelijk gebied een dubbel basistarief voor de eerste tien kilometer te laten gelden – ter bestrijding van de korte ritten – moet worden meegenomen.

Wij verzoeken de minister dit type differentiatie via scenario's uit te werken. Dat geeft zicht op bewijs voor onze stelling dat dat het type kilometerheffing is waar deze minister aan moet werken. Graag een heldere toezegging.

De heer **Koopmans** (CDA): Als je de milieukeurmerken meeneemt, maak je het systeem heel erg veel ingewikkelder. Wil de GroenLinksfractie dat dit vanaf het eerste moment gebeurt of is dat een einddoel waar naar toe moet worden gewerkt?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij hebben al een platte heffing, want die betaal je aan de pomp. U weet dat wij die discussie al erg vaak met elkaar hebben gevoerd.

De grootste winst van de kilometerheffing is dat je fors differentieert naar tijd, plaats en milieukeurmerken. Voor mijn fractie is het cruciaal dat ook op die milieukeurmerken sterk wordt gedifferentieerd, zoals wij dat vandaag de dag steeds vaker doen, namelijk bij de bpm. Het systeem bestaat dus al, dus laten wij nu niet doen alsof het uit de lucht is gegrepen of dat het een te complex luchtkasteel is. Wij hebben dat luchtkasteel al; het ligt nu bij de staatssecretaris van Financiën en dat heet «bpm». Neem dat systeem over in de tarieven en draai daarmee de modellen. Die analyse vragen wij van deze minister en daar willen wij echt een toezegging op.

Omdat de kilometerheffing vooral daar de grootste maatschappelijke winst oplevert, moet het natuurlijk in het wetsvoorstel goed en helder zijn verankerd. De minister zegt: die milieudoelen zal ik wel een beetje opnemen in de memorie van toelichting. Dat is echter absurd! Voor ons is dat de basis – leidraad, doelstelling en uitkomst – van de kilometerheffing en deze hoort dus thuis in de wettekst. Kan de minister hierover een heldere toezegging doen? Dan zullen wij daarna met elkaar nog een heel debat voeren over de vraag wat er dan precies in moet staan, want met een verwijzing naar Schoon en Zuinig – daar zullen wij maandag aanstaande met minister Cramer nog eens even een appeltje over schillen – komt de minister niet weg. Het wegverkeer zit namelijk nog steeds niet goed opgesloten in heldere milieudoelen, die dit kabinet zou moeten stellen. Dat begint in ieder geval met de vaststelling dat deze milieudoelen in de wet thuishoren en niet met een paar vage zinnen in de memorie van toelichting. Dus, minister, aan de slag zou ik zeggen.

Steden als Amsterdam vragen om een regionale ingroei. Dat betekent dus geen ingroei via kenteken. Doe het gewoon regionaal, want dan zie je ook meteen – dat zeg ik maar meteen tegen de heer Koopmans – of het systeem dat je overweegt in te voeren, op plekken waar de kilometerheffing de grootste winst moet opleveren, in termen van bestrijding van milieuhinder in alle soorten en maten en bestrijding van fileleed, goed gaat werken of niet. Ik roep de minister op Amsterdam dus zijn zin te geven: voer regionaal in en niet kentekengebonden.

De Kamer ontving zojuist een brief van de minister over de meest recente Transportraad. Er ligt een heel mooie motie, die – met dank aan de PvdA-fractie en vooral met dank aan de ChristenUniefractie – is aanvaard. Deze motie strekt ertoe dat het nieuwe Eurovignet in Europa de ruimte moet bieden voor de kilometerheffing zoals ik zo-even heb omschreven, namelijk met een sterke differentiatie. De minister zegt deze motie te hebben uitgevoerd, maar dat is niet waar. Ik zal het nog één keer uitleggen. De minister duidt in zijn brief een motie die ik heb ingediend; de indiener gaat

echter over de duiding en die is als volgt: alle externe kosten in een kilometerheffing moeten kunnen worden geïnternaliseerd. Dat is de strekking van deze motie en geen andere. Dat betekent dus ook CO<sub>2</sub>. In de brief van de minister lees ik echter dat hij in Europa gezegd heeft – zogenaamd ter uitvoering van de motie – dat hij heeft aangedrongen op bronbeleid. Daar vroeg de motie echter niet om. Dat bronbeleid bestaat al, maar dat gaat niet ver genoeg, omdat enkele andere landen verschrikkelijk dwarsliggen. Dat is een ander traject en daar is niet om gevraagd. Ik vraag dus om een correctie op het standpunt van deze minister. Ik wil dat de motie wordt uitgevoerd en ik wil dat vandaag een brief uitgaat naar alle collega's van deze minister in de 26 andere lidstaten over de wijze waarop het Nederlandse standpunt moet worden begrepen. CO<sub>2</sub> hoort een onderdeel te kunnen zijn van een kilometerheffing die wij wellicht in Nederland willen invoeren en er hoort dus ruimte te zijn binnen de nieuwe Eurovignetrichtlijn voor dat type differentiatie. Zo moet de motie gelezen worden en niet anders. Wij zien dan nog wel eens een keer wat er van dat bronbeleid komt; ik ben daar heel erg benieuwd naar en bezorgd over. Graag een correctie en een brief naar Europa. Misschien zou de minister kunnen zeggen dat het een tikje onhandige uitleg van een motie is geweest.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan moet u het toch eigenlijk wel jammer vinden dat mevrouw Roefs zo-even tijdens een interruptie zei dat de motie keurig is uitgevoerd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb dat zojuist inderdaad ook begrepen. Toch stom dat ik net iets te laat binnenkwam bij dit overleg. Onhandig gedaan, maar dat geldt ook voor duidingen van moties door collega's die misschien wel ergens voor gestemd hebben, maar die deze niet hebben ingediend. Er is slechts één iemand die gaat over de correcte duiding van deze motie: c'est moi! Ja? Oké.  
Mijnheer Cramer, u hebt ook voor de motie gestemd en daar ben ik u zeer erkentelijk voor, want daarmee hebt u belangrijk werk verricht.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik sta er nog steeds achter, zelfs achter uw inbreng.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zeker tot vreugde van uw collega's van de CDA-fractie. Ik ben u daar nog steeds zeer erkentelijk voor. Die motie heeft het gehaald en er is maar één persoon die over de duiding ervan gaat. Voorzitter. De minister is nu al bezig met grote aanbestedingsplannen voor het kastje. Volgens mij moet echter hier eerst nog even worden vastgesteld wat dat kastje allemaal moet kunnen. Met andere woorden: wat willen wij allemaal in die kilometerheffing al dan niet realiseren? Ik vind dat uiteraard daaraan voorafgaand die scenario's moeten worden gerealiseerd. Daar hebben wij nu al zo vaak om gevraagd. Het is dus allemaal leuk en aardig om nu al te willen aanbesteden en te babbelen met private partijen enzovoorts, enzovoorts, maar er moet eerst een ordelijke procedure worden doorlopen, zo zeg ik tegen de minister. Eerst moeten wij hier vaststellen welke type differentiatie wij noodzakelijk achten – ik heb mijn standpunt gegeven en de motie ligt er – en vervolgens kunnen wij bepalen aan welke technische vereisten het kastje moet voldoen. Daarna kan er worden aanbesteed. Zo moet het en niet andersom, want anders wordt het aan te besteden kastje leidend voor de mate van differentiatie. Dat kan echter nooit het geval zijn.  
De inning en facturering doen mij denken aan de Belastingdienst. Ik begrijp uit de brieven dat sprake is van slechts 1% foutmarge. Dat riep de staatssecretaris van Financiën ook wel eens, maar als je dan vervolgens doorrekent wat 1% betekent, kom je uit op tienduizenden mensen die een verkeerde zorgtoeslag, een verkeerde huurtoeslag of een niet gecorrigeerd verzamelinkomen hebben enzovoorts. Dat betekent dus een

tsunami van klachten richting de betreffende uitvoerende dienst. Dat percentage moet dus zwaar naar beneden. Die 1% kan dus nooit leidraad zijn voor het systeem. De lat moet, vrees ik, veel en veel hoger liggen.

