*0: EK
*1: 2008-2009
*2: 26
*3: WordXP
*4: 26ste vergadering
*5: Dinsdag 24 maart 2009
*6: 13.30 uur
**

Voorzitter: Timmerman-Buck

Tegenwoordig zijn 71 leden, te weten:

Asscher, Van de Beeten, Bemelmans-Videc, Van den Berg, Biermans, Van Bijsterveld, De Boer, Broekers-Knol, Doek, Dölle, Van Driel, Dupuis, Eigeman, Elzinga, Engels, Essers, Franken, Goyert, De Graaf, Haubrich-Gooskens, Hendrikx, Hermans, Hillen, Ten Hoeve, Hofstra, Holdijk, Ten Horn, Huijbregts-Schiedon, Janse de Jonge, Van Kappen, Klein Breteler, Kneppers-Heijnert, Koffeman, Kox, Kuiper, Lagerwerf-Vergunst, Laurier, Leijnse, Leunissen, Van der Linden, Linthorst, Meindertsma, Meulenbelt, Meurs, Noten, Peters, Putters, Quik-Schuijt, Rehwinkel, Reuten, Rosenthal, Schaap, Schouw, Schuurman, Slager, Slagter-Roukema, Smaling, Strik, Swenker, Sylvester, Tan, Terpstra, Thissen, Timmerman-Buck, Vedder-Wubben, Vliegenthart, De Vries, De Vries-Leggedoor, Westerveld, Willems en Yildirim,

en mevrouw Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Van der Hoeven, minister van Economische Zaken.
**

*N

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

De Vries, wegens verblijf buitenslands, in verband met het bijwonen van een vergadering van de Raad van Europa;

Duthler, wegens persoonlijke omstandigheden;

Werner en Böhler, wegens bezigheden elders.
**

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst, die in de zaal ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.
**

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het einde van deze editie.)

De **voorzitter**: Ingekomen is een beschikking van de Voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal houdende aanwijzing van mevrouw J.D.M.P. Aasted-Madsen-van Stiphout tot lid van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad in plaats van de heer Hessels.
Deze beschikking ligt op de Griffie ter inzage.
**

Deze beschikking wordt voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Economische Zaken van harte welkom.
**

*B
!Stemmingen!

Aan de orde zijn de **stemmingen** over het wetsvoorstel **Regels inzake de volledige liberalisering van de postmarkt en de garantie van de universele postdienstverlening (Postwet 20..) (30536)**,
en over:
- de motie-Schouw c.s. inzake het overleggen van een herijkte visie over het beleid rond de verhouding markt en overheid aan de Eerste Kamer in de loop van dit jaar (30536, letter U).

(Zie vergadering van 17 maart 2009.)

De **voorzitter**: Ik geef gelegenheid tot het afleggen van stemverklaringen vooraf.
**

*N

De heer **Elzinga** (SP): Voorzitter. Ondanks uitstel kwam er helaas geen afstel. De regering wil toch doorgaan met de implementatie van de Europese postrichtlijn. Wij dreigen weer eens voorop te lopen, terwijl veel Europese landen mogelijk niet zullen volgen. Ik heb in het debat wel een belangrijke en spijkerharde toezegging genoteerd, namelijk dat als de liberalisering van de postmarkt doorgaat, de nieuwe postbedrijven binnen zes maanden een fatsoenlijke cao moeten hebben afgesproken daar zij anders 100%-arbeidsovereenkomsten zullen moeten toepassen die in elk geval de bescherming van de wettelijke, minimale arbeidsvoorwaarden en omstandigheden garanderen. Mijn fractie is echter van mening dat de wetgever hoe dan ook de wettelijke, minimale arbeidsvoorwaarden moet afdwingen, ook als er geen verdere liberalisering plaatsvindt, en wel direct. De waarschuwingen die de vakbeweging en de SP vanaf het begin hebben laten horen, blijken terecht. Waarvoor gevreesd werd, dat de concurrentie vooral op de arbeidsvoorwaarden zal plaatsvinden, blijkt bewaarheid te worden. De dreigende loonsverlaging voor postbodes met 15%

is voor mijn fractie een onacceptabel gevolg van deze wet. De SP-fractie zal dan ook tegen stemmen.

*N

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Namens de fractie van D66 en de OSF merk ik het volgende op. Wij hebben vorige week hier een groot aantal bedenkingen ten aanzien van deze wet geuit. Die bedenkingen blijven wij houden. Wij vinden dat er onvoldoende Europees speelveld is en dat met deze wet onvoldoende nationale concurrentie tot stand komt. Naar de opvatting van de fracties van D66 en de OSF is de marktwerking met deze wet onvoldoende gewaarborgd. Derhalve zullen wij tegen stemmen.

*N

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Naar de mening van mijn fractie is doorvoering van dit laatste stukje liberalisering in het kader van de Europese afspraken nu niet nodig. Wij zien in Europees verband verschillende speelvelden. Daarnaast is er voor mijn fractie het ernstige bezwaar dat de concurrentie zich vooral lijkt te voltrekken op het gebied van de arbeidsvoorwaarden. Storend in het afgelopen debat vond mijn fractie de wijze waarop de discussie over het wettelijk minimumloon verliep. Naar onze mening behoort het wettelijk minimumloon gegarandeerd te worden door de overheid en niet afhankelijk gesteld te worden van afspraken tussen de sociale partners. Derhalve zal mijn fractie tegen dit wetsvoorstel stemmen.

In stemming komt het wetsvoorstel.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van GroenLinks, de SGP, D66, de OSF, de SP, de PvdD en de Fractie-Yildirim tegen dit wetvoorstel hebben gestemd en die van de overige fracties ervoor, zodat het is aangenomen.

Het woord is aan de heer Schouw.

**

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Op het aller-, aller-, allerlaatste moment van het debat van vorige week heeft de staatssecretaris gezegd dat hij de motie graag wil uitvoeren. Wij kunnen dat registreren onder de toezeggingen. De motie wil ik dan ook intrekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Schouw (30536, letter U) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van behandeling meer uit.

**

*B
!Stemmingen!

Aan de orde is de **stemming over een motie**, ingediend bij het **Europadebat** in het kader van de behandeling van **de brief van de minister en staatssecretaris van Buitenlandse Zaken met de Staat van de Europese Unie 2008-2009 (31702, nr. 1), de bijlagen bij de Staat van de Europese Unie 2008-2009 (31702, nr. 2), het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (V) voor het jaar 2009 (31700-V) en het wetsvoorstel Wijziging van de begrotingsstaten van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (V) voor het jaar 2008 (wijziging samenhangende met de Najaarsnota) (31792-V)**,
te weten:
- de motie-Van der Linden c.s. inzake het versterken van het bewustzijn van het belang van mensenrechten, democratie en rechtsstaat (31702, 31700-V, letter A).

(Zie vergadering van 17 maart 2009.)

De **voorzitter**: Ik constateer dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

**

*B
!Energie-efficiëntie!

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Regels omtrent energie-efficiëntie (Wet implementatie EG-richtlijnen energie-efficiëntie) (31320);

- het wetsvoorstel Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet ter verbetering van de werking van de elektriciteits- en gasmarkt (31374).

De beraadslaging wordt geopend.

*N

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Het onderwerp van vandaag is een complex geheel. Ik heb me afgevraagd waarom. Er zijn technische en inhoudelijke oorzaken. Het gaat om twee wetsontwerpen met verschillende onderwerpen: energiebesparing en betere werking van de energiemarkt. Die onderwerpen zijn met elkaar vervlochten door onder andere de zogenoemde slimme meter, die in beide wetsontwerpen een rol speelt. Een ander gemeenschappelijk punt van beide wetsontwerpen is dat aan de basis ervan een EG-richtlijn ligt, te weten 2006/32. De complexiteit wordt verder vergroot door de vele partijen die erbij betrokken zijn. Naast de overheid zelf zijn dit aan de aanbodkant de netbeheerders, de leveranciers en de meetbedrijven en aan de vraagkant de eindgebruiker. Allen hebben verschillende belangen, maar de voordelen, de besparingen, zijn ook verdeeld over deze partijen.

Ten slotte staat één onderwerp vandaag niet ter discussie, ondanks het feit dat velen in het land daar wel van uitgingen, gezien de vele e-mails die de woordvoerders over dit onderwerp hebben ontvangen, en ondanks het feit dat over dit onderwerp ook tijdens de behandeling van het wetsontwerp zowel in de Tweede als in de Eerste

Kamer is gesproken: het capaciteitstarief. De invoering hiervan is sinds 1 januari een gegeven. Bij brief van 11 maart jongstleden is de overgangsregeling de Eerste Kamer ter informatie toegestuurd, waarvoor ik de minister dank. Nu de Eerste Kamer geen rol is toegekend bij de invoering via een ministeriële regeling, geldt dit voor mijn fractie ook voor de overgangsregeling, althans wat de inhoud ervan betreft. Ik wil wel mijn ongenoegen kwijt over het wetgevingsproces. Er wordt een capaciteitstarief ingevoerd met een ministeriële regeling op basis van de Elektriciteits- en Gaswet, terwijl tegelijkertijd een wijzigingsvoorstel van diezelfde wetten aan de orde is waarbij het capaciteitstarief een belangrijk onderdeel vormt om de administratieve problemen op te lossen, maar wat weer niet met het desbetreffende wetsvoorstel wordt geregeld en waarover de Eerste Kamer dus niets te zeggen heeft. De ongewenste effecten worden dan voor een deel met het Belastingplan en voor een deel met een overgangsregeling weggewerkt. Is de minister het met mij eens dat deze gang van zaken niet de schoonheidsprijs verdient en dat uit het oogpunt van kwaliteit van wetgeving de regeling niet uitblinkt in helderheid? Er is geen burger die hier nog wijs uit kan, hetgeen ook is gebleken uit de talloze e-mails die wij hierover hebben ontvangen van burgers, omdat zij ervan uitgingen dat de Eerste Kamer nog over het capaciteitstarief zou oordelen.

Mevrouw de voorzitter. Ik bouw mijn verdere betoog op aan de hand van de hoofdrolspelers die wij tegenkomen in de voorliggende wetsontwerpen, te weten de netbeheerder, de leverancier en de klant. Ik begin met de netbeheerder.

De genoemde richtlijn heeft als hoofddoel energiebesparing en schrijft de lidstaten voor dat zij op een kosteneffectieve wijze de energie-efficiëntie bij de eindgebruiker verbeteren. Deze richtlijn schrijft daartoe voor dat de lidstaten moeten zorgen dat eindafnemers van elektriciteit, aardgas, stadsverwarming of -koeling en warm water voor huishoudelijke doeleinden tegen concurrerende prijzen de beschikking krijgen over een individuele meter die in het spraakgebruik als slimme meter bekend is geworden. De meter moet het actuele energieverbruik van de afnemer nauwkeurig weergeven en regelmatig informatie geven over de tijd waarin sprake is van daadwerkelijk gebruik. Dat is dus niet echt "real-time information".

De taak van de netbeheerder in dezen is naast het plaatsen en het onderhouden van de meters het aansluiten, afschakelen, knijpen en op het net zorgen voor leveringszekerheid. Volgens het wetsontwerp moeten meetwaarden eens per kwartier worden uitgelezen voor elektriciteit en eens per uur voor gas. De netbeheerder verzamelt kwartier- en uurwaarden en de dagwaarden. Is het juist dat de netbeheerder voor zijn eigen wettelijke taken op het gebied van leveringszekerheid en verbetering van de netbesturing voldoende heeft aan geaggregeerde en geanonimiseerde, dus niet individueel herleidbare, meetdata op basis van kwartier- en uurwaarden? Zo ja, dan zou voor de eigen taken van de netbeheerder een slimme meter in een meetstation op straat- of wijkniveau volstaan. Is dit juist?

De netbeheerder verzamelt de data per aansluiting, per meter, uitsluitend om deze aan de leverancier beschikbaar te stellen. Is dit juist? Is het dan een logische keuze om de netbeheerder met deze taak op te zadelen? Waarom is er eigenlijk voor gekozen om deze taak bij de netbeheerder neer te leggen?

De investeringen in de meters worden gedaan door de netbeheerders. Er wordt door de regering vooral gekeken naar besparingen en die zullen er ongetwijfeld zijn. Voorbij wordt echter gegaan aan de additionele kosten die met de slimme meter gepaard gaan. De kosten van aankoop en installatie van de slimme meters zullen naar verwachting tussen de €150 en €200 uitkomen, in totaal derhalve rond de 2 mld., uitgaande van circa 12 miljoen meters. De inkoop van een simpele gasmeter, niet de elektriciteitsmeter, kost al tussen de €75 en €125, afhankelijk van de wijze van communicatie. Afgezet tegen 12 miljoen meters betekent dit tussen de 900 mln. en 1500 mln. De technische levensduur echter richt zich met name op de beperkte houdbaarheid van de ingebouwde elektronica, hetgeen betekent dat de termijn waarover deze activa kunnen worden afgeschreven sterk wordt bekort. Additionele kosten zullen vooral uit IT-kosten en communicatiekosten bestaan. Voor energiemanagementbesparingen gaat het niet zozeer om een stukje hardware, de meter, maar om de communicatiemogelijkheden, de IT. De energiebranche, waaronder de netbeheerder, zal dus grote bedragen moeten spenderen om benodigde communicatietools operationeel te maken. De meter op zichzelf is niet slim; het is niets meer dan een standenlezer. De meter wordt alleen slim als de communicatie eromheen slim is. Hoe zit het met de zogeheten "stranded costs"? De huidige meterpool vertegenwoordigt ook een waarde op de balans van de netbeheerder. Zodra de oude meters worden weggehaald, kan de boekwaarde terug naar nul. Dit is een enorme kapitaalvernietiging. Wat gebeurt er met die afgedankte meters?

Rondom de kosten van de meetinfrastructuur blijven dus nog allerlei onzekerheden bestaan; zie ook het onderzoek van Frontier Economics. Ook de functionaliteiten van de slimme meter staan nog niet vast. Iedereen die hierbij betrokken is, heeft daar last van. Wanneer kunnen wij de lagere regelgeving tegemoet zien die de eisen stelt waaraan de slimme meter moet voldoen? Is de minister al iets bekend over de resultaten van nu lopende pilotprojecten? Mijn fractie heeft er niet zulke positieve geluiden over gehoord. Meters zouden niet functioneren, er zou sprake zijn van fraude et cetera. Zijn er nog andere problemen te verwachten, als de huidige circa 60.000 pilotprojecten opgeschaald worden?

De netbeheerders moeten deze investeringen terugverdienen met de diensten die zij leveren, te weten transport en distributie van elektriciteit respectievelijk gas -- dat is het capaciteitstarief, het vastrecht gebaseerd op de

doorlaatwaarde van de aansluiting -- met de meetdiensten, het tarief voor de meetinrichting en de periodieke aansluitvergoeding voor het onderhoud van de aansluiting. De maximale hoogte van deze tarieven wordt per netbeheerder vastgesteld door de NMa. Geldt dit voor alle genoemde diensten of zijn er nog vergoedingen waarmee de leverancier een eigen prijsbeleid kan voeren?