De vergadering wordt van 17.50 tot 18.00 uur geschorst.

### **Antwoord van de minister**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het is goed om dit overleg met elkaar te hebben. Het is inderdaad een debat in een rij van vele. Het is een debat waarin een aantal opmerkingen is gemaakt die in eerdere debatten ook al zijn gemaakt. Ik vind het goed dat wij op deze manier met elkaar discussiëren, want wij hebben het over een moeilijk project, waarbij nog veel vragen beantwoord moeten worden; de eerste termijn heeft dat duidelijk gemaakt. Het lijkt mij een goede gewoonte om dit onderwerp elk halfjaar op de agenda te zetten. De halfjaarlijkse voortgangsrapportage zal vanaf nu een logische aanleiding hiervoor zijn. Ik ken het ritme: normaal gesproken zal jaarlijks de DAD-rapportage erbij komen. Een dezer dagen komt die gereed; normaal gesproken gebeurt dat twee weken na het verschijnen van de voortgangsrapportage. Als de planningen vanaf de volgende VGR gewoon worden gehouden, kan de Kamer anticiperen op het verschijnen van de jaarlijkse DAD-rapportage.

De heer Koopmans heeft gelijk dat deze rapportage te laat is gekomen. Ik zal er weinig woorden aan vuil maken; hij heeft gelijk. Ter verdediging van mijn mensen zeg ik er wel één ding bij, namelijk dat wij er in het begin nog van uitgingen dat wij aan het eind van het jaar met een basis-rapportage zouden komen. In september is de knop omgezet naar een voortgangsrapportage, mede op verzoek van de Kamer. Dat heeft wel heel veel gevergd. Het betekende dat wij niet in december, maar al in oktober moesten rapporteren. Ik zeg dat, omdat ik weet hoe hard de mensen eraan trekken. Maar de Kamer heeft gewoon gelijk. Wij komen nu in het standaardritme: elk half jaar een VGR. En die zal er op tijd zijn, punt. Dat wil ik duidelijk hebben gesteld.

Ik wil de volgende punten langslopen: de kosten, de komende activiteiten in het kader van het hoofdspoor en het garantiespoor, de laatste inzichten rond het organisatiemodel – dit mede naar aanleiding van recente gesprekken die wij met de marktpartijen hebben gevoerd – en vraagstukken als de regionale ingroei en het spitstarief.

Voorzitter. Ik wil beginnen met een korte schets van verleden, heden en toekomst van enkele hoofdlijnen, teneinde de consistentie van het debat te bewaken. Op het eerste punt, de informatievoorziening, ben ik zojuist ingegaan. Voor dezelfde transparantie die ik daarbij heb toegezegd – elk half jaar komt er een VGR – memoreer ik graag ons gesprek in juli. Welke stappen hebben wij toen met elkaar gezet? In juli is het groene licht gegeven voor de allocatie van het budget voor het testen, gerelateerd aan de aanbesteding van de meest tijdkritische percelen. Het gaat om een bedrag van 167 mln. Daarmee hebben Kamer en kabinet de contouren vastgelegd van het gehele systeem, en de eerste afbakening van de kilometerprijs was daarmee een feit. Tegelijkertijd heb ik de Kamer toen ook gemeld dat het Partieel Uitvoeringsbesluit nog maar de eerste stempel betrof van onze Elfstedentocht naar een werkend systeem. Er moeten nog heel wat stempels volgen op weg naar de Bonkevaart – om de beeldspraak compleet te maken. Dit betekent dus dat wij veel go/no-gomomenten zullen hebben. Ik hecht daaraan, vanwege de grote belangen en het belang van zorgvuldig stap na stap die zaken invullen die ingevuld moeten worden. De kilometerprijs zal niemand overkomen, wij zijn er allemaal stap voor stap bij.

De kosten zijn het eerste onderwerp dat ik met u wil bespreken. Ik was verbaasd over mediaberichten dat de kilometerprijs te hoog zou zijn. Dat klonk een beetje als een onthulling, in de trant van: wat gebeurt ons nu?

Als je het project volgt, de stukken leest en eerdere discussies op je laat inwerken, kunnen de huidige beelden geen verrassing zijn. De 5%-norm bestaat niet voor niets. Het is een uitdagende norm, die je niet als vanzelfsprekend haalt, want dan hoef je geen norm te stellen. 50% is ook een norm, maar die heeft geen enkele dwang in zich. 5% is een heel uitdagende norm. Ik heb eerder voorbeelden uit het buitenland genoemd, waar men op een veel hoger percentage zit. Wij weten allemaal dat wij nog niet op dat kostenniveau zitten. Dat is geconstateerd in de kostenmonitor 2006, waarbij wel zij aangetekend dat de kosten een continu dalende trend laten zien. Ik heb de inschatting uit de kostenmonitor bevestigd in mijn brief van november 2007. De kosten bevinden zich op dit moment nog niet op het gewenste niveau. In februari van dit jaar heb ik de Kamer gemeld dat de kosten in het buitenland aanmerkelijk hoger zijn dan 5%. Ik heb gezegd dat op het moment van invoering veel meer duidelijkheid zal bestaan en dat wij verwachten dat de daling zich verder zal hebben gematerialiseerd. In de basisrapportage van mei van dit jaar heb ik deze lijn nog eens bevestigd en bovendien de meest actuele ramingen gegeven, zoals ik in elke rapportage zal doen.

In ons gesprek in juli heb ik gemeld dat de sector de 5%-norm haalbaar acht, maar dat auditors en experts op dit moment nog een aantal kritische kanttekeningen plaatsen. Het spanningsveld van deze twee beelden heb ik u voorgehouden. In een interruptiedebat, ik meen met de heer Koopmans, heb ik gezegd dat wij stap voor stap naar die 5% op weg gaan.

Er is een aantal vragen gesteld over de manier om de 5% precies te definiëren. Ik zal binnenkort nog uit-en-te-na schriftelijk aangeven welke componenten ertoe behoren. Het hoofdbeeld is: exploitatiekosten gedeeld door de totale omvang. Dan moeten wij op die 5% uitkomen. Wat is nu het beeld van dit moment? Welnu, op basis van een aantal nieuwe inzichten en keuzes die gemaakt zijn, zoals het niet meenemen van de erg dure motoren, komen wij op een weer verbeterd kostenpercentage. Bij de basisrapportage met als peildatum 30 november 2007 was dat 8,9%, dus 3,9% boven de norm van 5%. Op dit moment is het nog maar 7,8%, dus 1,1% minder. In deze daling zijn niet de doorgaande effecten van de markt meegenomen. Wij zijn er nog niet, maar de dalende trend zet wel door. Dan kom ik nu op de vervangingskosten. Ik heb er nooit twijfel over laten bestaan dat de overheid de eerste serie kastjes zelf zal betalen, maar dat de volgende generaties niet worden betaald en niet in de 5% zitten. Ik refereer aan het verslag van het algemeen overleg van begin juli van dit jaar, waarin ik heb gesteld dat dit helemaal zo gek niet is, omdat ervan wordt uitgegaan dat zeven jaar na de introductie het systeem gewoon een vast onderdeel is geworden van de autonavigatieset. In juli heb ik het de TomTom-plus genoemd. Zozeer als bijna iedereen nu een TomTom heeft, zal dit dan een TomTom-plus zijn, waarin een en ander gewoon in de standaardapparatuur van de auto is ingeplugd. Die apparatuur wordt steeds kleiner en steeds goedkoper. Ik probeer hier erg precies in te zijn, en ik heb het ook gemeld in de basisrapportage Anders Betalen voor Mobiliteit, die eerder aan de Kamer is toegezonden. Op pagina 54 staat: dit is inclusief de kosten van uitval en uitbreiding van voertuigapparatuur, maar exclusief vervangingsinvesteringen, ten behoeve van met name OBE's, die nog niet zijn geraamd, maar vooralsnog geschat worden op 400 mln. per jaar. Dit is een zeer conservatieve schatting, want de markt zegt dat het veel goedkoper wordt, zeker als het straks om een TomTom-plus gaat. In dit bedrag zijn, evenals in de basisrapportage, de vervangingsinvesteringen niet meegenomen.

Ik vind dit een zeer plausibel verhaal. Als wij uitgaan van de huidige conservatieve schatting van 400 mln, zitten wij al op 5%. Daarmee wordt aangegeven dat dit nooit de bedoeling kan zijn geweest. Mensen kopen nu een TomTom. Dat zullen zij straks ook doen, maar daar zit dan de bewuste functionaliteit bij.

Er is gevraagd hoe wij de kosten binnen de 5% houden. De strategie is

gericht op zo veel mogelijk ruimte voor marktontwikkelingen. Dat is het hoofdspoor: de markt zal de efficiëntieslag die men voorziet, moeten waarmaken. Verder gaat het om innovaties. Er moet een maximale marktspanning worden gecreëerd. De markt heeft nogmaals aangegeven, ervan overtuigd te zijn dat het binnen de 5% kan. Wij staan nu op 7,8%. De lijn daalt sterk. Daarin is nog niet de laatste marktslag opgenomen. De 5% is gerelateerd aan de geschatte inkomsten van de kilometerprijs als hij volledig is ingevoerd; dat is naar schatting 9 mld. Dit bedrag is gebaseerd op de variabilisatie van de volledige mrb, de volledige bpm en de provinciale opcenten, zoals vastgelegd in het plan dat wij hebben uitgediscussieerd.

In de basisrapportage zijn de exploitatiekosten gedefinieerd als de jaarlijkse systeem- en inningskosten. Hiertoe worden gerekend de kosten voor onder meer personeel van backoffice, frontoffice, handhaving en de kosten van datacommunicatie bij verzending van facturen. Nogmaals; hieronder vallen niet de vervangingskosten. In het coalitieakkoord staat dat de invoeringskosten lager moeten zijn dan het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit ooit heeft aangegeven. In zowel de basisrapportage als de voortgangsrapportage heb ik steeds de meest actuele inzichten gepresenteerd. Het is transparant dat wij nu nog niet aan die opdracht voldoen; dat is gewoon duidelijk gemeld. Bij het definitieve implementatiebesluit in 2011 zal het definitieve go/no-gobesluit op dit punt moeten worden genomen. Dat is de stempel om de Bonkevaart op te kunnen schaatsen. Alle signalen wijzen erop dat ook deze kosten verder zullen dalen. Het is in dit verband relevant om te melden dat wij belangrijke en relevante gegevens denken te krijgen uit de aanbesteding voor het testen van de 60 000 kastjes in de praktijktest, om een en ander verder in beeld te brengen. In juli heb ik gezegd dat de grote praktijktest sowieso zal moeten worden uitgevoerd.

De inningskosten zijn een onderdeel van de exploitatiekosten, die tot een maximum van 5% met de opslag van de kilometerprijs worden gedekt. De automobilist zal die 5% betalen, zoals nu de inningskosten van de vaste belastingen worden betaald door de gebruiker. De kosten van dit systeem zijn hoger dan die van de bestaande bpm en de mrb, omdat het een complexer systeem zal zijn. Ook dat hebben wij de vorige keer uit-en-te-na met elkaar gewisseld.

In eerdere debatten heb ik al gemeld dat wij met de 5% uitgaan van het moment waarop het systeem in de praktijk volledig is geïntroduceerd en de vaste belastingen volledig zijn afgebouwd. Als je met een paar vrachtauto's begint, heb je een relatief zware overhead, want dan functioneert er nog weinig, ook bij de ingroei met auto's. Wij moeten dus kijken naar het volledige systeem, waarin de volledige geldmassa door het systeem gaat. Dat is een eerlijk streven, en zo is het ook bedoeld.

De heer **Madlener** (PVV): Ik weet dat de minister een gelovig mens is, want hij is van het CDA, maar geloven dat de kosten bij een dergelijk project omlaag gaan\_ ik denk dat de geschiedenis laat zien dat de kosten van zo'n project meestal omhoog gaan. Waar zijn de tegenvallers die zullen komen, in de kosten opgenomen? Ik zie ze niet. Hetzelfde geldt voor de onvoorziene kosten. De minister gelooft dat de kosten wel omlaag zullen gaan, maar ik vind dat niet gefundeerd. Het is onze taak, om een echt overtuigend verhaal te vragen, en dat is dit nog niet.

Minister **Eurlings**: De kosten onvoorzien zijn standaard in de ramingen opgenomen. Daar wordt dus rekening mee gehouden. Ik vind geloof een persoonlijke zaak, maar als u het definieert zoals u doet, hebben wij in Nederland heel veel gelovigen, met het bedrijfsleven voorop. Dat zou u moeten aanspreken. Men beweert daar iedere keer – en zet het ook zwart op wit – dat men er echt vertrouwen in heeft, die 5% te kunnen halen. Er

zijn andere beelden. Uit sommige audits blijkt dat er nog wel een aantal kanttekeningen is te plaatsen. In de toekomst zal dit moeten blijken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In de stukken lees ik over een 5% opslag op de kilometerprijs. Ik ga ervan uit dat bedoeld wordt, dat die 5% verrekend is in de kilometerprijs.

Minister **Eurlings**: Zeer zeker, die 5% zit gewoon in de kilometerprijs, dat spreekt voor zich. Had je echter in een louter fictieve wereld een systeem gehad dat qua exploitatie niets kostte, dan zou de kilometerprijs 5% lager zijn geweest.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als het gaat om die 5%, heb je een teller en een noemer. De minister heeft heel veel woorden gebruikt om duidelijk te maken dat de teller waarschijnlijk naar beneden gaat. Maar nu even over die noemer; wat komt daar te staan? Gaat het dan om exploitatiekosten, de kosten van volledige invoering? Als dat laatste het geval is, over welk jaar hebben wij het dan? Waar praten wij precies over?

Minister **Eurlings**: Als ik nog een beetje afweet van hoofdrekenen, is de noemer het totaalbedrag. Het gaat dan om het totale volume bpm en mrb bij de overzetting. 5% daarvan vormt de maximale exploitatiekosten. U weet dat wij hebben besloten dat een en ander helemaal wordt omgezet. Dat staat ook in de memorie van toelichting op het belastingplan. Ik ben geen financieel expert, maar als mensen hier denken dat dit beter ook nog kan worden opgenomen in de wettekst, zou ik zeggen: doe met die kennis uw voordeel in het financiële debat. De regering is heel duidelijk geweest: bpm en mrb gaan naar nul. Het volledige volume wordt omgeslagen, en dat moet in de noemer komen van de breuk.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vraag het ook omdat er nu wat mist ontstaat. Er komt een invoeringstraject en er komt een geleidelijke afbouw van mrb en bpm. Op dat moment, denk ik – het is zijn norm; ik heb hem niet verzonnen – gaat de minister bepalen dat de kosten minimaal 5% mogen zijn, met bepaalde kosten in teller en noemer, geprikt op een bepaald jaartal, of naar een bepaalde samenstelling van jaren. Hoe ziet dat plaatje er nu uit?

Minister **Eurlings**: Ik zal proberen, u uit te leggen hoe dat plaatje eruit ziet. Ik heb zojuist gezegd dat een reële norm uitgaat van het moment waarop de laatste auto in het systeem wordt opgenomen, en de bpm en mrb voor 100% zijn verdwenen. Volgens onze planning is de bpm in 2018 volledig afgebouwd. Wij zetten alles op alles om die planning te halen. Het Belastingplan is daarop gebaseerd, met de afbouw. Het laatste go/no-gobesluit, met de beslissing of wij het definitief doen, of niet, of nog niet, wordt in 2011 genomen. In 2011 moeten wij voldoende zekerheid hebben dat de kosten in 2018 onder de 5% zitten; op basis van de laatste inzichten, de grote praktijktest en de ontwikkeling van het vrachtwagenproject. Dat is «the moment of truth».