De NMa houdt bij de regulering niet alleen rekening met de operationele kosten en de investeringskosten, maar ook met de baten die de slimme meter voor de netbeheerder oplevert, zoals beperkingen van de zogenaamde "netverliezen" -- alleen bij elektriciteit komen deze voor rekening van de netbeheerders; voor gas gaan zij naar de leveranciers via het allocatiesysteem -- het opsporen van storingen in het netwerk, fraudedetectie en het wegvallen van de kosten voor de meteropname. Deze laatste besparingen zullen wel tegenvallen. De meteropnemer heeft al grotendeels plaatsgemaakt voor het zelf invullen van kaartjes c.q. het doorgeven van de meterstanden via internet. Is het niet waarschijnlijk dat ook slimme meters in de toekomst eens in de drie jaar fysiek dienen te worden gecontroleerd op werking en manipulatie, zodat ook deze besparingen lager uitvallen?

Er is nog veel onduidelijk. Het enige dat vaststaat is dat de consument niet hoeft te betalen. Kunnen de netbeheerders wel voldoende rendement maken en gaat deze behoorlijk grote investering niet ten koste van met name de investeringen die de netbeheerders na de splitsing in de infrastructuur moeten doen? Is het niet zo dat het meterpark perfect is, maar het net niet? Kunnen wij dezelfde problemen verwachten die wij bij de splitsing van de NS hebben ondergaan? Is het niet zo dat bij dit onderdeel, te weten voldoen aan de eisen die de EG-richtlijn de lidstaten en dus ook ons land oplegt inzake energiebesparing, van de genoemde partijen de regering er het meeste belang bij heeft om daaraan te voldoen, maar er zelf geen cent voor over heeft en de kosten bij de netbeheerder legt, die het uit eigen zak moet betalen?

De heer **Reuten** (SP): Senator Kneppers zegt: het enige dat vaststaat is dat de consument niet gaat betalen. Daar zijn toch wat tegenstrijdige berichten over. Ik herinner mij een passage uit de nadere memorie van antwoord waarin de minister suggereert dat bepaalde kosten toch door de consument opgebracht moeten worden. Misschien moet de minister ons er straks nader over informeren. Ik zou de stelligheid van mevrouw Kneppers graag onderschrijven, maar ik heb er vraagtekens bij.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Wij wachten het antwoord van de minister af.

De leverancier krijgt naast de verantwoordelijkheid voor de levering van energie de verantwoordelijkheid voor de administratieve verwerking van de verbruiksgegevens, te weten het uitlezen, verwerken en rapporteren van meetdata. Dit is het zogenaamde "leveranciersmodel". Daartoe krijgt hij van de netbeheerder om niet de dagwaarden op het niveau van het huisadres. Kosten bij de leverancier betreffen de eisen aan facturering en het aanpassen van de ICT-systemen, samen met de netbeheerder, aan de koppeling met de op afstand leesbare meters.

Het voordeel voor de leverancier is dat de administratieve systemen eenvoudiger en dus goedkoper worden. De baten bestaan uit kostenbesparingen als gevolg van vereenvoudigde verwerking van verbruiksgegevens, minder klachten over facturen -- geen geschatte meterstanden meer -- daardoor lagere belasting van de callcenters en potentiële opbrengsten door innovatieve diensten die door de slimme meter mogelijk moeten worden gemaakt. Voordeel voor de afnemer is dat hij een aanspreekpunt krijgt. Er zijn nogal wat consumenten die veronderstellen dat dit gemak voor de leverancier in combinatie met de kostenbesparingen het belangrijkste argument is om de slimme meter in te voeren. Wat vindt de minister van dit argument?

Wil de leverancier beschikken over kwartier- dan wel uurwaarden bij elektriciteit respectievelijk gas, dan moet hij daarvoor ondubbelzinnig toestemming hebben van de verbruiker, te weten de huurder of de eigenaar van het pand. Hetzelfde geldt voor derden. Betekent dit dat ieder bedrijfje anders dan de eigen leverancier dat denkt met besparingsadviezen een boterham te kunnen verdienen, met toestemming van de afnemer toegang tot de meetdata kan vragen? En moet de netbeheerder daaraan meewerken door ook aan anderen dan de eigen leverancier kosteloos deze gegevens op basis van kwartier-, uur- dan wel dagwaarden te verschaffen? Indien het antwoord op deze vraag positief luidt, vindt de minister het dan terecht dat anderen daar geld mee verdienen en dat de netbeheerder kosteloos de gegevens moet verschaffen terwijl deze zoveel investeringen moet doen?

Dan kom ik bij de afnemer of de klant. Door het zogenaamde leveranciersmodel krijgt de klant één aanspreekpunt voor al zijn energiezaken. De klant krijgt van zijn leverancier elke twee maanden één overzicht, voor transport en levering tezamen. Wat betreft de levering krijgt de klant een overzicht van zijn daadwerkelijke energieverbruik over die periode. Deze informatie moet ertoe leiden dat de afnemer zijn energieverbruik kritisch gaat bekijken oftewel de klant moet aan energiemanagement gaan doen.

De besparing van 2% tot 10% moet komen van structurele gedragsverandering van de eindgebruiker die moet leiden tot minder energieverbruik. Ik denk dat wij het erover eens kunnen zijn dat niets zo moeilijk is als gedragsverandering bij mensen te bewerkstelligen en dan ook nog structureel. De middelen om deze gedragsverandering te bereiken zitten echter niet in dit wetsvoorstel. Dat zijn de extra toeters en bellen, de additionele dienstverlening, op de slimme meter die leveranciers van energiediensten kunnen gaan ontwikkelen en tegen betaling aanbieden aan afnemers. Zien wij het juist dat de minister wel

alvast de besparingen inboekt? Gaat de minister nog flankerend beleid ontwikkelen om gedragsverandering bij burgers structureel te bewerkstelligen? Zo ja, waaraan denkt de minister?

Het normale tweemaandelijkse overzicht is gebaseerd op de dagwaarde. Kan de minister aangeven of de gemiddeld geïnteresseerde afnemer hieruit iets kan concluderen omtrent zijn energieverbruik? Is deze verbruiksinformatie op basis van dagwaarde actueel genoeg en bovendien eens per twee maanden frequent genoeg? Of is het enige voordeel dat de klant een rekening ontvangt op basis van daadwerkelijk verbruik in plaats van een voorschotnota? Gaat de regering er bij alle berekende voordelen van de slimme meter van uit dat de afnemers straks en bloc zullen vallen en dus betalen voor de slimme extra diensten? Als wij dat niet doen, hoe zit het dan met de besparingen?

De slimme meter zelf gebruikt meer energie dan de huidige mechanische meter. De gebruiker heeft een modem nodig en communiceert via de elektriciteitskabel of via de mobiele telefoon. Per huishouding neemt dit aan stroom circa 0,5% van het gemiddelde energiegebruik per jaar, ongeveer 17 kWh, en dan hebben wij het nog niet over alle servers die de gegevens moeten verwerken. De huidige mechanische meter gebruikt ook energie, maar dat is maar een klein beetje. Mensen die alleen een slimme meter krijgen omdat het verplicht is en die verder niet geïnteresseerd zijn in hun verbruik, gaan dus alleen al door de slimme meter meer verbruiken. Is de minister het hiermee eens? Met andere woorden, is de slimme meter wel efficiënt en worden de besparingen wel bereikt?

Zojuist heb ik als voorzitter van de commissie voor Economische Zaken een petitie in ontvangst genomen die door bijna 12.000 burgers is ondertekend. De griffie en de woordvoerders in dit dossier zijn overladen met e-mails, brieven en telefoontjes van verontruste burgers. De felheid en de toonzetting daarvan in sommige gevallen heeft mij verontrust. Hier is iets fundamenteel fout gegaan in de communicatie met de burgers. De een is bang dat de regering hem uitlevert aan commerciële, belanghebbende bedrijven, de ander is juist bang dat de overheid achter de voordeur kijkt, en beiden hebben het over hetzelfde. Waar of niet, deze perceptie bestaat.

Gistermorgen las ik de laatste column van Riek Bakker in Het Financieele Dagblad, met als titel Communiceren is allesbepalend voor succes. Dit artikel gaat niet over de slimme meter, maar over communicatie. Riek Bakker schrijft: "Mijn boodschap aan iedereen die beroepsmatig met mensen werkt, in de politiek, in de zorg, in het bedrijfsleven, in de media, blijft: neem mensen serieus. Dat betekent informeren, communiceren en reflecteren."

Wat kan of gaat de minister doen, in het geval dat het wetsvoorstel wordt aangenomen, om burgers te overtuigen die de meter per se niet in hun huis willen? Wat kunnen de netbeheerders en de leveranciers doen?

De indieners van de petitie achten het wetsvoorstel in strijd met het doelbindingsprincipe. Het registreren van energieverbruik van burgers dient om de kosten van de hoeveelheid afgenomen energie te kunnen berekenen. Andere mogelijkheden van de slimme meter, zoals het op afstand afsluiten, zijn volgens deze burgers op grond van dit principe niet geoorloofd. Wat vindt de minister van dit argument?

De indieners van de petitie zijn verontrust over hun privacy, beveiliging en het gevaar van straling. Over elk van deze onderdelen heb ik nog een enkele opmerking. Omdat de meetwaarden niet real time worden uitgelezen, maar op kwartier- of uurwaarden is door de netbeheerder, als hij er al in geïnteresseerd zou zijn, niet precies na te gaan welke apparaten bewoners gebruiken. Kan de minister aan mij als alfa uitleggen wat er technisch of anderszins nodig is om uit meetgegevens conclusies te trekken over apparaten die de bewoner in huis heeft en over zijn gebruik daarvan?

Wel is het mogelijk om op basis van kwartierwaarden te concluderen of de bewoners thuis zijn. Een simpele oplossing voor dit probleem is het gebruik van tijd- of schakelklokken, maar dat kost energie. Mijn fractie vraagt zich af of het systeem technisch voldoende te beveiligen is. Of is het mogelijk dat onbevoegden in de straat gegevens van gebruikers aftappen, zoals ook gebeurt met draadloze computernetwerken? Beveiliging moet op het niveau van het interbancaire betalingsverkeer, zei de minister afgelopen vrijdag in Netwerk. Dat moet, maar gaat het ook op dat niveau gebeuren? Wat is de verantwoordelijkheid van de netbeheerder en wat moeten bewoners zelf doen? Kan de minister nog iets zeggen over het risico van straling van de meter en de invloed op de gezondheid van de bewoners? Daarover hebben ons ook vragen bereikt.

Mijn fractie heeft twijfels over de financiële baten van de slimme meter. Wat betreft de maatschappelijke of milieubaten zijn wij vooralsnog ook sceptisch over de energiebesparing. Er zal meer moeten gebeuren om afnemers zich bewust te laten worden van hun energieverbruik en de mogelijke besparingen. Dit is nog maar het begin. De belangrijkste voordelen zitten wellicht in de diensten die kunnen worden geleverd via de slimme meter. Maar is de consument hierin geïnteresseerd, met name als hij voor die dienstverlening moet gaan betalen?

Mijn fractie ziet de winst van de slimme meters vooral in de toekomst bij decentrale energieopwekking zoals zonnepanelen of warmtepompen. Welke investeringen moeten de netbeheerders nog doen om decentrale opwekking mogelijk te maken? Zijn zij daartoe bereid, terwijl zij zelf niet aan decentrale opwekking verdienen vanwege het capaciteitstarief? Wat is hun belang? Hoe denkt de minister dit op te lossen? Geldt niet hetzelfde voor de leveranciers? Zien zij geen concurrentie in decentrale opwekking?

Wat de overheid betreft, als burgers straks wel massaal hun gedrag aanpassen en hun energieverbruik verminderen, komt die financiële besparing dan de burger toe of eigent de overheid zich een deel daarvan toe, al dan niet via de energiebelasting?

Het definitieve standpunt van mijn fractie hangt af van de beantwoording van onze vragen door de minister.

*N

De heer **Doek** (CDA): Voorzitter. Vandaag behandelen we twee energiewetten. De behandeling van wetsvoorstel 31320 had natuurlijk veel eerder kunnen plaatsvinden. Het betreft de een-op-een omzetting van de richtlijn van april 2006, welke implementatie vóór 17 mei 2008 had dienen te geschieden. Door een besluit van de Tweede Kamer om dit wetsvoorstel tegelijk te behandelen met wetsvoorstel 31374 behandelen wij vandaag de twee wetten tezamen.

Zoals bekend behandelen beide wetsvoorstellen deels dezelfde problematiek: de invoering van de slimme meter of wellicht moet je zeggen: een moderne meter. Daarnaast introduceert wetsvoorstel 31374 het nieuwe marktmodel voor de kleinverbruikersmarkt. Tegelijkertijd wordt het systeem van de transportkosten op basis van het variabele kWh-tarief vervangen door een vastrecht. Dit vastrecht is afhankelijk van de doorlaatwaarde van de aansluiting en niet langer van het daadwerkelijk gebruik van het netwerk.

Een voor onze fractie opmerkelijke zaak is dat de Tweede Kamer heeft gemeend om de aanvankelijk in het wetsvoorstel opgenomen verjaringstermijn voor vorderingen voortvloeiende uit leveringen en diensten bij amendement-Hessels/Samsom op stuk nr. 33 te vervangen door een vervaltermijn.

Achtereenvolgens wil ik stilstaan bij de volgende onderwerpen: de omzetting van de richtlijn in het wetsvoorstel 31320 tot introductie van de slimme meter; het nieuwe marktmodel; de vervaltermijn; de introductie van het capaciteitstarief.

Zoals gezegd behelst de richtlijn 31320 bepalingen over de slimme meter, waarover ik hierna zal spreken, maar ook bepalingen over maatregelen om tot efficiënt gebruik van energie te komen. Terecht wordt er in de memorie van toelichting op gewezen dat de ambities van het kabinet op dit terrein groter zijn dan de verplichtingen uit deze richtlijn. De maatregelen die worden voorgeschreven, kunnen worden gezien als een ondersteuning van het beleid van het kabinet op dit terrein. Onze fractie steunt dit beleid en daarmede ook dit wetsvoorstel. Op één punt van het aanvankelijke wetsvoorstel ga ik nog even in. Dat betreft de artikelen 9 en 18, die een implementatie van nieuwe richtlijnen op het gebied van energiebesparing bij algemene maatregel van bestuur mogelijk maakten. De CDA-fractie heeft met instemming kennisgenomen van de nota van wijziging waarin op dit snode plan wordt teruggekomen. Overigens is het wetsvoorstel dat dit trachtte te regelen, ook reeds ingetrokken.

De introductie van de slimme meter is een serieus onderwerp. Het is begrijpelijk dat menige burger de wenkbrauwen zal fronsen bij het horen van de term "slimme meter" en bij het feit dat deze binnen zes jaar overal wordt ingevoerd. Dat is niet ten onrechte, want problemen bij onder andere de ov-chipkaart, de kilometerheffing en problemen van de overheid om enigszins grootschalige ICT-projecten goed te managen, maken de burger terecht sceptisch. Als dan ook nog op afstand zijn energieverbruik per tijdseenheid van zelfs een kwartier kan worden afgelezen en zijn verbruik kan worden geregeld, is het begrijpelijk dat ook aspecten van privacy aan de orde worden gesteld. Terecht zijn door deze Kamer vragen gesteld over de privacyaspecten die zijn verbonden aan het doorgeven van gebruik per dag, uur en kwartier. Naar ons oordeel is de minister in de nadere memorie van antwoord afdoende ingegaan op deze aspecten. Met name dat het gaat om geaggregeerde gegevens en niet om gegevens per huisaansluiting, stelt ons gerust. Pas als een afnemer energieadviezen wil ontvangen, kan hij toestemming geven om zijn gedetailleerde gegevens aan een dienstverlener of zijn leverancier ter beschikking te stellen. Die voorafgaande toestemming is voor onze fractie essentieel.