De heer **Koopmans** (CDA): In mijn ogen is de minister wel helder. Het is goed nieuws dat het percentage daalt. Het is onze opvatting dat de vervangingskosten in een volgend traject in een tabel moeten worden meegenomen. Wij moeten er met elkaar naar blijven streven dat de techniek ons zo gaat helpen, dat de vervangingskosten worden meegenomen, zodat wij ook daarmee dicht bij de 5% uitkomen.

Minister **Eurlings**: De grote praktijktest zal ook op dit punt meer inzicht moeten opleveren. Het gaat er dan met name ook om wat de synergie kan zijn van het kilometerbeprijzingskastje met navigatie en allerlei andere

diensten. Naar aanleiding van de ervaringen met de grote praktijktest zullen wij ook de laatste inzichten meedelen wat betreft de vraag hoe veel goedkoper de vervanging wordt. Daarbij moeten wij goed in het achterhoofd houden dat, als het een TomTom-plus wordt, de automobilisten in grote meerderheid toch al een dergelijke investering zouden doen, want zij hebben ook nu bijna allemaal een navigatieset in de auto.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat dan alleen om het plusje. Ik vind dat dit uiteindelijk binnen de 5% moeten worden meegenomen.

Minister **Eurlings**: Wij nemen dit niet mee; dat is altijd de lijn geweest. Ook in de markt leeft echter steeds meer de verwachting dat het kastje in toenemende mate een TomTom-plus wordt. Daarmee wordt het een onderdeel van de standaardautoapparatuur, zodat de effecten zich niet zozeer zullen voordoen. Daarover zal ik met de Kamer communiceren naar aanleiding van de grote praktijktest.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Geldt het ook voor een NAVTEQ? De minister geeft het spanningsveld aan, dat ook de auditors zich realiseren als het gaat om de kosten. Heeft de minister met de sector, dat wil zeggen met de industrie, besproken welke bijdrage men kan leveren? Wij hebben bijvoorbeeld eerder gesproken over mogelijke voordelen van een multiserviceprovidermodel.

Minister **Eurlings**: Dit is zeer zeker besproken, laatstelijk nog in de rondetafelgesprekken van augustus, in het kader van de multiserviceprovidermodeldiscussie. Wij zijn heel serieus over het hoofdspoor en het garantie-spoor. Wij verwachten veel van de markt. Wij certificeren natuurlijk op een goede manier en verwachten er veel van. Ik denk dat het vertrouwen, dat wel wordt beleden, maar waarbij men zich dan toch weer afvraagt of het nu ook gaat gebeuren, een grote «boost» krijgt als wij de kant opgaan van de grote praktijktest en de certificering.

Voorzitter. Dan kom ik nu op de planning. Ik heb er nooit een misverstand over laten bestaan dat de planning die wij hebben, ongelooflijk ambitieus is. Het Platform-Nouwen kwam in zijn kritische doorlooptijd op een ruimere waarde uit. Mijn kernboodschap is altijd geweest: om 2011 voor vrachtauto's en 2012 voor personenauto's te kunnen halen, zullen wij moeten versnellen ten opzichte van het kritische tijdpad. Dat gaan wij proberen en wij zetten daarbij alles op alles. Ik heb ook altijd gezegd: wegens het belang van het project gaat zorgvuldigheid mij voor haastige spoed. Wij houden dus de controle en zetten geen stappen om zo nodig een paar weken eerder klaar te zijn met een project waarover al twintig jaar wordt gediscussieerd. Wij doen het zorgvuldig, maar wel met een team mensen die heel hard werken, om niet onnodig tijd te verliezen. Die lijn hebben wij altijd aangehouden. Kwaliteit en zorgvuldigheid staan voorop; dat was ook de strekking van het kabinetsbesluit in 2007. Op pagina 1 van dat besluit staat: dit vereist dat het mogelijk is, een versnelling aan te brengen in de wetgevings- en aanbestedingstrajecten ten opzichte van het kritische tijdpad dat uitkomt op 2012. In februari van dit jaar heb ik de Kamer gemeld dat zorgvuldigheid meer dan ooit prioriteit heeft. In de rapportages zal gewag worden gemaakt van dit voorbehoud, want zodra zich risico's aandienen, is het mogelijk dat er zaken in de tijd verschuiven.

De Kamer zal zich herinneren dat ik niet de ambitie had om een «Camiel-kazepiloot» te worden, zoals de heer De Krom het uitdrukte. Wij werken dus zorgvuldig en zo snel als het kan, maar niet met overhaaste spoed. Zorgvuldigheid staat echt voorop. Daarom is er niet zozeer sprake van vertraging, maar van een bewuste keus om iets meer tijd te nemen. Dat is beter voor het project. De mijlpalen zijn lange tijd gehaald vanaf november. Het was wel een dubbeltje op zijn kant; dat heb ik u eerder ook

gemeld. Er mag niets tegenzitten en realisme op het punt van planning is erg belangrijk.

De vraag is dan: waar staan wij nu? Welnu, voor de zomer heb ik gemeld dat de aankondiging van de aanbesteding in augustus zou worden gepubliceerd. De uitkomst van het debat met de Kamer was voor mij het signaal om de laatste voorbereidingen in gang te zetten. Het algemeen overleg gaf mij de noodzakelijke steun voor de scope om de laatste hand te kunnen leggen aan de aanbestedingsdocumenten. Ik was van plan om de eisen aan het ontwerp van het systeem te vervolmaken in de periode na de aankondiging van de aanbesteding in augustus, dat wil zeggen tegelijk met de preselectie van belangstellende partijen. Na het overleg met de Kamer heb ik een drietal audits ontvangen. Daarin wordt mij aanbevolen om de businessarchitectuur juist voorafgaand aan de aanbesteding op niveau te hebben. Parallelschakeling van de aanscherping van de businessarchitectuur met de eerste stap in de aanbestedingsprocedure zou, zo bleek, te grote risico's met zich brengen. Op grond van de audits heb ik besloten om de weken te nemen die nodig waren om de businessarchitectuur aanbestedingsklaar te maken, voordat de aankondiging de deur uitgaat. De bottomline is: ik ga niet de dialoofase van de aanbesteding in zonder een positieve audit op de aanbestedingsdocumenten. Zorgvuldigheid voor snelheid, op instigatie van de audits, dat is het parool.

Laat ik nog iets zeggen over de deterministische en de probabilistische planning. Dat zijn inderdaad woorden waarop je je kunstgebit kunt testen. Het zijn woorden die een normale Nederlander niet vaak zal gebruiken. Uit de lessen van de grote projecten is geleerd dat niet volstaan kan worden met een deterministische planning, maar dat er ook een onzekerheidsmarge moet worden aangegeven, op basis van de statistische doorrekening. Dat wordt de probabilistische doorrekening genoemd. Daarin zit het woord «probably», waarschijnlijk. De deterministische planning geeft aan wat er gebeurt als alles meezit en goed gaat. Dan bestaat de kans dat wij op 2011 uitkomen. In de probabilistische planning wordt er een kwalitatieve inschatting gemaakt, in de trant van: de kans is groot dat dit of dat risico zich voordoet. Op basis daarvan kom je later in de tijd uit. Ik vind het goed dat van beide melding wordt gemaakt. Die twee planningen worden gemaakt, ook naar aanleiding van de lessen die wij hebben getrokken uit de grote projecten.

De heer **De Krom** (VVD): Kan de minister specifiek aangeven wat er exact wordt aanbesteed?