Voor de CDA-fractie is het van belang dat het wetsvoorstel met name op dit punt is gewijzigd. Immers, het College Bescherming Persoonsgegevens had in zijn advies van 17 juni 2008 geadviseerd om het wetsvoorstel niet in te dienen voordat met zijn opmerkingen rekening zou zijn gehouden. In de brief van 27 juni 2008 concludeert het college: "Met de nota van wijziging en de begeleidende toelichting in de brief aan de Tweede Kamer vervallen de geconstateerde strijdigheden van het wetsvoorstel met de Wbp in die mate dat het CBP geen aanleiding ziet tot het maken van aanvullende inhoudelijke opmerkingen." Dat hebben wij de voorzitter van het college afgelopen vrijdag in Netwerk klip-en-klaar horen herhalen.

Voor onze fractie is duidelijk dat aan de introductie van de slimme meter ook voordelen zijn verbonden voor het administratieve proces tussen leverancier en afnemer in geval van verhuizingen, overstap naar een andere leverancier en dergelijke. Tevens biedt de slimme meter technische voordelen, zoals het makkelijker opsporen van storingen en het vroegtijdig signaleren van piekbelastingen.

Een ander aspect van de invoering van de slimme meter betreft de innovatie die daarmee op het gebied van energiebesparing valt te bereiken, wat ook een van de kabinetsdoelen is. Wel vragen wij de minister om bij de introductie van deze nieuwe meter ervoor te zorgen dat het geen speeltje wordt van mensen en organisaties die vinden dat alles wat potentieel gunstige milieueffecten kan hebben, aan deze meter moet kunnen worden opgehangen. Daarmee zouden wij ook een heleboel andere mensen een heel duur apparaat bezorgen, waarvan zij waarschijnlijk veel mogelijkheden niet zouden benutten. Wij vragen de minister dringend om de voor- en nadelen van de straks verplichte invoering uitgebreid aan de consumenten uit te leggen.

De heer **Reuten** (SP): Het College Bescherming Persoonsgegevens meldt in zijn brief naar aanleiding van de wijziging dat er voor het uitwisselen van gegevens een wettelijke basis is. Daarom is er geen strijdigheid, maar ligt de wettelijke basis in het voorliggende wetsvoorstel. Zie ik dat goed?

De heer **Doek** (CDA): Ik denk dat dit juist is. Daarom is er ook een wijzigingsvoorstel gekomen.

De heer **Reuten** (SP): Dan is dat toch iets heel merkwaardigs? Er is een probleem met de uitwisseling van persoonsgegevens. Normaal gesproken kun je die persoonsgegevens uitwisselen indien daar een wettelijke basis voor is. Die wettelijke basis ligt echter in dit wetsvoorstel.

De heer **Doek** (CDA): U herhaalt zich. U zegt iedere keer hetzelfde, namelijk datgene wat in het wetsvoorstel staat. Dat is juist een van de aanbevelingen: om te voorkomen dat het uitwisselen van inlichtingen en gegevens zomaar gebeurt, kan dat alleen met toestemming van de gebruiker. Het lijkt mij niet meer dan logisch dat je dat dan in de wet opneemt.

De heer **Reuten** (SP): Mijns inziens is dit een zeer formalistisch argument van het college.

De heer **Doek** (CDA): Dat is het helemaal niet, want daarmee wordt in het wetsvoorstel op een uiterst praktische manier juist een hek gezet om het zomaar verschaffen van informatie. Men moet dus toestemming geven. Daarmee is voldaan aan wat door artikel 8 EVRM noodzakelijk is.

Voorzitter. Nogmaals, wij willen de minister dringend vragen om de voor- en nadelen van de straks verplichte invoering uitgebreid aan consumenten uit te leggen. Onderdeel van de voorlichting zouden ook de financiële gevolgen voor de afnemer moeten zijn. Mijn fractie is, mede tegen de achtergrond van de onrust over de schielijke invoering van het capaciteitstarief, zeer geïnteresseerd in de plannen van de minister op dit terrein. Op welke wijze denkt zij een en ander te gaan aanpakken?

De introductie van het nieuwe marktmodel is een logisch gevolg van de ingezette liberalisering en van de door te voeren splitsing tussen netbeheerders enerzijds en producenten en leveranciers anderzijds. Het maakt dat de afnemer één aanspreekpunt, één rekening en één klachtenloket krijgt, te weten: de leverancier. Alleen voor storingen zal men contact hebben met de netbeheerder. Daarvoor bestaat ook nu al één landelijk storingsnummer. Dat brengt alleen maar grote voordelen voor de consument.

Mijn aandacht werd getrokken door een artikel in Het Financieele Dagblad van vrijdag 30 januari 2009, geschreven door Barbara Baarsma en Michiel de Nooij van SEO Economisch Onderzoek. Deze auteurs wijzen op een tot nu toe onderbelicht gebleven aspect van de splitsing, waar ik toch aandacht voor wil vragen. Zij nemen de stelling in dat de netbedrijven geen prikkel meer hebben om klantgericht te werken, omdat ze geen onderdeel meer zullen zijn van een bekende energiemaatschappij. Immers, het deert netbedrijven niet dat een klant bij een leverancier wegloopt, want die klant kan hoe dan ook niet weg bij de netbedrijven. De auteurs vrezen dat de netbeheerder vervalt in ouderwets monopoliegedrag: een aanbodgestuurde benadering, zonder oriëntatie op de klant. Wat denkt de minister te doen, al dan niet samen met de Energiekamer van de NMa, om dergelijk gedrag te voorkomen en desnoods te bestraffen?

Ik ga verder over de vervaltermijn. Onze fractie was in eerste instantie tevreden met het opnemen van een verjaringstermijn in artikel 95cb, vierde lid en artikel 31, lid 10 van de Elektriciteitswet 1998. Dat was een correcte uitwerking van een toezegging van de minister aan deze Kamer, zoals zij ook aangeeft in de memorie van toelichting. Het moet onze fractie van het hart dat de minister wel heel makkelijk amendering aan de Tweede Kamer heeft overgelaten. Als voorbeeld noem ik woorden van de minister van de volgende strekking: laat ik daar kort over zijn, de heren Hessels c.s. hebben gewoon gelijk. Een andere zinsnede van de minister luidt: ach, er is dus een beetje verschil van inzicht tussen de indieners van dit amendement en de Eerste Kamer, maar goed, dat lossen zij zelf maar op.

Wat is een toezegging van de minister aan deze Kamer dan eigenlijk nog waard? Houdt dat in dat wij voortaan maar meteen een novelle moeten vragen en het wetsvoorstel moeten aanhouden? Wij mogen er toch in gemoede van uitgaan dat de minister zich zeer zal inspannen om de Tweede Kamer ervan te overtuigen dat een toezegging behoort te worden nagekomen als zij hier een toezegging doet. Graag horen wij een reactie van de minister.

Nu kom ik op zaak zelf. In het debat over de Warmtewet heb ik er namens mijn fractie voor gepleit dat de minister van Economische Zaken in samenwerking met de minister van Justitie komt tot een stroomlijning van diverse bepalingen rond consumentenbescherming. Op dit punt heeft de minister in het debat over de Warmtewet toegezegd, dit te bespreken met de minister van Justitie en deze Kamer daarover schriftelijk te informeren. Is hierover reeds contact geweest met de minister van Justitie?

Ik kom te spreken over de introductie van het capaciteitstarief. De redenen voor de invoering van het capaciteitstarief zijn door de minister in diverse stukken uitvoerig toegelicht. De invoering op zich wordt door onze fractie onderschreven. Maar ik constateer, waarschijnlijk samen met andere woordvoerders, dat de communicatie over deze invoering beneden alle peil is geweest. Ik kom er in dit debat nadrukkelijk op terug, omdat door deze werkwijze het draagvlak voor overheidsmaatregelen onzes inziens negatief wordt beïnvloed.

Ook de minister heeft blijkbaar onderkend dat een en ander niet goed is gegaan. Eindelijk verscheen op 11 maart jongstleden de brief van de minister met voorstellen om de gevolgen voor een

aantal categorieën te verlichten. Het moet de CDA-fractie van het hart dat de wijze van aanpak van de gesignaleerde problemen op ons overkomt als geknutsel. De wijze van aanpak is daarenboven zo gecompliceerd dat wij ons serieus afvragen hoe dit aan de gebruikers is uit te leggen en voorts op enig begrip zou kunnen rekenen. Tevens kan worden geconstateerd dat de voorgestelde extra heffingen op de niet-getroffen gebruikers in strijd is met het uitgangspunt van de capaciteitsheffing om een einde te maken aan de socialisering van een deel van de kosten.

Een heikel punt blijft dat, ondanks een laag tarief van €50 exclusief btw voor een capaciteitsverlaging, de gebruiker wel degelijk eerst een installateur zal moeten laten komen om te beoordelen of een verkleining van de capaciteit mogelijk is. Gezien de normale voorrij- en uurtarieven zal hier doorgaans een veelvoud mee zijn gemoeid.

Na deze algemene opmerkingen sta ik stil bij de voorgestelde regelingen. Wij houden ons hier immers ook bezig met uitvoering van wet- en regelgeving, alhoewel dat niet dagelijks het geval is. De alsnog voorgestelde tegemoetkoming van €119,62 voor aansluitingen zonder verblijfsfunctie, de beroemde liften, wordt opgenomen in het Belastingplan 2010, als ik het goed zie. Dit gebeurt door middel van een daarvoor noodzakelijke wijziging van de wet inzake de milieutoeslag. Deze gaat pas per 1 januari 2010 in.

Betekent dit dat over 2009 gewoon het hogere tarief moet worden betaald? Deze maatregel kost volgens de minister 23 mln. en zal door een verhoging van het energiebelastingtarief door iedereen moeten worden opgebracht. Voor een gewone gebruiker komt dit neer op €2,72 per jaar, wat overigens een klein bedrag is. Voor een bedrijf komt dit neer op €8 per jaar. Dit alles moet weer worden uitgelegd.

Verder komt er een overgangsregeling voor afnemers die substantieel nadeel ondervinden van de invoering van het capaciteitstarief. Daarvoor is op korte termijn een wetsvoorstel nodig. Het in te dienen wetsvoorstel moet volgens de minister met stoom en kokend water worden klaargemaakt en worden behandeld door het parlement. Vanuit dat wetsvoorstel moeten netbeheerders tegemoetkomingen gaan verstrekken in 2009 en 2010. De tegemoetkoming bedraagt in 2009 38% en in 2010 19% van de meerkosten voor de getroffen gebruikers. In de brief staat nergens wat een "substantieel nadelig nota-effect" is. Daarom vraag ik het de minister nu maar.

De kosten mogen blijkbaar niet hoger zijn dan de door de sector geschatte besparingen als gevolg van de invoering van het capaciteitstarief. Die besparingen worden geschat op 30 mln. per jaar. Desalniettemin leidt een en ander toch weer tot een opslag op de transporttarieven voor kleinverbruikers in 2010 en 2011. Laat ik net denken dat de transporttarieven worden afgeschaft en door het capaciteitstarief worden vervangen. Kan de minister dat nog eens uitleggen?

Al dit "pleistertje plakken" had kunnen worden voorkomen door eerst goed na te denken over de vormgeving van het capaciteitstarief. Overigens vormt de introductie van het capaciteitstarief geen onderdeel van het voorliggende wetsvoorstel. Deze is geregeld in de Regeling tariefdragers, die reeds per 1 januari is ingevoerd.

De vraag dringt zich op of het niet verstandiger zou zijn geweest om voor een paar jaar te kiezen voor een eerbiedige werking door het begrip "aansluitingen zonder gebruiksfunctie" tijdelijk voor bestaande aansluitingen gelijk te stellen met "aansluitingen met gebruiksfuncties". Dit betreft gewoon een heel eenvoudige uitfasering. Iedereen heeft dan de tijd om het op tijd aan te passen en gaat vervolgens over het op hogere tarief. Onze fractie verneemt graag van de minister een uitgebreide reactie op deze suggestie.

Zoals altijd wachten wij het antwoord van de minister met belangstelling af.

De heer **Reuten** (SP): Begrijp ik nu dat u het proces "geknutsel" vindt, of geldt dat ook voor de uitkomst?

De heer **Doek** (CDA): De uitkomst is ook niet helemaal kostendekkend voor de mensen.

De heer **Reuten** (SP): Met de uitkomst bent u dus tevreden?

De heer **Doek** (CDA): Nee, helemaal niet. Ik doe juist de suggestie dat het beter anders had gekund. Er moet immers nu een aantal maatregelen worden genomen: twee wettelijke maatregelen, een maatregel met een spoedwet, twee maatregelen met een wijziging van het Belastingplan en een maatregel met een subsidieregeling voor een waterpomp. Dan kun je je toch afvragen welk belang ermee is gemoeid, hoe wij dit aan consumenten moeten uitleggen, hoe energiemaatschappijen dit aan consumenten moeten uitleggen en hoe departementen dit in de voorlichting doen. Daarom heb ik het ook zo in detail behandeld, zodat ik kon aangeven dat wij in dit land allemaal niet zitten te wachten op dit soort wetgeving en uitvoeringsregelingen.

*N

De heer **Reuten** (SP): Mevrouw de voorzitter. Ik spreek mede namens de Partij voor de Dieren.

Bij mijn aanvankelijke oriëntatie op dit wetsvoorstel dacht ik: dat lijkt mij een redelijk voorstel, want energiebesparing is wenselijk. Ik neem aan dat het zo ook de minister verging. Naarmate ik mij meer verdiepte in het voorstel, zag ik geleidelijk aan ook een aantal bezwaren. Ik neem aan dat het zo ook de minister verging.

Ik bespreek vier bezwaren aangaande de gezondheid, de waarborging van de veiligheid en de privésfeer, het milieu, en de kosten. Daarbij neem ik aan dat de minister die bezwaren reeds met mij deelt of dit wellicht na mijn betoog doet. Ik hoor straks graag haar afweging van deze bezwaren tegen het beoogde voordeel van energiebesparing.

Energiebesparing is namelijk het voornaamste beoogde voordeel van dit wetsvoorstel. De minister meent dat energiebesparing bereikt kan worden door verbetering van de werking der gas- en elektriciteitsmarkten. Dit is een bekende mantra. Mevrouw de voorzitter, nu denkt u natuurlijk ook: daar krijgen we het bekende Economische Zaken-verhaal weer.

De **voorzitter**: Mijnheer Reuten, mevrouw de voorzitter denkt in dezen in het geheel niet.
**

De heer **Reuten** (SP): Dat hoeft ook niet, want in dit geval zouden u en ik ongelijk hebben gehad. Ditmaal beoogt het ministerie van Economische Zaken verbetering der marktwerking eens niet door liberalisering, maar door 7,5 miljoen huishoudens direct of indirect de gedwongen aanschaf op te leggen van een apparaat, of apparaten, waar zij niet om gevraagd hebben. Dit is gedwongen nering. Is het ministerie van zijn 25-jarig neoliberale geloof gevallen? Dit is een retorische vraag.

De voornaamste besparing moet volgens de minister bereikt worden doordat consumenten via de slimme gas- en elektriciteitsmeter voortdurend geïnformeerd worden over hun energieverbruik. Zij zouden zich dan automatisch gaan matigen of het verbruik anders over de dag gaan verdelen. Hier, en alleen hier, zou het ecologische voordeel moeten liggen. Kema schat de jaarlijkse besparing op 4% voor gas en elektriciteit, maar houdt er rekening mee dat het slechts 1% zou kunnen zijn. Let wel, het gaat om een matiging ten opzichte van de huidige trendmatige groei. De contante waarde van de 4% besparing gesommeerd over 50 jaar -- hierover straks meer -- is door Kema op 3,2 mld. geschat. Dat klinkt beter dan enkele tientallen miljoenen per jaar.

Ik heb geen gronden om aan te nemen dat dit zonder moreel appel en grootschalige campagnes bereikt wordt. De vraag aan de minister is natuurlijk of zo'n appel met campagnes niet evenzeer met de huidige meters te realiseren is, en waarom dit geen overeenkomstig effect zou hebben. Al met al zou dit een stuk goedkoper zijn. Op de kosten kom ik straks terug.

Ik wil graag antwoord van de minister, maar ik ken haar commentaar al ten dele uit de nadere memorie van antwoord. Ten eerste: KEMA was te optimistisch, vandaar dat SenterNovem en daarmee EZ de veronderstelde besparing gehalveerd heeft tot 2%. Ten tweede, zelfs deze besparing noemt de minister "niet hard". We zetten dus een miljardenproject op de rails, met grote onzekerheden met betrekking tot de mogelijke verliesgevendheid -- daarover straks meer -- waarvan we zelfs niet weten of de beoogde energiebesparing enigermate hard is.

Ten slotte op dit punt: met de wijze waarop de minister het capaciteitstarief in combinatie met compenserende energiebelasting invoerde, heeft zij zich de mogelijkheid ontnomen deze instrumenten in te zetten voor energiebesparend gedrag. Mijn partijgenoot Jansen uit de Tweede Kamer wees erop, en ook de Consumentenbond. Door het capaciteitstarief wordt de prikkel voor energiebesparing geminimaliseerd. Door vervolgens energiebelasting in te zetten als tariefcompensatie vervliegt het als energieverbruikafremmer. Het is volkomen onbegrijpelijk dat in een wetsvoorstel waarmee energiebesparing wordt beoogd, twee daaraan tegengestelde maatregelen worden getroffen. Ik vraag de minister, ons dit uit te leggen.

Ik kom nu bij de vier genoemde bezwaren. Ten eerste de gezondheidsaspecten. Ik ben niet deskundig op dit terrein, maar ik heb mij door een deskundige van Nuon laten vertellen dat een op de duizend personen gezondheidsstoornissen ondervindt of gaat ondervinden van de elektromagnetische straling waarmee de invoering van slimme meters gepaard gaat. De Gezondheidsraad spreekt zelf over enkele procenten van de bevolking. Ik vraag de minister, advies te doen uitbrengen door de Gezondheidsraad met betrekking tot de vraag of personen die in hun eigen perceptie last ondervinden van deze straling, daaraan niettemin door de Staat gedwongen blootgesteld moeten kunnen worden. Voorts vraag ik de minister, de Kamer hierover te informeren en naar aanleiding van dit advies -- indien dit hiertoe aanleiding geeft -- de wetten en regels op het terrein van de minister aan te passen, ten minste zodanig dat personen niet gedwongen bloot worden gesteld aan straling.

Ten tweede: de schending van de privésfeer. De frequentie en intensiteit waarmee verbruiksgegevens van individuele huishoudens ter beschikking komen aan energiebedrijven, houdt in dat de laatste vrij nauwkeurig op de hoogte geraken van het doen en laten van personen op dit terrein. Mevrouw Kneppers refereerde daar eerder al aan. Mijn fractie en de vele personen die ons erover schreven, inclusief de Consumentenbond en mensenrechtenorganisaties, achten dit een ontoelaatbare inbreuk op de privésfeer. Daarbij komt dat de minister ons er niet van heeft kunnen overtuigen dat het kraken en kapen van de betreffende computers uitgesloten moet worden geacht. De gegevens kunnen daarmee ter beschikking komen aan kwaadwilligen, bijvoorbeeld aangaande de vraag of iemand al dan niet thuis is. Voorts is het niet uitgesloten dat kwaadwilligen selectief individuele huishoudens, of ook hele wijken, van elektriciteitsvoorziening kunnen afsluiten. Ik stel de minister hierover drie vragen. Acht zij de bedoelde schending van de privésfeer onbeduidend? Acht zij het uitgesloten dat de betreffende computers gekraakt en gekaapt worden en welke garanties kan zij het Nederlandse volk hier eventueel over afgeven? Met welke catastrofes op dit terrein houdt zij niettemin rekening? Voorzorg in dezen mag toch immers verwacht worden van de Staat.

Ik kom tot het derde bezwaar: onduidelijke zorg voor het milieu. Er staan in Nederland zo'n 15 miljoen gas- en elektriciteitsmeters. Na meer dan 30 jaar gebruik functioneren die doorgaans nog prima, en de levensduur is bovendien goed te verlengen door revisie. Ecologisch gezien is dit een

voorbeeld van relatief duurzame apparatuur. Die 15 miljoen meters -- zo is het voorstel -- gaan we nu in korte tijd allemaal vervangen door relatief storingsgevoelige meters die zelf een aanzienlijke hoeveelheid energie gebruiken, die volgens experts slechts zo'n tien tot vijftien jaar zullen meegaan en die na buitengebruikstelling schadelijk voor het milieu zijn. Ook het rondpompen van computerdata tussen huishoudens, netbeheerder en leveranciers slurpt energie. De slimme meterproducenten realiseren op korte termijn een omzet van zo'n 1,3 mld. en op langere termijn een vervangingsomzet die minstens zes maal hoger ligt dan thans. Fijn voor de meterproducenten -- naast de installateurs zijn zij de grote belanghebbenden bij dit voorstel -- maar minder fijn voor het milieu. Zouden we die 15 miljoen af te danken meters op een rij leggen, dan komen we uit op een afstand van hier tot Johannesburg, of van hier tot vrijwel in Tokio: 9000 km.

Het is merkwaardig dat een wetsvoorstel waarmee beoogd wordt energie te besparen -- mede uit ecologische overwegingen -- in dit opzicht een forse aanslag op het milieu doet. Als ik het goed zie, dan zijn deze ecologische kosten van meterdestructie en dataverkeer niet meegenomen in de kosten-batenanalyse bij het wetsvoorstel. Van de minister hoor ik straks graag de bevestiging dan wel ontkenning hiervan. En bij bevestiging word ik graag ingelicht over de redenen van deze veronachtzaming.

Dit brengt mij tot het vierde bezwaar: de zeer grote risico's en onzekerheden van het project, blijkend uit de diverse kosten-batenanalyses. Ik begin met drie voorbeelden.

Het eerste voorbeeld. De grootste kostenpost zijn de meters. KEMA schat de kosten per stuk op €100, Frontier schat ze op €180; bij ieder is dit bedrag het bandbreedtemidden. Senator Kneppers had het net zelfs over €200. Voor 7,5 miljoen huishoudens is dat een verschil van 600 mln. Het gaat om een investeringsverschil dat in de KEMA-analyse 50 jaar doorloopt en ruim drie maal terugkomt: totaal 2 mld. Ik schat, grofweg, dat de netto contante waarde er 0,4 mld. lager door uitkomt. Kan de minister dit bevestigen?

Het tweede voorbeeld. De kwantitatief belangrijkste batenpost betreft daling van energieprijzen. Het systeem van slimme meters moet ertoe leiden dat consumenten gemakkelijker overstappen van de ene leverancier naar de andere. Dit overstappen zou de concurrentie bevorderen en dat zou moeten leiden tot prijsdaling. Dit lijkt ons bijzonder optimistisch, en niet-sporend met de ervaring uit het verleden. De contante waarde van deze prijsdaling over een periode van 50 jaar is door KEMA geschat op 1,3 mld. Dat is precies gelijk aan het totaal van de nettobaten van het gehele project.

Het derde voorbeeld: de op een na belangrijkste batenpost. De slimme meters zouden moeten leiden tot een vermindering van klachten door consumenten. Daarvoor is een batig saldo van 0,9 mld. ingeboekt. Wat is de grond van de achterliggende vooronderstelling? Waarom geen vermeerdering van klachten over rekeningen? Of zijn computerfouten uitgesloten? En is het uitgesloten dat de consument computerfouten vermoedt? Weet de minister hoeveel klachturen het kost om een computerfout te doen herstellen?

Na deze voorbeelden bespreek ik kort het geheel van de kosten en baten. De belangrijkste kosten-batenanalyse die de minister hanteert is die van KEMA uit 2005. Die komt uit op een totale positieve bate van 1,3 mld. in 50 jaar, door EZ bijgesteld tot 1,2 mld. vanwege een geringer energiebesparingseffect. Dit bedrag is de som van de positieve en negatieve effecten, netto contant berekend over de periode van een halve eeuw. Zit in die tijdspanne van een halve eeuw wellicht een retorisch element? Dat is een retorische vraag. Bij een realistischer tijdspanne van bijvoorbeeld vijftien of twintig jaar staat bij de KEMA de kosten-batenteller immers op negatief of nul euro. Wist de Tweede Kamer dit, zo vraag ik de minister. Dit is geen retorische vraag.

We hebben al gezien dat de minister het energiebesparingseffect niet hard acht, maar ook het prijsdalingseffect door concurrentie acht zij niet hard. Ik geef haar groot gelijk. Wordt alleen al dit prijseffect buiten beschouwing gelaten, zo schrijft de minister in de nadere memorie van antwoord, dan komen we op 0,5 mld. negatief in plaats van 1,2 mld. positief. Waar gaan we aan beginnen, zo vraag ik de minister. De minister ziet een maatschappelijke verliespost op ons afkomen en wil ons niettemin via dit project daarin storten.

Er zijn meer risico's en onzekerheden. Zo komt een analyse van Frontier uit 2008 van alleen de meter- en netactiviteiten uit op een bandbreedte van plus 800 mln. tot minus 900 mln. over zeventien jaar. Wil de minister nog eens beknopt samenvatten wat volgens haar het kostenrisico voor de consument is?

Mijn fractie heeft de minister eerder gevraagd om een risicoanalyse van het gehele project. Ik dank de minister voor de geleverde Monte Carlostatistiek, maar mijns inziens levert deze uiteindelijk toch niet meer dan we al wisten; als je zo'n simulatie immers doordraait, kom je precies op de risico's die KEMA eerder had geschat. Als je de roulette oneindig draait, verschijnt de nul één op 37 keer. Dat is in twee betekenissen bankierslogica. Bij een risicoanalyse -- dat is dus wat de banken nalieten -- overweeg je waar je uitkomt als een aantal cruciale factoren tegelijkertijd fout loopt. Dat hadden we graag willen weten. Wil de minister ons daar alsnog over inlichten?

Wie betaalt de rekening als dit project fout loopt? Linksom of rechtsom: de consument. De minister legt het hun op, of niet soms? De meterproducenten zijn de lachende eersten. Als ik het goed zie, staan de energieleverende bedrijven vrijwel buiten schot. Indien de pijn terechtkomt bij de nu al uitgeklede netbeheerders, moet daar overheidsgeld bij. Dat is het gevolg van de netsplitsing die de minister -- met de stem van mijn fractie tegen -- door de Kamer drukte. Of kan de minister ons garanderen dat én de consument én de belastingbetaler niets te duchten hebben van haar wetsvoorstel? Zo ja, hoe garandeert zij dat?

Mevrouw de voorzitter, ik concludeer. De minister wil een matiging in het energiegebruik van 2% bereiken. Mijn fractie juicht -- en met ons de hele Kamer, neem ik aan. De minister laat ons echter weten dat het bereiken hiervan via dit wetsvoorstel allesbehalve zeker is: "niet hard". Hoe nu? Ons juichen verstomt. Haar instrument is de "op afstand uitleesbare meter". Dat rolt niet lekker uit de mond. Het ministerie van EZ spreekt liever over de "slimme meter" en dat is nu ook de populaire aanduiding van dit wetsvoorstel. Bij de schriftelijke behandeling liet ik de minister weten dat ik niet gecharmeerd ben van het toekennen van intelligentie aan een ding zoals een meter. Toch kunnen wij het ding in kwestie "slimme" meter blijven noemen. "Slim" heeft in de Nederlandse taal immers twee hoofdbetekenissen: "schrander" en "gevaarlijk". Omdat de eerste hoofdbetekenis in het geval van meters onzin is, rest ons niet anders dan de betekenis "gevaarlijk". Slim, vanwege de mogelijke gezondheidsstoornissen ervan bij velen. Slim, vanwege de schending van de privésfeer. Slim, vanwege het gevaar van kraken en kapen van de computers van netbeheerders. Slim, vanwege de aanslag op het milieu door verschroting van 15 miljoen meters. Slim in termen van het onzekere saldo van de overige kosten en baten waarvoor de consument gaat opdraaien, tenzij de minister ons van het tegendeel overtuigt. Slim dus, omdat wij een gigaproject op de rails zetten met zeer grote risico's en onzekerheden. In haar antwoord mag de minister straks trachten de Kamer ervan te overtuigen dat de gedwongen invoering van deze meters toch niet zo slim is.

Ik beëindig hiermee mijn eerste termijn betreffende dit wetsvoorstel. Overigens ben ik van mening dat de minister moties die de Kamer aanneemt, dient uit te voeren. Doet zij dit niet, dan verstoort zij de verhouding tussen haar en de Kamer. Ik geef haar hiermee, mijnerzijds althans, de gelegenheid deze kwestie aan te roeren.

*N

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Wij spreken vandaag over de regels omtrent energie-efficiency, de implementatie van een EU-richtlijn en een wijziging van een tweetal wetten. Kijkend naar de EU-richtlijn, zie je dat een van de kernelementen van de richtlijn is dat de consument de mogelijkheid moet hebben om zijn eigen energiemanagement te voeren en daarvoor ook over de benodigde informatie moet kunnen beschikken. In de verschillende voorstellen wordt geprobeerd, dit te regelen. Dit leidt tegelijkertijd tot de vraag hoe dat element uit de EU-richtlijn zich verhoudt tot de introductie van het bidirectionele digitale meten als gevolg van de nieuwe meters, die het mogelijk maken dat er vanuit de andere kant tot in detail in huishoudens kan worden gekeken en dat er zelfs op het kwartier nauwkeurig het energieverbruik kan worden geregistreerd. Volgens mijn fractie heeft met name dat laatste element nogal wat maatschappelijke onrust teweeggebracht. Vanmiddag nog, vlak voordat de vergadering begon, kregen wij een petitie aangeboden waar in korte tijd meer dan 11.300 handtekening voor waren verzameld om aan te geven dat de burgers zich daar zorgen over maken. Als je een dergelijke petitie overhandigd krijgt, vraag je je natuurlijk af of de zorg van de mensen redelijk is. Naar de mening van mijn fractie is dat zo. Hoewel wordt geprobeerd om in procedurele termen privacybeschermende maatregelen te nemen die voldoen aan de wet, kennen wij natuurlijk ook de andere kant, de andere praktijk: pinpassen worden geskimd en de ov-chipkaart wordt door studenten gekraakt, dus wat dat betreft kleeft er aan al die elektronische dingen wel een risico.