Minister **Eurlings**: Ik kom straks op de precieze technische formulering terug.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat de twee scenario's betreft, begrijp ik wel wat de heer Koopmans daarover heeft opgemerkt. Moet ik hieruit opmaken dat de probabilistische variant een vluchtroute is voor de minister? Wij maken met hem toch gewoon een afspraak? Een goede afspraak is er maar één, en niet één met allerlei escapemogelijkheden. Als uit een variant zou blijken dat de risico's zo groot zijn dat je daarmee rekening moet houden, neem je ze toch op in je basisafpraak?

Minister **Eurlings**: Het is geen vluchtroute, het is juist heel transparant. Wij hebben nog steeds de kans om 2011 te halen voor vrachtauto's en 2012 voor de eerste groep personenauto's. De kans dat dit niet lukt is groter dan de kans dat dit wel lukt, zoals ik eerder heb gezegd. Alles moet echt meezitten. Dat laat de deterministische planning zien. Als alles meezit, en er zich niet echt risico's voordoen, komen wij uit in 2011. De probabilistische planning gaat hiervan niet uit. Op basis daarvan wordt ingeschat dat zich een aantal risico's zal voordoen. Wat kunnen wij dan

waarschijnlijk verwachten? De planning geeft aan dat 2011 niet wordt gehaald. Dat is geen escaperoute, ik ben juist heel transparant wat betreft de planning. Ik maak vaart met mijn team, maar vaart gaat nooit boven zorgvuldigheid. Als het moet, zal een vertraging van een aantal weken, zoals wij die nu hebben gezien, zich nog heel wat vaker voordoen. Ik houd de Kamer echter een contramal voor: wat nu, als wij een fout zouden maken, omdat wij niet een paar weken de tijd nemen in een project waarmee jarenlang bezig zijn?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Sommige dingen zijn nu vooruitgeschoven en nieuwe risicofactoren zijn beter ingevuld. Mijn indruk is dat het beeld vergeleken met de basisrapportage iets ongunstiger is geworden. Betekent dit dat wij in 2012 met 85% van de vrachtauto's beginnen?

Minister **Eurlings**: Wij zitten met een waarschijnlijkheidscijfer van 15% in 2011. Dat beeld is niet veranderd. Wel wordt het iets later in 2011. Wij moeten elkaar echter niet misverstaan: De kans dat het 2012 wordt, is groter dan dat het 2011 wordt. Wij zetten echter alles op alles, en de mensen werken niet voor niets zo hard, om het tijdspad aan te houden, maar niet tot elke prijs en zeker niet ten koste van de zorgvuldigheid.

De heer **Roemer** (SP): De minister hamert erop dat vaart nooit voor zorgvuldigheid mag gaan. Ik neem aan dat hij die zorgvuldigheid steeds met de Kamer wil delen. Toen wij het Partieel Uitvoeringsbesluit voorgelegd gekregen, wist de minister dat er nog twee audits werden uitgevoerd. Hij had al een review liggen met heel kritische kanttekeningen, namelijk dat wij nog niet toe waren aan de volgende stap. Als de minister de zorgvuldigheid in acht wil nemen, waarom heeft hij dan toch het besluit voorgelegd? Waarom heeft de Kamer de kritische review op het desbetreffende moment niet van hem gekregen?

Minister **Eurlings**: Ik heb u destijds gezegd dat er drie audits werden uitgevoerd. De uitkomsten daarvan zijn mij bij terugkeer van vakantie in onderlinge samenhang gemeld. Wij stonden toen voor de beslissing, de audits in de wind te slaan of extra tijd te nemen. Wij hebben extra tijd genomen. Van belang daarbij is, dat de Kamer heeft aangegeven welke richting wij op moeten. Anders hadden wij veel meer extra tijd nodig gehad. Op een gegeven moment stonden wij voor die keuze, en dat heb ik de Kamer open gemeld.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft het nu over drie aan elkaar gekoppelde audits. Twee waren er in uitvoering, maar de review lag er al, op het moment dat wij met elkaar in debat waren. De minister zei toen – ik citeer uit het verslag van dat debat – verder is een review gaande. Die review lag er echter al.

Minister **Eurlings**: Het betreft een beleidsspecifiek intern document, om checks and balances te hebben. Er wordt niet uitgegaan van één document; men heeft drie audits bij elkaar gezien en mij toen geadviseerd dat het misschien toch beter zou zijn, extra tijd te nemen. Er zijn mij verschillende opties voorgelegd, waaruit ik er uiteindelijk één heb gekozen. De Kamer heeft mij gevraagd, het tijdspad aan te houden. Daarom is het van belang, vaart te maken. Ik had de audit nog niet gezien, maar ik ga niet op basis van één intern sturingsdocument een dergelijke keus maken. Ik heb van tevoren gezegd dat er verschillende audits zijn, die samen worden gezien. Als dit aanleiding geeft tot een extra zorgvuldigheidsslag, zal ik daartoe altijd besluiten en dat open aan de Kamer voorleggen.

De heer **Madlener** (PVV): In de planning vallen ook verkiezingen. Straks worden er belangrijke besluiten genomen. Er wordt veel geld uitgegeven

aan allerlei aanbestedingen. Houdt de minister rekening met de verkiezingen en houdt hij er rekening mee dat die een hele wending kunnen geven aan het draagvlak, dat toch al zo mager is voor het hele project?

Minister **Eurlings**: Ik ga zo snel als dat zorgvuldigheidshalve mogelijk is verder met dit project, omdat ik denk dat het naast alle bouwinspanningen een belangrijke toevoeging is. Meer dan de helft van de automobilisten gaat niet meer, maar minder betalen, met het belastingplan zoals wij dat voorstellen. Bovendien slaan wij een gat van 7 mld. in het wegenbouwprogramma als wij het systeem niet zouden doorzetten. Daarom gaan wij gewoon door. De Kamer kan morgen zeggen: wij zien er niets in. Als minister van verkeer zeg ik: zolang het principe van eerlijkheid, dat wil zeggen: niet meer betalen, maar anders betalen, en het draagvlak overeind blijven, ga ik gewoon op deze manier met dit systeem verder.

De heer **Koopmans** (CDA): Als ik de planning probeer samen te vatten, dan zeg ik: het wordt waarschijnlijk 2012, maar er is nog een kleine kans dat wij de geplande 2011 halen. Is dat juist?

Minister **Eurlings**: Dat lijkt mij in heel normale mensentaal een prima conclusie van wat ik nu, maar ook de vorige keer, heb gezegd.

De heer **De Krom** (VVD): Ik kom nog even terug op de vraag die mijn collega Roemer zojuist stelde, namelijk hoe het nu precies zit met de Gateway Review, want dat is mij nog niet helder. Indertijd beschikte de Kamer daar niet over, maar daarin stond dat het project nog niet klaar was voor de volgende fase. Het lijkt mij echter kritische informatie, als de regering de Kamer verzoekt, in te stemmen met het basisdocument voor een dergelijk enorm complex project. Waarom had de Kamer toen de Gateway Review niet? Had de minister niet moeten wachten met het vragen van instemming aan de Kamer totdat de Kamer de beschikking had over die Gateway Review?

Minister **Eurlings**: U kunt daarop doorpeuren, maar het punt is gewoon dat ik probeer de planning aan te houden. Mijn organisatie heeft de interne audit van de Gateway Review laten uitvoeren. Die is heel transparant, samen met de twee audits, aan de Kamer voorgelegd. Op basis van deze drie documenten samen heeft men mij de vraag voorgelegd of het niet beter was, die extra weken tijd te nemen. Ik heb daarvoor gekozen en heb dat de Kamer laten weten. De Kamer had mij kunnen zeggen: dat moet u niet doen, ga gewoon door! Dat signaal heb ik echter niet gekregen. Aan de keuze die de Kamer heeft gemaakt, verandert dat echter niets. Toen is het belang van de grote praktijktest uitgesproken. Wij hebben echter een aantal extra weken de tijd genomen, om nog zekerder te staan. Wij voeren de audits niet voor niets uit. Als daaruit het beeld naar voren komt dat wij beter een aantal weken extra kunnen investeren, doen wij dat. Dat blijf ik ook doen. Ik had ook een andere conclusie kunnen trekken. Hoe dan ook, zodra mij een beeld wordt voorgelegd, zal ik u dat voorleggen, met mijn conclusie.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Dit betreft een kritisch punt in het hele debat. De minister beschikte indertijd over de conclusie van de Gateway Review, die luidde dat hij nog niet klaar was voor de volgende fase. Dat stond er toch gewoon in? Waarom heeft de Kamer die informatie niet gekregen? Wat de Kamer met die informatie doet, is vervolgens ter beoordeling aan de Kamer.