Een tweede element is dat wij in de afgelopen jaren natuurlijk wel wat verschuivingen hebben gezien als het gaat om het opslaan van privacygevoelige gegevens. Men bewaart e-mailverkeer en ander digitaal verkeer, dus in die zin kan mijn fractie zich die onrust voorstellen. Een derde factor is dat heel veel ICT-projecten uitermate hoopvol beginnen, terwijl na verloop van tijd een aantal van de beloften niet waargemaakt worden of de kosten oneindig oplopen. Die kosten moeten uiteindelijk worden betaald. De vraag rijst welk doel de tweezijdigheid dient, waardoor niet alleen de consument haar informatie kan verzamelen, maar ook er ook vanuit de andere kant naar binnen kan worden gekeken. Is dit echt wel alleen ten behoeve van de consument?

Recentelijk bereikte ons nog een brief van Netbeheer Nederland, waarin staat dat er andere doelen worden gediend. Zo schrijft Netbeheer Nederland: "Voor de sector is en blijft het belangrijkste doel van de wetsvoorstellen en met name van wetsvoorstel 31374 het structureel oplossen van de administratieve problematiek die kort na de marktopening in 2004 was ontstaan en die sedertdien met veel arbeidsvolume en tijdelijke oplossingen het hoofd wordt geboden."

Als ik die tweede doelstelling tot mij laat doordringen, vraag ik mij af hoe het zich nu eigenlijk tot elkaar verhoudt om te beginnen met zo'n EU-richtlijn en daarbij te zien dat daar bij de oplossing van nationale problemen een bepaalde richting opgegaan wordt. Je zou je dus ook kunnen afvragen of hier feitelijk niet een nationale kop gezet wordt op iets wat als EU-richtlijn begint. Dan is natuurlijk de vraag aan de orde hoe dat zich verhoudt met de hier in de Kamer aangenomen motie-Jurgens.

Een tweede element is dat van de kosten en baten van het hele project dat wij, als deze wetsvoorstellen worden aangenomen, ingaan. Mijn fractie kan niet anders constateren dan dat daar feitelijk grote onzekerheidsmarges in zitten, dat die specificaties voor de apparatuur nog feitelijk moeten worden uitgewerkt. Dat stelt mijn fractie niet gerust. Wij zouden hierop nog graag een nadere toelichting van de minister krijgen.

Ik maak een opmerking over het capaciteitstarief, dat hier niet ter discussie staat. Het capaciteitstarief is eerder geregeld, maar het heeft ons wel in hoge mate verbaasd. De communicatie tegenover de consument maar ook tegenover de Kamer is niet al te best geweest. Het maakt nogal de indruk van een haastklus, zeker

ook omdat achteraf een aantal maatregelen ter compensatie moest worden doorgevoerd, althans, nog moet worden doorgevoerd, vanwege het feit dat er toch een aantal problemen is geweest, waarop de heer Doek ook uitgebreid heeft gewezen in zijn eerste termijn. Ik heb toch een vraag over die maatregelen, die worden genomen, dan wel aangekondigd. Zijn daarmee nu feitelijk de problemen rond het capaciteitstarief opgelost? Ik meen dat er nog een kwestie speelt met de liften. Kan de minister zeggen waar nog meer van dat soort problemen bestaat, of kan zij garanderen dat daarmee nu echt alles goed aan de orde is gekomen?

Voor mijn fractie is het de vraag of deze maatregelen nu de energiebesparing opleveren waar wij allen achter staan. Ook op dat punt heeft mijn fractie grote twijfels. Wij zien straks de meter geïntroduceerd worden, maar het blijkt uiteindelijk toch een complexe materie om dat energiemanagement als individu te realiseren. Mijn fractie maakt zich ook wel wat zorgen over het feit dat wij straks weer rond etenstijd zullen worden gestoord door allerlei bedrijven die vragen of zij ons niet kunnen helpen met het energiemanagement en die daarvoor een prachtige besparing voorstellen. Eerlijk gezegd heeft mij dat de afgelopen jaren al te veel energie gekost.

Mijn fractie wacht de beantwoording met belangstelling af.

*N

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Ik sta hier namens de fracties van D66 en de OSF met enige weemoed. Als het wetsvoorstel wordt aangenomen, is er een fijne gezinstraditie die wij te grabbel gooien. Wat was er fijner dan wanneer ergens in de tweede of de derde week van januari het elektriciteitsbedrijf de kaart in de bus stopte en wij op zoek gingen naar de zaklamp en eens even keken hoe het ook alweer zat met de meterstand en wat wij dit jaar extra hadden gebruikt? Wat waren dat toch momenten! Die zullen wij kwijtraken als het wetsvoorstel wordt aangenomen.

De EU-richtlijn waarop deze wetsvoorstellen zijn gebaseerd, heeft als doel het bevorderen van de energie-efficiency. Dat is natuurlijk iets waar onze fracties zeer voor zijn. Door de afnemers van elektriciteit en gas te stimuleren zuiniger om te gaan met het verbruik van energie moet de netbeheerder een individuele meter beschikbaar stellen aan afnemers. Althans, dat schrijft artikel 13 van de richtlijn voor. Daarover gaat mijn eerste vraag. Is die richtlijn nu een-op-een overgezet, of worden met deze voorstellen nog aanvullende, extra nationale beleidsmaatregelen ingevoerd? Het is mij opgevallen dat in de eerste memorie van antwoord een poging werd gedaan om het net te laten lijken alsof dit een-op-een werd overgezet, terwijl na verder doorvragen duidelijk werd dat er meer een nationale kop op werd gezet. Wat is dat dan precies? Is dat in steekwoorden te vangen? Wat zijn nu die extra intelligente eigenschappen die door deze minister worden toegevoegd, maar die eigenlijk niet het gevolg zijn van de richtlijn?

Immers, daar zit volgens onze fracties het belangrijke knelpunt. De slimme meters gaan namelijk op initiatief van deze minister elk kwartier de meetgegevens doorgeven aan de netbeheerder. Dat heeft een hoop commotie veroorzaakt. Collega's hebben daarover al gesproken. Ik heb mij afgevraagd waarom de netbeheerder die gegevens per kwartier of per uur nu eigenlijk nodig heeft. Ik wil en kan dat nog niet heel goed invoelen. Misschien kan de minister daarover nog iets zeggen.

In artikel 26ab van het gewijzigd wetsvoorstel is als waarborg voor de privacy opgenomen dat deze gegevens alleen met nadrukkelijke instemming van de klant, de afnemer, mogen worden doorgegeven. Dat is het resultaat van een discussie over de privacy. Het lijkt ons heel verstandig om dat op te nemen, maar hoe waterdicht is die waarborg? Het woord "waarborg" klinkt alsof dit waterdicht is, maar wij weten allemaal dat dit bij elektronische gegevens vaak heel lastig is. Waar bevinden zich welke gegevens op welk moment? Het komt ons ook voor dat die privacygevoelige maatregelen niet een-op-een voortkomen uit de EU-afspraken. Waarom dit dan wel zo invoeren?

De richtlijn gaat uit van het installeren van individuele meters en dat hoeven dus geen slimme meters -- die inbreken op de privacy -- te zijn. Kan de minister het verschil eens toelichten tussen individuele en slimme meters? En waarom is niet volstaan met eenvoudiger, individuele meters? Waar is het afwegingskader waaruit blijkt dat die slimme meters, whatever they may be, tot de best mogelijke propositie behoren? Natuurlijk heb ik de nadere memorie van antwoord gelezen, maar ik denk dat het toch goed is om ook hier de minister nog eens naar te vragen. Kan zij nog eens uiteenzetten waarom met name de kwartier- en de uurmeting geen aantasting zou zijn van artikel 8 EVRM, een aantasting van de eerbiediging van het privéleven? Het is immers mogelijk om met de koppeling van gegevens een profiel van individuele klanten op te bouwen, te beheren en daar trends uit te halen. Graag krijg ik een reactie van de minister.

Meetgegevens liggen zo op straat. Is het niet via een rondslingerende USB-stick, dan wel via het intelligent aftappen van gegevens. Dat komt overal voor. Wat is de betekenis van dit wetsvoorstel voor deze dataontwikkeling? Hoe lang is de bewaartermijn van de gegevens? Hebben de netbeheerders hierover al klip en klaar afspraken gemaakt met de minister? Wie mag de gegevens bewerken en wie mag er statistieken van maken? Mag het Openbaar Ministerie aan de gegevens komen en zo ja, via welke procedures? Welke kop wordt nog eens gezet op de bestaande gegevensverzameling die wij nu al kennen? Hoe is het gebruik van gegevens door derden uit te sluiten? Graag krijg ik daarop een reactie.

In de memorie van antwoord schrijft de minister ook over de leveringszekerheid die beter geborgd wordt met de invoering van deze meters. Kan dat nog eens worden toegelicht? Er is naar onze opvatting nu al sprake van een adequaat

inzicht in bijvoorbeeld de pieken en dalen in het verbruik, in een stad, in een dorp, in een straat en misschien ook wel op postcodeniveau. Wat is er dan nog meer nodig voor de leveringszekerheid? Naar onze opvatting is met name de beantwoording rond het conglomeraat over leveringszekerheid vooral gericht op het vergroten van de efficiency van de bedrijfsvoering van de netbeheerder. Het valt mij op dat daarop erg veel wordt gekoerst. Dit leidt volgens onze fractie echter een beetje af van het belangrijkste doel van dit wetsvoorstel, namelijk de consument aan het stuur zetten van de energieknoppen. Daarop moet alles zijn gericht en daarop moet ook het instrumentarium bedacht zijn. In de stukken lijkt het belang van de consument op de tweede plaats te zijn gekomen en het belang van de netbeheerder op de eerste. Een besparing van tussen 1% en 4% is immers eigenlijk veel te weinig en te weinig ambitieus. Er zou meer te realiseren moeten zijn met de slimme energiemeters. Er moeten maatregelen komen om dit percentage omhoog te stuwen.

Wanneer wordt een slimme meter een sluwe meter? Waar ligt de grens tussen enerzijds het verminderen van het energiegebruik en anderzijds een permanent verblijf van instituties in de huiskamer van de Nederlandse gezinnen? De overheid roert zich toch al te veel achter de voordeur. Met de slimme meter halen consumenten de overheid definitief in huis. Wij weten immers niet precies hoeveel slimmer de slimme meter nog kan worden. Voor onze fracties is dan ook een kernvraag in dit debat, of mensen zelf mogen kiezen tussen een slimme meter en een individuele meter. De laatste is niet door derden in te zien, maar komt wel tegemoet aan het doel van de wet, namelijk de consument aan de knoppen zetten om het energiegebruik te verlagen.

Een ander aspect dat ik aan de orde wil stellen, is de kosten- en batenanalyse. De minister schrijft dat dit gegeven met onzekerheden is omgeven. Het valt te prijzen dat zij dit schrijft. De uitrol van nieuwe meters wordt een majeure operatie. Aan de uitrol kan volgens onze fracties pas worden begonnen als de proef met de meters succesvol is en de proef klaarheid heeft gebracht over de opbrengsten. Kan de minister deze proef nog eens toelichten? Over welke periode gaat het daarbij? Wie doet er mee? Wat is de omvang van de groep? Hoe ziet het evaluatiekader eruit? Wat zijn de elementen die van tevoren worden geformuleerd, om op grond daarvan vervolgens te bepalen of de proef is geslaagd of niet is geslaagd? Is er nog een mogelijkheid om af te zien van de uitrol van de slimme meter als de uitkomsten van de proef onvoldoende zijn? Dat is volgens mij namelijk de logische consequentie van het doen van een proef. Als je immers niet precies weet wat de effecten zijn en wat het rendement is, is het mogelijk dat de proef niet slaagt. Dan moet het mogelijk zijn dat wij niet overgaan tot de uitrol van de slimme meters.

Het wetsvoorstel leidt volgens onze fracties dus vooral tot veel voordelen voor de negen netbeheerders. Door te werken met een capaciteitstarief zijn de lasten voor netbeheerders lager. Dat leidt tot besparingen. Onze fracties vragen zich af of deze besparingen worden doorvertaald naar de consument. Wat is zijn of haar kostenvoordeel? Worden de rekeningen lager voor u en voor mij? De Vereniging Eigen Huis vindt de fiscale compensatie voor gedupeerden, waarover de minister in haar brief van 11 maart schreef, niet echt rechtvaardig. Dat kunnen wij met de vereniging meevoelen. Ziet de minister mogelijkheden om, samen met de Vereniging Eigen Huis, te zoeken naar een wat rechtvaardiger compensatieregeling? Ook hierop hoor ik graag een reactie.

Ik concludeer dat wij op vier punten ernstige twijfel hebben bij dit wetsvoorstel. Het eerste punt gaat over het effect op de energiebesparing, de "moeder" van dit wetsvoorstel. Het tweede punt gaat over de balans tussen het voordeel voor de consument en het voordeel voor de netbeheerder. Het lijkt erop dat er sprake is van enige disbalans. Het derde punt is de keuzevrijheid voor mensen. Zij moeten er zelf voor kunnen kiezen of zij de overheid in huis willen hebben. Het vierde punt gaat over de kosten- en batenanalyse. Daarover dient klaarheid te komen.

*N

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik voer het woord namens de fractie van de SGP en de fractie van de ChristenUnie. Vanwege de ingewikkelde techniek heb ik mijn bijdrage opgesplitst in een aantal onderdelen, namelijk in de eerste plaats de invoering van het leveranciersmodel, in de tweede plaats de gegevensuitwisseling, oftewel de informatiecode, in de derde plaats het capaciteitstarief en in de vierde plaats de slimme meters.

Met het wetsvoorstel wordt het zogeheten "leveranciersmodel" ingevoerd in de energiesector. Dat model houdt in dat de leverancier (mede) namens de netbeheerder zal factureren. De klant krijgt in dat geval van de leverancier dus nog maar één nota voor de levering van elektriciteit en het netbeheer. Een betaling door een afnemer aan de leverancier voor de door hem namens de netbeheerder gefactureerde nettarieven geldt op grond van het wetsvoorstel als een bevrijdende betaling. De leverancier dient de door afnemers aan hem betaalde nettarieven af te dragen aan de netbeheerder. Indien de leverancier nalatig is in de afdracht van betaalde nettarieven aan de netbeheerder, bijvoorbeeld bij faillissement, kan de afnemer -- als gevolg van de bevrijdende betaling door de afnemer aan de leverancier -- niet nogmaals door de netbeheerder worden gefactureerd voor het eerder aan de leverancier betaalde, doch niet door de netbeheerder ontvangen, bedrag.

Vorderingen van een leverancier, inclusief het deel dat namens de netbeheerder wordt geïnd, dienen binnen twee jaar na levering van de diensten aan de afnemer te worden gefactureerd op straffe van verval van de vordering. Deze regeling voorkomt dat een afnemer na een periode van twee jaar alsnog onverwacht, dus achteraf, met een

factuur kan worden geconfronteerd. Indien de leverancier tijdig, dat wil zeggen binnen twee jaar, een factuur heeft gestuurd, geldt vervolgens het normale verjaringsregime. De verjaringstermijn bedraagt volgens de minister in dat geval twee jaren. Kan de minister nader aangeven op welke wettelijke bepaling of bepalingen deze verjaringstermijn van twee jaar is gebaseerd? Geldt deze termijn zowel voor de vorderingen van de netbeheerder als voor de leverancier?

Onderdeel van het leveranciersmodel is tevens dat de leverancier zal gaan optreden als enig aanspreekpunt voor kleinverbruikers, voor problemen die betrekking hebben op de levering en het transport van elektriciteit. Een uitzondering is gemaakt voor eenmalige werkzaamheden die een netbeheerder uitvoert ten behoeve van de klant. In dit verband kan worden gedacht aan het realiseren of wijzigen van aansluitingen.