Minister **Eurlings**: Er worden nu, bewust of onbewust, een paar zaken door elkaar gehaald. De volgende fase is de aanbestedingsfase. Wij hebben het dan over februari, maart volgend jaar. Wij hebben dus nog

een half jaar, om datgene wat de Gateway Review in den brede van ons vraagt, te doen. Een rode kaart is: pak onmiddellijk een aantal acties op. Het beeld kwam naar voren dat wij minder risico zouden lopen als wij onze businessarchitectuur helemaal op orde zouden hebben. Dat beeld werd door de andere audits niet tegengesproken. Op korte termijn hebben wij dit aspect dus op orde gebracht, om minder risico te lopen. Toen ik van vakantie terugkeerde uit het mooie Portugal, is mij dit ter besluitvorming voorgelegd. De drie beelden waren compleet, en daaruit drong zich dit op. Ik heb toen gezegd wat ik nu ook zeg: zorgvuldigheid gaat boven haastige spoed. Ik heb toen geoordeeld dat het beter was, op basis van die beelden, die paar weken tijd te nemen. Maar de fase waarover de Kamer het heeft, namelijk niet doorgaan zonder eerst een aantal dingen te doen, is de fase die begint in februari of maart volgend jaar.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Wij gaan het absoluut niet redden om dit debat af te krijgen. Ik vind het debat te belangrijk om het af te raffelen, en daarom doe ik u het voorstel om volgende week een ander moment te zoeken om dit debat voort te zetten. Daarbij stel ik voor, dat de minister ons de antwoorden die hij nog voornemens was mondeling te geven, schriftelijk doet toekomen, zodat wij efficiënt het vervolg van dit debat kunnen houden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een follow-up lijkt mij handig, maar laat de minister maar gewoon mondeling antwoorden. Het is veel gemakkelijker om daarop te reageren. Volgens mij kan het kort en kernachtig.

De **voorzitter**: Ik vraag de minister om, nadat mevrouw Roefs nog een laatste vraag heeft gesteld over het vorige punt, in te gaan op de vragen die de Kamer heeft gesteld over de aanbestedingsprocedure. In mijn beleving zijn de kosten en de planning de belangrijkste onderwerpen. Ik stel voor, dat hij op deze punten zijn betoog vervolgt en dat wij bezien in hoeverre hij nog een antwoord kan geven op gestelde vragen. Het woord is aan mevrouw Roefs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er werd juist gevraagd, de mondelinge beantwoording naar een ander moment te verschuiven.

De **voorzitter**: De minister heeft aangegeven dat hij, voor zover dat mogelijk is, mondeling zal antwoorden. Hij gaat daarin versnelling aanbrengen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat vind ik helemaal niets.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik deed een ordevoorstel, en wil daarop graag een aanvulling geven. De minister zegt, snel antwoord te kunnen geven. Maar dit is een te belangrijk onderwerp. Er kunnen geen interrupties meer worden toegestaan, en dus raffelen wij het debat af. Dan krijgt de Kamer niet de kans om serieus werk te maken van deze eerste belangrijke stap. Ik doe dus opnieuw mijn verzoek.

De **voorzitter**: Dan verdedig ik wel de minister, want de Kamer heeft zelf deze planning bepaald en aangegeven, twee uur voor dit debat nodig te hebben. Het is dus niet terecht dat u de minister verwijt dat hij de beantwoording afraffelt.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat doet niemand, althans dat bedoelt niemand. De commissie had dus beter moeten plannen en meer tijd moeten nemen. Ik ben het eens met de heer Cramer dat wij volgende week nog anderhalve uur de tijd moeten nemen om dit debat gewoon op een ordentelijke manier af te handelen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kunnen wij nu doorgaan tot zeven uur en dan bezien wat er nog ligt? Niet om het af te ronden, natuurlijk. Volgende week gaan wij sowieso door; dan plakken wij er nog een uurtje of twee, drie aan. Daar ben ik voor.

De **voorzitter**: Tegen de mensen op de tribune zeg ik: dit is een openbare procedurevergadering die even is ingelast. De minister geeft aan dat hij tot zeven uur de tijd heeft om in te gaan op brandende vragen. Hij zegt toe dat hij alle overige vragen schriftelijk zal beantwoorden. Volgende week wordt eventueel anderhalf uur gevonden voor afronding van deze termijn van het kabinet en van het overleg. Ik denk dat dit in theoretische en praktische zin mogelijk is, maar dan moeten wij even kijken naar de agenda's. Mevrouw Roefs had volgens mij nog een interruptie op het punt waarmee wij bezig waren. Daarna gaat de minister verder met antwoorden. Het woord is aan mevrouw Roefs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De aanbestedingen behoren volgens mij bij het garantiespoor. Dat is onderwerp nummer vier, dus dat zou ik liever op een ander moment zeer uitgebreid bespreken.

De **voorzitter**: Er lag nog een andere vraag over aanbesteding. Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Wat het hoofdspoor betreft, zal de certificering in de eerste helft van november van start gaan. Voor de marktpartijen is dat heel belangrijk, want daarmee zeggen wij eigenlijk wat de route zal zijn. Het gaat dan gewoon beginnen. Wat betreft het garantiespoor starten wij met de aanbesteding van vijf percelen. Het betreft de «dedicated back-office», de prototype OBE's, de handhaving, het «trusted element» en de coördinatie tussen de percelen. Dit garantiespoor is met name van belang voor de praktijktest, maar ook voor vrachtauto's, omdat je anders het tijdspad niet haalt. Het hoofdspoor is het hoofdspoor en het garantiespoor is het garantiespoor. Ik kan dat niet voldoende benadrukken. Op dit punt geldt echt: de markt, de markt, de markt, de markt, tenzij.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In eerste termijn vroeg ik: wat moet dat kastje allemaal aankunnen? Voor de aanbesteding lijkt mij dat tamelijk relevant.

Minister **Eurlings**: In elk geval is de differentiatie waar u naar vraagt, namelijk op basis van voertuigkenmerken, tijd en plaats en decentrale verplaatsingsgegevens een absolute randvoorwaarde; dat staat als een paal boven water. De vraag is, hoe wij een en ander privacytechnisch uitwerken. De discussie daarover is u bekend.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het gaat ook om de combinatie der grondslagen. Stel dat de heer De Krom met zijn oude diesel op een verkeerd moment een milieuzone binnenrijdt, kan het kastje dat dan aan?