Het leveranciersmodel roept een aantal vragen bij ons op. Wat gebeurt er indien de leverancier een door de netbeheerder correct opgegeven bedrag aan te betalen kosten bij de afnemer verkeerd in rekening brengt? Te denken valt aan een te laag bedrag. Geldt de betaling van de afnemer aan de leverancier in dat geval als een bevrijdende betaling jegens de netbeheerder? Anders geformuleerd, kan de leverancier alsnog een naheffing bij de afnemer in rekening brengen voor het voorheen door de netbeheerder opgegeven, doch door de leverancier nog niet bij de afnemer gefactureerde bedrag? Worden in het geval van door de netbeheerder uit te voeren eenmalige werkzaamheden, bijvoorbeeld het wijzigen van de aansluiting, de kosten daarvan door de netbeheerder bij de afnemer in rekening gebracht? Of worden deze kosten door de leverancier bij de afnemer gefactureerd?

De leverancier is het aanspreekpunt voor afnemers voor zaken die betrekking hebben op het netbeheer. Betekent dit dat de leverancier alle op het netbeheer betrekking hebbende vragen en opmerkingen van een afnemer zelf met die afnemer moet communiceren? Kan de leverancier daarentegen de afnemer in voorkomend geval toch doorverwijzen naar de netbeheerder? Indien de leverancier een bepaalde uitspraak doet over een kwestie die de verantwoordelijkheid van de netbeheerder betreft en deze uitspraak blijkt achteraf onjuist, in hoeverre kan de afnemer zich dan op de uitspraak van de leverancier jegens de netbeheerder beroepen?

Dan iets over de informatiecode. In de artikelen 53 tot en met 59 Elektriciteitswet 1998, respectievelijk de artikelen 21 tot en met 27 Gaswet, wordt voorgesteld te voorzien in regulering van de voorwaarden met betrekking tot de uitwisseling van gegevens tussen marktpartijen, dus netbeheerders, leveranciers en meetbedrijven. Deze voorwaarden zullen worden neergelegd in de door de NMa vast te stellen informatiecode.

Voor een goed functionerende energiemarkt en een goede kwaliteit van dienstverlening door marktpartijen aan energieverbruikers is een tijdige, correcte en volledige informatie-uitwisseling tussen marktpartijen van essentieel belang. De regulering van administratieve processen tussen marktpartijen draagt dan ook bij aan verbetering van de energiemarkt en verdient ondersteuning.

In een door de minister vast te stellen ministeriële regeling zullen de onderwerpen en de uitgangspunten waaraan de door de NMa op voorstel van marktpartijen vast te stellen informatiecode moet voldoen, nader worden uitgewerkt. Voor marktpartijen en afnemers is het dus van groot belang dat er procedures komen voor inzage, wijziging en correctie van gegevens. Naar aanleiding van vragen van onze fracties heeft de minister tijdens de schriftelijke behandeling aangegeven dat in de ministeriële regeling onder meer regels zullen worden gesteld voor inzage en wijziging van gegevens. Deze regeling vindt een wettelijke grondslag in artikel 53 Elektriciteitswet 1998 en in artikel 21 Gaswet. Zoals aangegeven is het voor marktpartijen en afnemers van groot belang dat zij in de gelegenheid zijn onjuistheden met betrekking tot gegevens die hun aangaan, te kunnen (laten) herstellen. Onjuiste gegevens, zoals verkeerde meetgegevens of een onjuiste vermelding in de registers van de leverancier die elektriciteit levert op een aansluiting, kunnen immers voor marktpartijen en afnemers vergaande financiële gevolgen hebben. Is de minister bereid in de ministeriële regeling ook op te nemen dat de informatiecode moet voorzien in effectieve procedures voor correctie van onjuiste gegevens?

Administratieve procedures kunnen de toegang van nieuwe leveranciers en andere dienstverleners tot de energiemarkt, alsmede het switchen van leverancier door afnemers belemmeren. Naar aanleiding van vragen van onze fracties heeft de minister bevestigd dat de in de informatiecode te regelen administratieve processen geen enkele belemmering mogen vormen voor toetreding van leveranciers en andere dienstverleners tot de energiemarkt en voor het switchen van leverancier door afnemers. Met deze uitspraak wordt volgens onze fracties bedoeld dat de administratieve processen tussen netbeheerders, leveranciers en meetbedrijven geen belemmering mogen opwerpen voor het toetreden van nieuwe leveranciers en andere dienstverleners tot de markt en voor het switchen van leverancier door afnemers. Dat is dus keuzevrijheid.

Keuzevrijheid van leverancier en andere dienstverleners is een fundamenteel uitgangspunt van een geliberaliseerde energiemarkt, hoe je daar dan ook over mag denken. Dit uitgangspunt dient dan ook een wettelijke verankering te krijgen in de door de minister vast te stellen ministeriële regeling. Daarmee wordt gewaarborgd dat de in de informatiecode op te nemen administratieve procedures geen belemmering vormen voor de keuzevrijheid van leveranciers en andere dienstverleners. Is de minister hiertoe bereid?

Het uitgangspunt van de wettelijke regeling is dat marktpartijen een voorstel opstellen voor een door de NMa vast te stellen informatiecode. De marktpartijen overleggen met afnemers over dit voorstel. Vervolgens wordt het tussen marktpartijen en afnemers besproken voorstel ter beoordeling en vaststelling toegezonden aan de NMa. Dezelfde

procedure wordt gevolgd bij wijziging van de informatiecode. Indien marktpartijen niet zelf het initiatief nemen tot het indienen van een voorstel tot (wijziging van) de informatiecode, kan de NMa zelf een ontwerpbesluit tot wijziging van die code opstellen. Dit wordt vervolgens ter consultatie voorgelegd aan marktpartijen en afnemers, welke waarschijnlijk zullen worden vertegenwoordigd door representatieve organisaties. Deze procedures worden ook toegepast op de codes die op voorstel van de gezamenlijke netbeheerders door de NMa worden vastgesteld en welke betrekking hebben op de tarieven en technische voorwaarden die netbeheerders jegens afnemers hanteren.

In het wetsvoorstel is evenwel een nieuwe procedure voor de totstandbrenging van (een wijziging van) de informatiecode opgenomen. Artikel 57, lid 1 Elektriciteitswet 1998 bepaalt namelijk dat de NMa een marktpartij kan "opdragen" een voorstel tot wijziging van de informatiecode op te stellen en vervolgens aan de NMa toe te zenden. Artikel 57, lid 4 Elektriciteitswet 1998 bepaalt vervolgens dat de NMa zelf tot wijziging van de informatiecode overgaat, indien zij niet binnen twaalf weken na het geven van een opdracht aan marktpartijen zo'n voorstel heeft ontvangen. Een soortelijke procedure is opgenomen in artikel 25 Gaswet. Deze procedure roept bij onze fracties verschillende vragen op. Op grond van artikel 57 Elektriciteitswet 1998 kunnen een of meer marktpartijen klaarblijkelijk verplicht worden -- "opgedragen worden" -- een voorstel tot wijziging van de informatiecode op te stellen en in te dienen bij de NMa. Waarom is deze procedure nodig? Waarom wordt niet volstaan met een tot marktpartijen gericht vrijblijvend verzoek tot het doen van een voorstel? Kan een door de NMa gegeven "opdracht" tot het opstellen en indienen van een voorstel bestuursrechtelijk worden gehandhaafd en afgedwongen? Zo ja, met welke middelen? Behoort bijvoorbeeld het opleggen van een bestuurlijke boete tot de mogelijkheden?

Uit artikel 57, lid 4 Elektriciteitswet 1998 volgt dat de NMa alsnog zelf overgaat tot het wijzigen van de informatiecode, indien de aangeschreven marktpartij niet binnen twaalf weken heeft voldaan aan de opdracht een voorstel tot wijziging van de informatiecode in te dienen. Dit duidt op een vrijblijvend karakter van de door de NMa gegeven "opdracht" tot het indienen van een voorstel. Immers, als de betreffende marktpartijen niet voldoen aan de door de NMa gegeven "opdracht" zal de NMa twaalf weken later alsnog zelf tot wijziging van de informatiecode overgaan. Wat is dan nog de waarde van deze procedure? Welke meerwaarde biedt deze procedure dan nog boven een door de NMa aan marktpartijen te doen vrijblijvend verzoek tot het indienen van een voorstel tot wijziging van de informatiecode?

Daarmee kom ik op het zogenaamde capaciteitstarief. Dit wordt niet geregeld in het wetsvoorstel, maar door een wijziging van de ministeriële regeling tariefdragers, die -- andere Kamerleden zeiden het al -- met ingang van 1 januari 2009 van kracht is geworden. Als gevolg van deze wijziging worden de bij afnemers in rekening te brengen transporttarieven met ingang van 1 januari 2009 gebaseerd op de tariefdrager. Inmiddels hebben verschillende organisaties, waaronder de Vereniging Eigen Huis, naar voren gebracht dat de invoering van het capaciteitstarief in een aantal gevallen zeer nadelig uitpakt voor specifieke groepen afnemers.

In haar brief van 11 maart 2009 stelt de minister een overgangsmaatregel voor. Afnemers die een substantieel nadeel ondervinden van de invoering van het capaciteitstarief, krijgen gedurende de jaren 2009 en 2010 een financiële compensatie van de netbeheerders. Deze financiële vergoeding zal worden gedekt door, let wel, een opslag op de transporttarieven. Feitelijk worden de kosten van deze overgangsmaatregel dus afgewenteld op de afnemers. Daar zit voor ons een stuk pijn.

De invoering van het capaciteitstarief resulteert voor netbeheerders in een financieel voordeel van 30 mln. Waarom worden de kosten van de overgangsmaatregel niet bekostigd uit het aan de netbeheerders toekomende voordeel van 30 mln., maar uit een opslag op het tarief? Is het niet redelijker dat de kosten van de overgangsmaatregel door de netbeheerders worden gedragen? Immers, voor de 30 mln. extra inkomsten als gevolg van de invoering van het capaciteitstarief hoeven zij geen extra werkzaamheden met daarmee gepaard gaande kosten te verrichten!

In haar brief van 11 maart 2009 stelt de minister dat de door invoering van het capaciteitstarief gerealiseerde kostenbesparingen direct door de NMa worden meegenomen in de tariefvaststelling. Kan de minister dit nader toelichten? Welke bevoegdheden staan de NMa ten dienste om directe doorwerking van de kostenbesparing in de tarieven van netbeheerders mogelijk te maken? Met ingang van welke datum moeten de kostenbesparingen zijn doorgevoerd in de nettarieven?

Voorzitter. Wij weten al enige tijd dat de invoering van de slimme meter niet geruisloos gaat. Wij hebben dat vandaag ook weer gemerkt. De vraag is, of de invoering zal leiden tot gemakkelijke informatie over gebruik van nutsproducten, tot innoverende technieken, tot privacybescherming en financieel voordeel, en vooral ook of de introductie het landelijk energieverbruik zal beperken. Wij vragen de minister of het zeker is dat zonder de wet aan te passen, nieuwe innoverende technieken kunnen worden ingevoerd. Het is duidelijk dat de techniek voortschrijdt en de meters geavanceerder zullen worden. Het aantal jaren dat meters meegaan, wordt steeds korter. Wij zouden het bijzonder betreuren als de innovatie hierdoor stopt.

Ik vat samen. De metertechnologie heeft een verwachte levensduur van 15 jaar en de communicatietechnologie heeft een verwachte levensduur van maximaal 6 jaar. Dat wringt. Wordt hiermee de innovatie van allerlei technieken op dit terrein niet geblokkeerd? Als dat inderdaad het geval is, is dat buitengewoon zorgelijk.

Zorgen zijn er ook met betrekking tot de privacy. Dat blijkt uit de vele brieven die wij zowel

van burgers als van organisaties hebben ontvangen. Wij stellen het op prijs dat de minister mede naar aanleiding hiervan het wetsvoorstel heeft aangepast. Is zij, als er toch veel bezwaren blijven bestaan, bereid mensen de mogelijkheid te bieden om gebruik te maken van een individuele losse meter met een afleesvenster die wel direct inzicht geeft in het actuele energieverbruik, maar allerlei andere zaken uitsluit? Onze fracties vinden beveiliging van gegevens van groot belang. Het gaat om de gegevens ín de meter, de communicatie van de gegevens, de opslag van de gegevens bij het meetbedrijf, de verzending van de gegevens naar de leverancier of naar andere partijen en om opslag van gegevens bij deze partijen. Daarvoor zijn heldere afspraken nodig over de methode van beveiliging. Hoe dan ook, voorzitter, wij hopen dat de minister hierop uitgebreid zal ingaan. Wij wachten de beantwoording met belangstelling af.

*N

De heer **Van Driel** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Deze wetsvoorstellen lijken zo mooi. Wie kan er iets tegen slimme meters hebben en wie is het er nu niet mee eens dat er energie wordt bespaard? Was het maar zo eenvoudig. Dit voorstel roept immers allerlei vragen op en dan ga ik nog voorbij aan het feit dat eerder schriftelijk gestelde vragen in eerste instantie nogal pover beantwoord zijn. Uiteraard zal ik daarop nader terugkomen.

Ik vat eerst even samen waar onze vragen, vraagtekens en aarzelingen liggen. Die liggen op een drietal gebieden: bij de "kop" die op de Europese regelgeving is aangebracht, bij de privacy en ten slotte bij de slimme meters zelf. Zijn die meters wel zo slim, met andere woorden: zijn het eigenlijk wel slimme meters?

Voordat ik op deze punten inga, wil ik nog iets zeggen over het capaciteitstarief. Ik moet de minister complimenteren met het feit dat zij de bezwaren van de overzijde en onze gelijkluidende bezwaren zo serieus heeft genomen. Natuurlijk kun je kritiek hebben op de gedetailleerdheid en de ingewikkeldheid van de oplossing. Voor zo'n betrekkelijk simpel vraagstuk als een overgang van het ene systeem naar het andere moet toch iets simpels te verzinnen zijn, zou je denken. Het is in ieder geval geregeld. Wel rijst de vraag, waarom bij het maken van deze wetten niet beter is nagedacht. Graag horen wij de minister uitleggen, waarom bij de aanvang daarover niet of niet voldoende is nagedacht. Het nadeel van zo'n ingewikkelde reparatie is dat die weer allerlei nieuwe vragen en bezwaren uitlokt, alsof het nooit goed is. Dat blijkt ook uit de diverse commentaren. Maar goed, dat gezegd hebbend en wachtend op de nadere uitleg merk ik op dat wij ermee kunnen leven.

Mijn fractie deelt de uitgangspunten dat de doorlaatwaarde richtinggevend is bij het tarief en dat de gebruiker betaalt voor de kosten die hij veroorzaakt. Het is wel jammer dat wij lang op het verkeerde been hebben gestaan, en gezien het aantal mailtjes velen met ons, door te menen dat de invoering van het capaciteitstarief samenhing met deze twee wetten. Wellicht moeten wij op dit punt ook de hand in eigen boezem steken.