Minister **Eurlings**: De milieuzones voor personenauto's hebben wij nog niet, dus daarover zal nog wel een keer gesproken moeten worden. De heer De Krom in een oude diesel, dat zie ik ook nog niet voor mij. Maar de combinatie is natuurlijk technisch mogelijk. Wij gaan uit van een bepaalde basisprijs. Die kan variëren op basis van de milieukarakteristiek van je auto. Vervolgens komt er nog eens een variatieslag tijd en plaats, daar waar spitstarief is. Het moet echter ook wel voor mensen te begrijpen blijven. Mensen moeten worden gestimuleerd, de goede auto's te kopen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister nog een aantal hoofdlijnen bespreekt van wat voor de Kamer relevant kan zijn met het oog op het

vervolgdebat van volgende week. De vragen die hij nu niet wil behandelen, beantwoordt hij schriftelijk.  
Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De lastenneutraliteit is een belangrijk thema, dat steeds terugkeert. Het is een principe waarvan ik nooit zal afstappen. Het is een keiharde grondslag voor dit systeem; ik kan dat niet voldoende benadrukken. Het zal nooit worden: meer betalen; het is: anders betalen. Als hoofdthema beschouw ik kostenplanning en lastenneutraliteit dus heel erg van belang; het is in beton gegoten, ook in het coalitieakkoord. De principes van de commissie-Nouwen zijn onderschreven; het wordt dus geen tolmachine, waarmee extra centen uit de automobiliteit worden getrokken. Het gaat om het anders betalen van de lasten die nu ook al worden betaald. Wij hebben onszelf strenge normen opgelegd en dat is maar goed ook. Want de geloofwaardigheid staat of valt met dit principe. Mijn voormalige Engelse collega Ladyman zei: wij zijn met een lokaal tolsysteem begonnen. Dat trekt veel extra geld uit de automobiliteit, maar daarmee heb ik het draagvlak voor een landelijke kilometerbeprijzing verspeeld, want mensen vertrouwen het niet meer. Wij laten geen enkele twijfel bestaan over de lastenneutraliteit.

Er komen ons voorbeelden ter ore waarin het systeem in individuele gevallen soms wat slechter kan uitpakken en soms wat beter. Dat kan altijd zo zijn. Wij krijgen daarover nog een discussie als wij over tarieven gaan praten. Wij moeten voor ogen houden dat het totaalpakket positief uitpakt voor weggebruikers. In het eerste jaar van de kilometerprijs betalen wij met zijn allen net zoveel als in jaar nul, het laatste jaar van de vaste belastingen. Op basis van de laatste inzichten wordt die stap gezet. Eerlijk oversteken, zo heb ik het voor de zomer genoemd. Vervolgens wordt niet meer gerommeld aan de prijs, of er nu meer of minder wordt gereden. Daarmee is het echt: basta! Dat is de lijn. Vanuit dit simpele uitgangspunt wordt de boel vervolgens budgettair ingepast. Als automobilisten na het eerste jaar dus met elkaar minder gaan rijden, zal er dus minder geld bij de overheid binnenkomen. Punt van uitwerking daarbij is dat niet alle weggebruikers op hetzelfde moment overgaan, maar in een periode van vier jaar. Met «eerlijk oversteken» zullen wij dat moeten accommoderen. De eerste slag vindt plaats op basis van de allerlaatste inzichten.

Het hoofdspoor is het hoofdspoor. De twijfels van sommigen begrijp ik: de «proof of the pudding is in the eating». Daarvoor is de certificering zo van belang. Ik ben ervan overtuigd dat de kilometerheffing beter uitgevoerd zal worden door private dienstverleners. Zij kunnen dat beter dan de overheid; daar heb ik gewoon vertrouwen in. Zij zullen dat doen in een open markt, waarin nieuwe partijen kunnen toetreden: Nederlandse, Europese maar ook mondiale partijen. De dwang van de markt blijft dus bestaan. In het ultieme eindbeeld stelt de overheid alleen een aantal basiseisen, aan de msp's en aan de kastjes. De overheid ontvangt de gelden en verzorgd de handhaving. De operationele rol van de overheid is dan zo goed als uitgespeeld. Het gaat echter wel om een publieke heffing; dat moeten wij voor ogen blijven houden. Een gelijke behandeling van burgers is van het allergrootste belang. Bovendien gaat het om heel veel geld; om miljarden. De Kamer en ik verwachten dan ook niets anders dan een volledig werkend en betrouwbaar systeem. Begin volgende maand start het proces van certificeren. Samen met de marktpartijen zal worden uitgewerkt hoe erkenning van private dienstverleners in de praktijk in zijn werk zal gaan. Dit is een cruciaal fundament onder het hoofdspoor van de markt. Kort daarop starten wij met het garantiespoor, te weten de noodzakelijke aanbestedingen. Ik noemde zojuist de vijf percelen. Ik zal dan de aankondiging van de tijdskritische percelen publiceren. Kortom: in november klinkt het startschot dat de race voor de markt voor de kilometerheffing officieel is begonnen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Hoorde ik u zeggen dat de overheid de inning voor haar rekening neemt? Volgens mij is daartoe nog niet besloten. Of is dat inmiddels wel gebeurd? Dan betreur ik dat.

Minister **Eurlings**: Wij zijn nog aan het kijken naar inning en dwangvordering. In principe is altijd de lijn dat de overheid dat doet. Marktpartijen hebben gezegd dat zij dit ook kunnen. Ik wil echt de volle ruimte geven aan de markt. Als de markt het kan, gaat het ook die kant op, maar dan moeten er wel voldoende garanties zijn. Wij zitten nog in het traject om te bezien of wij die garanties met elkaar kunnen definiëren. Ik zeg u wel dat inning en dwangvordering gezamenlijk zullen worden genomen in één pakket.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is niet uit te sluiten dat de markt het beter en goedkoper kan dan de overheid. De minister zegt terecht dat lastenneutraliteit een kernpunt is. Ik geef hem daarom in overweging, de lastenneutraliteit in het wetsvoorstel op te nemen, zodat het niet duurder wordt als de heer Vendrik een keer aan de knoppen zit, wat iedereen verhoede.

Minister **Eurlings**: Dit is een behartigenswaardige opmerking van de heer Koopmans. Wij zullen inderdaad moeten bezien hoe wij de garanties op dit vlak maximaal kunnen waarborgen. Dit kan door middel van wetgeving, maar ook door de manier waarop het proces rond de kilometerprijs voor de rest wordt vorm gegeven. Later, als wij het over de wetgeving gaan hebben, kom ik terug op de vraag hoe wij elke zweem van onzekerheid kunnen wegnemen.

De heer **Roemer** (SP): De minister roept dat inning en dwangvordering volledig moeten worden overgelaten aan de markt. Volgens mij is dat de grootste fout die wij kunnen maken. Volgens mij bedoelde mevrouw Roefs dat ook, tenzij ik haar verkeerd heb begrepen.

De heer **De Krom** (VVD): Wat wordt nu precies de bevoegdheidsverdeling? Die vraag moeten wij heel duidelijk voor ogen hebben, en het antwoord daarop natuurlijk ook. Hoe zit de risicoverdeling precies in elkaar? De minister heeft het in zijn stukken over zijn regierol. Dat woord is redelijk besmet sinds de ov-chipkaart. Wij moeten dit dus echt tot in detail vast hebben liggen, want dan weet de minister waarop hij kan worden aangesproken, en dan weet de Kamer dat ook. Het gehannes rond de chipkaart moeten wij met zijn allen niet meer willen. Kan de minister aangeven hoe het precies zit op deze punten?

Minister **Eurlings**: U hebt, op dit punt tenminste, het gelijk helemaal aan uw zijde. Verschillende private partijen zijn geïnteresseerd in het oppakken van ook deze taken. Ik ben daarvoor niet blind; misschien kan de markt het beter. Inning en dwanginvordering blijven natuurlijk risico's. Het moet goed gaan; die garanties moet je van tevoren hebben. De lijn is daarom, dat wij in het certificeringstraject de randvoorwaarden daarvoor zullen uitwerken, opdat wij, als wij het marktpartijen laten doen, voldoende zekerheid hebben dat de publieke belangen echt zijn gewaarborgd. Daarop kom ik terug in het kader van de certificeringsoperatie. Want dat is precies wat moet worden uitgewerkt. Er mag op geen enkele manier twijfel ontstaan over de garanties van het publieke belang. Het gaat niet eens om een regierol of bijsturen; neen, het mag gewoon niet fout gaan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat bedoelde minister zojuist toen hij het had tegen de heer Koopmans, die uiteraard een tamelijk dubieuze vraag stelde? Gaat het beginsel van lastenneutraliteit voor de toekomst van de kilometerheffing in de Grondwet worden opgenomen? Gaat het die kant op? Wat is de bedoeling van deze opmerking?

Minister **Eurlings**: Dat is een interessante suggestie; daar moet ik even over nadenken. Ik vond dat de heer Koopmans een zeer belangrijke vraag stelde. Hij zei: hoe kunnen wij ook in de verre toekomst de garantie geven dat een volgende regering niet aan allemaal knoppen gaat draaien? Ik heb daarop twee opmerkingen. De eerste is, dat een volgend kabinet natuurlijk van alles en nog wat kan veranderen, maar dat kan ook bij de huidige bpm. Een volgend kabinet zou zomaar kunnen zeggen: wij gaan de vaste bpm eens lekker verdubbelen. Ik zie het nog niemand doen, maar het zou zomaar kunnen. In de manier waarop een en ander verder wordt uitgewerkt, moeten wij wel zo veel mogelijk checks and balances inbouwen en de lastenneutraliteit vastpinnen. Ik weet dat de partij van de heer Vendrik daar anders over denkt; ik refereer aan debatten die ik daarover heb gehad met zijn voorganger, de heer Duyvendak. GroenLinks is wel voor kilometerbeprijzing, maar zou er andere keuzes in maken. Ik respecteer dat, maar mijn keuze is echt een andere. Ik heb van het begin af aan gezegd dat het principe van niet meer betalen voor mij in beton is gegoten. Ik zal mijn uiterste best doen om dat zo veel mogelijk vast te pinnen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor ons is in beton gegoten dat de kilometerheffing bijdraagt tot een ambitieus klimaatbeleid. Ik zou zeggen dat wij elkaar onze verschillende uitgangspunten moeten gunnen, maar dat het niet zo kan zijn dat wij straks een wetsvoorstel in de Kamer bespreken dat de ene politieke visie op welke wijze dan ook voor de toekomst bevordert ten opzichte van de andere. Als u straks de verkiezingen wint, mijnheer Eurlings, en wie weet staat u straks heel hoog op een lijst van uw partij – wie zal het zeggen – en u krijgt straks weer de macht in handen, dan hebt u de democratische meerderheid achter u. Als het andersom is, zou ik ook wensen dat wij kunnen doen wat wij willen, omdat wij ook uitgangspunten hebben, die in beton zijn gegoten.

Minister **Eurlings**: Dat recht wil ik u helemaal niet ontnemen, maar als wij het milieubelang verabsoluteren, zou u niet zulke heftige interruptie-debatten moeten voeren, want daar gaat u sneller van ademen en dan stoot u meer CO<sub>2</sub> uit. Wij kunnen dus altijd de overtreffende trap met elkaar definiëren. Het is mijn lijn dat wij de automobiliteit zelf moeten vergroenen, maar dat wij daarin wel redelijk moeten zijn. Er zijn ook veel mensen met een kleine beurs, die de auto gewoon nodig hebben. Daarom vind ik het principe van niet méér betalen van groot belang. Minister Ladyman was minister onder Tony Blair. Toen ik met hem hierover sprak zei hij mij: het nadeel van het betollen in Londen is, dat het draagvlak landelijk kapot is. Dat was in een vergadering met vijftig ministers van verkeer, in Sofia, Bulgarije, tijdens het internationaal transportforum. Daar hebben wij lang gediscussieerd over beprijzing. Ik wil u één hoofdconclusie meegeven: Het staan of vallen van een beprijzingssysteem zit niet in techniek of de complexiteit van het project, maar puur in publiek draagvlak. Draagvlak, draagvlak, draagvlak. Een systeem komt er alleen als het een eerlijk systeem is, dat door een groot gedeelte van de bevolking wordt gesteund. Dat is mijn vaste overtuiging.

De heer **Madlener** (PVV): Dit project gaat steeds bizardere vormen aannemen, want ik begrijp dat marktpartijen ons straks in de gaten gaan houden en ons rekeningen gaan sturen als wij gereden hebben. Dat kunnen marktpartijen zijn zoals Microsoft, of buitenlandse staatsbedrijven. Zij gaan zich straks onze openbare weg toe-eigenen en ons rekeningen sturen. Daar moet ik niet aan denken!

Minister **Eurlings**: Het is nog veel erger. Weet u wat er vandaag gebeurt? Uw accijnsbelastingen worden door de oliemaatschappijen opgehaald. Die komen zo bij de overheid terecht. Het is dus helemaal niet zo gek. Maar er moet wel een garantie zijn dat er niet wordt gefraudeerd en gemarchandeerd. Het geld moet betrouwbaar naar ons Infraconds komen. Het gaat erom, of de randvoorwaarden stevig genoeg zijn.

De heer **Madlener** (PVV): Dit is natuurlijk een valse vergelijking. Als ik in een supermarkt een product koop waar btw of accijns op zit, gaan er geen gegevens over tijd, plaats, of milieubelasting naar die bedrijven toe. Het is dus een andere vergelijking. Het kan zo zijn dat buitenlandse staatsbedrijven ons rekeningen gaan sturen en ons belemmeren de weg op te gaan, omdat wij een rekening niet hebben betaald. Daar moeten wij toch niet aan denken?

Minister **Eurlings**: Dat laatste is niet het geval. Op een gegeven moment komt Justitie in beeld. Daarom is de certificering zo belangrijk: waar houdt privaat op en waar blijft de publieke garantie? Dat is wat ik u zei. Privacy is van het allergrootste belang. Dat is een uitdaging die wij sowieso hebben, of wij de inning en dwangvordering nu publiek of privaat regelen. Daarop zullen wij een goed antwoord moeten vinden, zodat nooit het beeld kan ontstaan van: big brother is watching you, want dat is de doodsteek. Ook nu is het zo dat buitenlandse maatschappijen – ondanks onze nationale trots zijn toch de meeste oliemaatschappijen echt buitenlands, en de buitenlandse component van de oliemarkt wordt er niet minder op, maar net meer – Nederlands belastinggeld ophalen via de accijnzen en dat naar de staatskas laten terugvloeien.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als het erom gaat wie de mensen het meest vertrouwen, zou het best wel eens zo kunnen zijn dat de mensen het eerder aanvaardbaar vinden dat een bedrijf in Nederland de gegevens vergaart, dan dat de overheid dit doet. Dat zou kunnen. De minister zei dat inning en dwangvordering aan elkaar moeten blijven gekoppeld. Dat begrijp ik niet, maar het is inmiddels zeven uur. Daarom vraag ik de minister of hij ook die vraag, samen met mijn drie andere concrete vragen, over het hoofdspoor en het garantiespoor, schriftelijk zou willen beantwoorden.

Minister **Eurlings**: Inning kan heel lucratief zijn voor private partijen, maar dan moet je wel de moeilijke gevallen erbij nemen. De publieke sector heeft nu ook niet echt zin om alleen het moeilijke werk te doen. Dat is ook door Justitie nadrukkelijk gecommuniceerd. Het is dus het hele pakket, of gewoon niets. Ik moet zeggen dat ik dat ook wel een reële lijn vind, want anders blijf je publiek achter met echt het moeilijke gedeelte van de wedstrijd.

De **voorzitter**: Het is zeven uur. Wij hebben afgesproken dat wij om zeven uur zouden schorsen. Ik adviseer onszelf dringend om te overwegen of anderhalf uur voor het vervolg van dit debat wel voldoende is. De minister zal daarvoor nog een brief aan de Kamer sturen met antwoorden op de gestelde vragen, en wellicht ook met antwoorden op niet gestelde vragen, wie zal het zeggen? Wij hebben afgesproken dat dit schriftelijk zal gebeuren.

Ik voelde mij zeer verrast toen de minister de vergelijking trok met de Elfstedentocht. Ik adviseer hem vooral, niet de Elfstedentocht van 1963

voor ogen te hebben, want toen haalde slechts 10% de eindstreep, en het merendeel van de rijders ook nog met bevroren tenen en neuzen.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Blok

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,  
Aptroot

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