Zijn dit nu mooie, nuttige wetten die, zoals de minister stelt, wezenlijk bijdragen aan het economisch welzijn van het land, die aan de noodzakelijkheidstoets van het EVRM voldoen en die met slimme technologie tot energiebesparing leiden? Dat zijn voor ons wezenlijke vragen. Bijkomend voordeel zou dan zijn dat het afschuwelijke afsluiten van energie vanwege wanbetaling minder rigoureus kan gebeuren omdat slimme meters gedeeltelijke afsluiting mogelijk maken. Of zijn het wetten die de privacy schenden, die werken met nu al verouderde technologie en die door de lange afschrijvingstijd technologische vernieuwing tegenwerken en tegenhouden?

Waarom worden de wetten op deze manier voorgesteld? Het gaat natuurlijk om Europese regelgeving, maar er speelt meer. Wij herinneren allemaal nog de administratieve problemen in de energiesector bij de start van de marktwerking. Het was een chaos en administratieve vereenvoudiging was nodig om marktwerking een succes te laten worden. Het lijkt ook een rechtvaardiger systeem en als er voor 96% van de gebruikers nauwelijks iets verandert, ben je snel geneigd de wet het voordeel van de twijfel te geven. En toch en toch!!

Ik ga op de drie eerdergenoemde punten in, maar niet nadat ik namens mijn fractie heb opgemerkt dat wij het voorliggende marktmodel van harte onderschrijven. De bovengenoemde chaos lijkt met dit model op een goede wijze te kunnen worden aangepakt en dat is, zoals gezegd, hard nodig. Het model is ook een noodzakelijke bouwsteen in de voortgaande ontwikkeling van de privatisering van de energiemarkt.

Dan kom ik bij de drie vragen van mijn fractie. Laat ik beginnen met de "kop", of wat vriendelijker gezegd: de aanvulling op de Europese wetgeving. Europa zegt, om het huiselijk uit te drukken: Lidstaat, gij zult beheerders van een gas- en elektriciteitsnet of van een koude- of warmtenet verplichten om de eindafnemers binnen redelijke termijn slimme meters beschikbaar te stellen. In de combinatie van deze wetten is daarvan gemaakt: iedere afnemer krijgt verplicht een slimme meter. De redelijke termijn waarop dat zal gebeuren is niet uitgelegd, maar het gebeurt in ieder geval de komende jaren,s of een meter nu aan vervanging toe is of niet. Kortom, er is een kop gezet op de Europese regelgeving en in deze Kamer vinden wij dat eigenlijk een hoofdzonde. Natuurlijk heeft de minister daar haar argumenten voor, maar die zijn er altijd als er wat boven op de Europese regelgeving wordt gezet. Wij hebben in deze Kamer echter duidelijk afgesproken een dergelijk aanvulling in het algemeen niet meer te accepteren, tenzij .... Natuurlijk voert jede Konsequenz zum Teufel, maar er moet dan wel een goede motivering voor zo'n aanvulling zijn en de vraag is of de minister die heeft.

De heer **Reuten** (SP): Mevrouw de voorzitter. Ik ken de gezindte van de heer Van Driel niet. Daarover wil ik hem ook niet diep ondervragen, maar betekent het begaan van een hoofdzonde dat

het dan met je is afgelopen? Kan er misschien nog gebiecht worden? Vindt hij dat het na het begaan van een hoofdzonde is afgelopen? Komt men dan in de hel?

De heer **Van Driel** (PvdA): Ik ben niet van de kant van de biecht, hoewel ik dat maatschappelijk wel een nuttig instrument vind. Een hoofdzonde weegt heel zwaar, maar alle redding is daarna niet opgegeven.

Nogmaals, de vraag is of het economische motief het enige is. Moet de plaatsing van een slimme meter wel op zo'n manier worden afgedwongen?

Dat brengt mij bij het volgende punt: de privacy. Door de plaatsing van slimme meters af te dwingen, voelen mensen zich in hun privacy aangetast. Veel mensen hebben ons daarover gemaild. Een aantal overigens ook via Google die zelf allerlei gegevens van mensen opslaat. Ik ben er niet zeker van dat mailers zich dat realiseren, maar het is wel een ironisch beeld: mailers die zich via een firma die alles van hen opslaat, beklagen over een andere firma die gegevens van hen ongevraagd kan aflezen en gevraagd kan doorgeven.

Het thema privacy is ingewikkeld. Natuurlijk vindt mijn fractie datgene wat Google doet niet helemaal in de haak, geen misverstand hierover, maar je kunt kiezen of je er gebruik van maakt. Je kunt ook naar Yahoo!, World Online enzovoorts gaan. In het geval van slimme meters kun je niet kiezen. De minister heeft zich verstaan met het College Bescherming Persoonsgegevens. Overigens, naar wij hebben begrepen, gebeurde dit in een zeer laat stadium, althans dat meldt het college mij. De vraag is: waarom in een laat stadium? Dit wekt wederom de indruk dat er bij de start van het wetgevingstraject niet goed genoeg is nagedacht. Kan de minister een bevredigende verklaring geven voor het feit dat het college zo laat is ingeschakeld, terwijl dit in deze gevallen wettelijk verplicht is?

Met het advies dat het CBP heeft gegeven en dat de minister blijkens de nota van wijziging heeft opgevolgd, voelt zij zich voldoende veilig. Zij stelt bovendien dat ze voldoet aan de EVRM-regels. De Consumentenbond, ondersteund door een onderzoek van de Universiteit van Tilburg, denkt daar anders over. Het CBP stelt tegenover mij dat het college deze wet helemaal niet getoetst heeft aan Europese regelgeving. Een merkwaardig antwoord, omdat Europese regelgeving voor de Nederlandse gaat. Het komt mijn fractie merkwaardig voor dat er dan alleen aan de Nederlandse wet- en regelgeving wordt getoetst. Kan de minister hier nader op ingaan? Waarom is geen sprake geweest van toetsing aan de Europese regelgeving?

Als ik het goed begrijp, komt het verschil van mening tussen het ministerie en de Consumentenbond op het volgende neer. De Consumentenbond stelt dat verplichte afname van de slimme meter niet noodzakelijk is en dat die verplichting een schending is van artikel 8 EVRM. De minister stelt dat een gereguleerde uitrol nodig is om profijt te trekken van de voordelen. Bovendien laat de energie-efficiencyrichtlijn er geen twijfel over bestaan dat bij renovatie en nieuwbouw de nieuwe, slimme meter moet worden aangebracht zonder wilsbeschikking van de eindafnemer. Dan worden er, zoals gebruikelijk, andere landen bijgehaald die het ook doen zoals hier voorgesteld, of die nog verder gaan. Het verschil in interpretatie komt voort, zo stelt de minister, uit het feit dat de onderzoekers onvoldoende inzicht hebben in marktprocesaspecten.

Wat de minister met veel omhaal van woorden niet weerlegt en daarmee impliciet bevestigt, is dat er mogelijk sprake is van inbreuk op het huisrecht, het recht op gezinsleven en het recht op een privéleven volgens de definitie van artikel 8 EVRM. Dan is mijn fractie minder verontrust over het binnentreden van de woning -- immers dat gebeurt nu ook als je de meter niet zelf wil of kan aflezen -- dan over het meten van gegevens en nog wel in kwartierwaarden zonder toestemming. Of ziet mijn fractie het verkeerd? Is er geen sprake van impliciete bevestiging? Is de minister uitdrukkelijk van mening dat er geen sprake is van inbreuk op het huisrecht en het recht op privéleven door de gedwongen afname van de slimme meter? Of weegt de minister gewoon anders dan de Consumentenbond en is ze eigenlijk van mening dat er wel sprake is van een geringe inbreuk, maar weegt die minimale aantasting niet op tegen de voordelen, vooral op het gebied van energiebesparing? Onder aanhaling van het onderzoek stelt de Consumentenbond: "Bij het wetsvoorstel is uiteindelijk onvoldoende meegewogen dat de slimme meter een maatregel betreft die significant inbreuk maakt op het huisrecht en het respect voor familie en gezinsleven. Om een dergelijke inbreuk te kunnen rechtvaardigen, is veel meer onderbouwing met steekhoudende argumenten en empirische gegevens nodig."

De argumentatie dat de onderzoekers en de consumentenbond de marktprocessen niet begrijpen, komt mijn fractie in dit licht als mager voor. De minister gaat niet in op de privacybezwaren tegen de wet dat de burger verplicht is die meters te laten aanbrengen in bestaande en bewoonde huizen, maar zegt dat het zo handig is voor de beheerder en de leverancier.

De argumentatie van de minister met betrekking tot het doorgeven van kwartier- en uurwaarden aan netbeheerders vindt mijn fractie ook tamelijk dun. Die komt er in feite op neer dat registeren kan zonder toestemming. Alleen voor het doorgeven is toestemming nodig. Wij blijven onze twijfels houden en vragen ons af of dit niet in strijd is met artikel 8 EVRM. De argumentatie was voor ons in ieder geval nog niet helder genoegen. Wij horen graag duidelijker de argumentatie van de minister op basis van privacyoverwegingen in plaats van de argumentatie op basis van bedrijfseconomische en marktoverwegingen. Wij krijgen ook graag duidelijk bevestigd dat er naar het oordeel van de minister helemaal geen probleem is met artikel 8 EVRM. Wij horen haar ook graag nog eens bevestigen dat ze er heel gerust op is dat een gang naar het Europese Hof voor mensen

die grote bezwaren maken tegen deze plaatsing een kansloze missie is.

Die bedrijfseconomische overwegingen begrijpt mijn fractie wel. Dat zijn goede argumenten. Ook mijn fractie maakt zich grote zorgen over het energiegebruik op middellange en lange termijn. Studies van de OESO wijzen uit dat eind 2010 bij een gering herstel van de economische situatie al weer sprake is van een tekort. De tekorten lopen alleen maar sterk op in de latere jaren. De argumenten op dat punt weerleggen echter onvoldoende de bezwaren die op privacygronden berusten.

Dit zou wat mijn fractie betreft opgelost zijn als wij de uitrol niet verplicht zouden stellen, maar de plaatsing van de meter zo aantrekkelijk zouden maken dat iedereen die vrijwillig liet installeren, ook als de meter nog niet aan vervanging toe is. Bij vervanging, renovatie en nieuwbouw is er onzes inziens namelijk minder bezwaar. Immers, dan treed je iemands woning binnen ook als men dat niet wil, want dan moet er toch iemand naar binnen, of gaat het om een situatie waarin de woning leegstaat? De minister zegt echter dat dan het hele project economisch onrendabel wordt. Is nagegaan bij hoeveel procent deelname het wel rendabel is en welke stimulans er nodig is om 95% van de bevolking over de streep te halen?

Ten slotte merk ik op dit punt nog het volgende op. Wat gebeurt er met mensen die weigeren om een slimme meter te laten plaatsen, die eenvoudig geen toegang verlenen? Ik kan me niet voorstellen dat de sterke arm zal worden ingeschakeld. Betekent dat dat mensen afgesneden worden van energie ook als ze netjes betalen en dat blijven doen? Er hebben mij mensen gemaild die eenvoudig zeggen: nooit van mijn leven, ze komen er niet. Wat gebeurt er dan?

Het derde springende punt betreft de vraag: zijn het wel slimme meters? TNO is daar uiterst kritisch over. De minister overtuigt niet geheel op dit punt. De minister zegt dat haar voorganger alleen heeft aangedrongen op het ontwikkelen van een dergelijke standaard in het kader van het verzekeren van de interoperabiliteit tussen de slimme meters, de applicaties van de dienstaanbieders en het systeem van de netbeheerder. EZ is verder voornemens functionele eisen vast te leggen en de technische uitwerking aan de markt over te laten. Nogal povertjes! Mijn fractie wil een echte slimme meter en niet een meter die aan minimale eisen moet voldoen. Om markttechnische redenen zal dit laatste, de meter die aan minimale eisen voldoet, zo goedkoop mogelijk moeten zijn om de concurrentie aan te gaan. Die meters zijn dan waarschijnlijk over enkele jaren al verouderd en dan ben ik bang dat wij op dat punt hopeloos achter gaan lopen in Europa. De ontwikkelingen gaan snel op dit punt. Vorige week hebben leden van de commissie voor Economische Zaken een gesprek gehad met een medewerker van Alliander, het afgesplitste netwerkbedrijf van NUON, die ons de werking van een slimme meter uitlegde, waarbij niet eens de huidige meter vervangen hoefde te worden. Als je dat wilde, kon je zelf de slimme meter aan je huidige meter koppelen. Ik wil niet op de details ingaan, want dat is niet iets voor deze Kamer. Het geeft wel aan wat er inmiddels mogelijk is; het was pas een aantal weken mogelijk. De vraag is dan ook welke functionele eisen in de AMvB komen te staan. Wat staat er nu het concept en is dat goed genoeg voor de toekomst?

TNO stelt in een brief aan onze commissie dat de eisen niet toekomstvast zijn. Door ons te binden aan een combinatie van technische en functionele eisen verliest Nederland op termijn de innovatiekracht en flexibiliteit in de markt, aldus de brief van TNO. De minister zegt dat zij dat zal regelen via een AMvB die een brede voorhangprocedure kent. Tijdens die procedure kan TNO zijn ei kwijt, zo begrijp ik de minister. Dat klinkt goed, maar niet goed genoeg. Mijn fractie wil graag nu een toezegging van de minister dat in de ontwerp-AMvB de nadelen van de nu voorgestelde standaard worden getackeld, bijvoorbeeld doordat de functionele eisen rekening houden met eventueel toekomstige toegevoegde waardediensten zoals het sturen van decentrale opwekking. Het zou nog mooier zijn als de ontwerp-AMvB vergezeld gaat van een brief van TNO, waarin duidelijk wordt dat er een standaard wordt vastgelegd waarin de nadelen worden opgeheven die TNO nu ziet. Ik verzoek de minister dan ook, met TNO te overleggen of die organisatie bereid is een dergelijke "geruststellingsbrief" te schrijven, mits uiteraard de minister in de AMVB de nadelen opheft. De minister moet dan vanzelfsprekend wel die nadelen willen opheffen. Omdat ik ervan overtuigd ben dat de minister net zo sterk hecht aan innovatie als mijn fractie en bovendien ons politiek aan haar kant wil hebben bij deze wetten, ben ik er welhaast zeker van dat zij deze toezegging zal doen.

Moeilijker is dat op het principiële punt van de aanvulling en vooral de privacy. Ik hoop dat de minister ons ook op deze punten gerust kan stellen.

Mevrouw de voorzitter. Het lijkt mij dat onze vraagpunten duidelijk zijn. Het moet mijns inziens mogelijk zijn hieraan tegemoet te komen. Wij rekenen op een gedegen antwoord van de minister op deze punten.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

*B
!Wegverbreding!

Aan de orde is de behandeling van:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten) (31721).

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM van harte welkom.
**

De beraadslaging wordt geopend.

*N

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Het zal u niet verbazen dat de VVD-fractie altijd voorstander is van een goede infrastructuur. Vervoer is de bloedsomloop van onze samenleving en goed vervoer betekent goede economische en goede maatschappelijke ontwikkelingen. In de tijd van economische neergang waarin wij ons nu bevinden, geldt dat nog sterker. Zelfs projecten moeten naar voren worden gehaald, niet als werkverschaffingsobject -- het is zinvolle werkgelegenheid -- maar vooral omdat het op korte termijn kan leiden tot grote profijtelijke resultaten voor velen, elke dag weer. Wij willen in het bijzonder nu aandacht vragen voor die werken die al gerealiseerd zijn, maar die nog niet in gebruik zijn genomen om welke reden dan ook. Het is in deze tijd van economische teruggang vooral zaak om daarmee spoed te betrachten. Ik noem de trein naar Parijs. Wij hebben een prachtige spoorlijn, maar geen trein. De minister van Verkeer en Waterstaat zei heel vriendelijk tegen de Tweede Kamer: zodra die gaat rijden, bel ik u. Maar zou de minister, gelet op de geweldige investering die wij daarvoor hebben gedaan, nu tegen ons kunnen zeggen: dan gaat die rijden? Wij zouden dat heel prettig vinden. Dat is dan bijvangst; onze hoofdvangst vandaag is iets anders. Ik verwijs u graag naar de aanbeveling die unaniem is aangenomen door het Beneluxparlement. Dat college, dat niet zo vaak in dit huis wordt aangehaald, heeft op 14 maart jongstleden unaniem gezegd: dit moet toch als de wiedeweerga gebeuren.

Nu zult u, mevrouw de voorzitter, zeggen: maar deze wet gaat toch over wegen? Ja, dus ik stap van het spoor af en ik neem u mee naar de A12, de weg van Den Haag via Utrecht naar Nijmegen en Arnhem en naar Duitsland. Als u rijdt tot kilometerpaaltje 50,0, dat u aan de rechterkant van de weg kunt zien staan, moet u eens naar links kijken. Daar ziet u een mooie doorgetrokken witte streep. Gelukkig rijden de meeste automobilisten altijd rechts van die streep. Maar aan de linkerkant ligt bijna nog mooier vijf meter zwart asfalt. Dat ligt er al jaren. Er zijn momenten dat ik er langer naar kan kijken dan mij lief is, want dan staan wij stil. En dan zie ik al bijna het gras er doorheen groeien. Ik kan u melden dat Rijkswaterstaat zijn werk zo goed doet dat dit nog niet gebeurt en ook niet zal gebeuren, maar wij moeten wel als de wiedeweerga ook over die strook heen kunnen. Waarom kan dat niet? Dat schijnt een bepaling te zijn in de MER. Wij vinden dit soort dingen onacceptabel en zijn heel blij dat deze wet ook dit tot het verleden laat behoren.

Wij zijn blij met deze wet, maar wij zien die als een eerste stap. Wij kennen de Nota Mobiliteit, het beleid dat is uitgestippeld tot 2020. Natuurlijk zijn wij voor het stimuleren van alternatieven, zowel bij het personenvervoer als bij het goederenvervoer. Maar wij weten allemaal dat er nog heel veel vervoer overblijft op de weg en dat wij, ook internationaal gezien, met name in onze Randstad en ook in andere delen van het land met een veel te slechte bereikbaarheid te maken hebben en dat er beslist verbetering in nodig is.

Wij kennen het beleid van de drie B's: het bouwen, het benutten en het beprijzen. Het benutten is prima. Met slimme dingen, ook ICT-oplossingen, kunnen wij voorkomen dat er al te veel congestie ontstaat en kunnen wij ervoor zorgen dat verkeer om congestiegebieden heen wordt geleid. Dat moeten wij ook zeker doen. Er liggen ook goede kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Het beprijzen is wat wij liever "anders betalen voor mobiliteit" noemen: defiscalisering van de auto, een prachtige kreet voor een liberaal. Dat is het systeem van eerlijkere verrekening en vooral duurzame financiering van onze infrastructuur op termijn. Maar dat prachtige systeem leidt er niet automatisch toe dat files als sneeuw voor de zon zullen verdwijnen. Onze stelling is dat er nog heel veel moet worden gebouwd, ook al doen wij nog zo veel aan benutten en zouden wij het plan Anders betalen voor mobiliteit invoeren. Het kan niet zo zijn dat het bij de spoedwet blijft, want we moeten verder; niet alleen moeten we meer, maar ook anders bouwen.

Op bijna alle snelwegen zijn naar onze smaak meer rijstroken nodig. Er moeten meer scheidingen worden aangebracht tussen zwaar en licht verkeer, vooral in het gebied rond Rotterdam, waar je met heel veel vrachtverkeer te maken hebt. Er moet een splitsing zijn tussen verkeer over korte en lange afstanden. De snelwegen waren ooit bedoeld voor het langeafstandsverkeer, maar raken elke dag verstopt door forenzen die deze wegen voor een paar kilometer gebruiken.

Dat betekent dat de lokale en regionale verbindingen buiten de snelwegen om moeten worden opgeschaald. Dat is heel moeilijk, want provincies en gemeenten vinden het leuk om rotondes, drempels en paaltjes te maken, en dat moet dus helemaal anders. Wij zullen ook meer ondertunnelingen moeten maken om het ruimtelijk goed in te kunnen passen en eindelijk ook eens een keer dubbeldekswegen aanleggen. Ik beveel dat vooral aan rond Rotterdam. Wij hebben niet al te veel ruimte op de ruit en dat moet beslist gebeuren. Dat lijkt mij een uitstekend project om te doen.

Als wij nog zoveel moeten bouwen, is het beslist nodig om de procedures te versimpelen en het gemakkelijker te maken om die plannen uit te voeren. Je mag er best een tijdje over nadenken en een aannemer moet ook een goed voorstel kunnen uitwerken, maar dan moet het toch een keer gebeuren. Daar zou het politieke primaat weer terug moeten komen.

De heer **Schouw** (D66): Als wij geen Rijksbouwmeester hadden gehad, zou ik de heer Hofstra kandidaat stellen, want hij heeft een hartstikke leuk, ambitieus verhaal, maar ik vraag mij af hoe hij de uitwerking ziet in verband met de luchtkwaliteit. Dubbeldekswegen zijn prachtig, maar wat voor flankerend beleid zou hij dan willen voeren voor de luchtkwaliteit?

De heer **Hofstra** (VVD): Een feit is dat de motoren van personen- en vrachtauto's de laatste tien, vijftien jaar ontzettend veel schoner zijn geworden. Dat vergeten wij nog wel eens. Weliswaar groeit het volume ook, maar ik lees af en toe in de krant dat er misschien heel goede mogelijkheden zijn voor elektrische auto's. De techniek kan ons veel meer helpen dan wij vaak denken. In die zin zijn wij optimistisch dat wij er met dat soort oplossingen wel kunnen komen. Uiteraard moet je randvoorwaarden hanteren voor een goed leef- en woonmilieu, daar ben ik het helemaal mee eens, maar de mogelijkheden zijn veel groter dat we nu denken.

Wij zijn principieel voor dit wetsvoorstel, maar hebben toch wel zorgen of het niet te weinig en te laat is. Hoe effectief en hoe robuust is dit wetsvoorstel? Dat was ik afgelopen zondag aan het ontbijt aan het overpeinzen, toen ik zag dat ik niet de enige was. Ik keek in De Telegraaf op Zondag en toen zag ik dat de minister-president nog verder wil gaan. Hij zegt dat wij nu een crisis hebben en dat wij plannen snel moeten kunnen uitvoeren. Mijn dringende vraag aan beide bewindslieden is: wat bedoelt de minister-president? Wat wil hij nog meer doen in deze wet of eventueel in een volgende wet om dit voor elkaar te krijgen?

Ik trof in deze krant ook een opmerking aan over regelvrije gebieden en die sprak mij iets minder aan. Ik zou liever zeggen dat het overal en altijd in Nederland simpeler moet kunnen en niet in een paar gebieden, want dat geeft alleen maar weer gedoe. Het is ook pikant dat de minister-president deze opmerking maakte terwijl dit wetsvoorstel zich verplaatste van de Tweede naar de Eerste Kamer. Zouden wij er nog iets aan kunnen of moeten wijzigen? Graag hoor ik een uitleg van de bewindslieden hoe wij dit moeten duiden.

Hoe dan ook, de vraag is wanneer de werken echt beginnen. Je hoort ook wel verhalen dat het hier of daar misschien toch weer tegenzit. Is alles medio 2011 klaar, om maar een willekeurig tijdstip te noemen, of zijn bepaalde werken op deze lijst dan nog niet klaar? Als dat zo is, zou ik dat graag horen, want dan gaan wij ervan uit dat de rest gewoon klaar is. Is er nog een probleem met de budgetten of past het allemaal keurig binnen de oude bedragen?

Wat betreft de robuustheid vraag ik de minister van VROM of het goed gaat met het NSL. Wordt dat programma tijdig goedgekeurd door Europa? Kan zij iets zeggen over de toetsing aan de zogenaamde 1%-norm? Het verkeer groeit natuurlijk snel, maar we moeten onder die 1%-norm blijven. Ik hoor graag een toelichting of dat lukt.

Milieudefensie gaat weer bezwaar maken tegen verbreding van de A4 bij Leiderdorp, las ik in de krant. De hamvraag is wat de regering gaat doen als er weer een kink in de kabel komt, door wie dan ook. Gaan wij dan volledig ontkoppelen, een nog simpelere wet maken of de procedures weer aanpassen? Nu wij deze kant op gaan, kan het niet nog een keer misgaan.

In het wetsvoorstel staat dat meer gebruik zal worden gemaakt van vuistregels. Dat spreekt mij wel aan, zeker als daardoor de pseudoregels, waar het van stikt in de milieuwetgeving, kunnen worden vervangen. Wij hebben eerder de schriftelijke vraag gesteld om voorbeelden te geven van hoe dat werkt, maar daar zijn wij nog niet veel wijzer over geworden.

Ik zei al dat wij dit zien als een eerste stap, maar dat daarna nog heel veel moet gebeuren. Wij moeten ons ook realiseren dat de werken die nu worden uitgevoerd, relatief simpel zijn. Ik denk aan de snelweg A50 van Oss naar Apeldoorn. Daar lagen vluchtstroken die worden gebruikt, een lampje erboven, prachtig, dan loopt het verkeer een stuk vlotter door, maar dan moeten wij nog de Maas, de Waal en zelfs de Rijn over. Als de weg nog breder moet worden, en ik voorspel dat dit moet, wordt het wel een heel groot en duur project. Met andere woorden, bij bijna elk spoedwetproject komt er een project achteraan, ook af en toe in de hoogte zoals ik al zei, om de zaken goed op te lossen.

In de voorstellen zie ik dat er allerlei andere dossiernummers zijn die hier ook betrekking op hebben. Het initiatiefwetsvoorstel over de bestuurlijke lus is hier gearriveerd, maar wij krijgen er nog een van de regering. Dat lijkt mij niet echt efficiënt, want dan hebben wij twee wetsvoorstellen, die op elkaar afgestemd moeten worden. Zo zijn er verschillende wetten. Zou de regering niet één slagvaardig nieuw wetsvoorstel kunnen leveren, waarin alles is geïntegreerd? Geen regelvrije gebieden, maar simpele wetgeving voor alle plekken in Nederland, overal en altijd, zodat wij aan de slag kunnen. Mogen wij ervan uitgaan dat de Spoorwegen daarin ook een plekje krijgen? ProRail zou het wel prettig vinden als het bij het spoor wat sneller kan, maar dat zit er nu niet in.

De MER wordt bij deze spoedwet feitelijk bijna afgeschaft. Mogen wij ervan uitgaan dat dit straks ook zal gebeuren in de standaardwetgeving, vraag ik aan de minister van VROM, zodat de MER grotendeels niet meer wordt toegepast bij de aanleg en verbetering van snelwegen, conform een eerdere motie van de Tweede Kamer?

Verder moeten inspraak en beroep worden aangepakt, want er is vaak bezwaar of beroep van mensen die misschien wel een ideologische relatie met een project hebben, maar niet een zakelijke of directe. Als de regering en het nationale parlement een uitspraak hebben gedaan over een structuurschema waar zo'n weg in zit, lijkt het ons dat het niet aangaat om een aantal jaren later nog dat soort ideologische discussies te voeren. In onze wijze van zien zouden deze gewoon kunnen worden afgekapt.

De heer **Smaling** (SP): In onze samenleving is er een soort driehoek van publiek, privaat en de civil society. Milieudefensie vormt een onderdeel van de inrichting van onze maatschappij en maakt bezwaar tegen het traject Burgerveen-Leiderdorp. Ik vind dit een vorm van ngo-bashing waarmee geen recht wordt gedaan aan hoe de maatschappij volgens mij in elkaar zit, waarbij de burger zich ook

vertegenwoordigd voelt door die ngo's in het uiten van zijn zorgen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, natuurlijk, zo zit het nu in elkaar, maar de vraag is of dat ook altijd zo moet blijven. Soms zijn er ook wel bezwaren waarbij ik denk dat het doel niet hoger is gelegen dan het maken van bezwaar en het vertragen van een project dat voor de samenleving nuttig is.

Natuurlijk moeten mensen altijd hun visie kenbaar kunnen maken. In onze gedachtegang kan iedereen inspreken op het moment dat het structuurschema ter visie ligt. Uiteindelijk wordt er een besluit genomen en dan moet het langzamerhand afdalen in de hiërarchie van bezwaarprocedures. Als iemand dan zijn huis uit moet, wat een heel erge situatie is, of anderszins, dan is hij er direct bij betrokken. Die mensen moeten goed worden gehoord en zo nodig goed schadeloos worden gesteld. Maar als wij de N33 in Oost-Groningen willen verdubbelen, moeten wij niet een bezwaarschrift uit Zuid-Limburg krijgen van iemand die niet van dubbelbaanswegen houdt. Of omgekeerd, maar ik weet niet of Oost-Groningers dat doen, want dat zijn bescheiden mensen, zoals men weet.

Ik heb het tegengaan van de fragmentatie al genoemd, maar wij willen toch bepleiten om te proberen tot één integrale wetgeving te komen. Wij moeten verder durven te gaan dan wij misschien nu doen. Overigens sluit ik daarmee enigszins aan op mijn reactie op de interruptie. Ik wijs op de motie (29800-XII, nr. 24) die ooit door de Tweede Kamer is aangenomen. Ik zal nu niet de indiener noemen. Daarin werd aan de regering gevraagd om de MER-procedure bij snelwegprojecten sterk te kortwieken. Hartelijk dank, want dat is nu via dit wetsvoorstel gebeurd. Er werd echter nog een tweede verzoek gedaan in die motie, namelijk om bij de bezwaarschriftenprocedure alleen maar de regels te hanteren die golden op het moment van het politieke besluit. Bij heel veel trajecten die vertraagd raken, komen er immers iedere keer nieuwe regels, waardoor alles weer opnieuw moet. Het vervelende bij die motie was dat zij later zoek was geraakt op het departement toen zij was aangenomen. Later zei de toenmalige minister: zij kan niet worden uitgevoerd. Ik zou echter niet weten waarom de motie niet kan worden uitgevoerd. Daarom vraag ik nu met klem aan beide bewindslieden: kan die nu niet worden uitgevoerd?

Mevrouw de voorzitter. Kan het misschien ook weer zoals wij het vroeger deden? Toen hadden wij een Rijkswegenplan. Daarin stond een weg nummer 3. Ik geef even een voorbeeld van een weg die nooit is gebouwd, of althans maar een heel klein stukje. Die weg stond daarin en dan wist je waar je aan toe was. Het project werd dan gewoon uitgevoerd. Tegenwoordig is dat niet meer zo. Kunnen wij die koppeling dus niet veel directer maken?

Dan kom ik op de lex specialis. Ik verwijs naar de noodwet die wij een aantal jaren geleden hebben gemaakt om de dreigende overstroming bij de grote rivieren tegen te gaan. Dat werkte toen op zich heel erg goed. Dus een lex specialis is een noodwet. Het advies van de heer Friso de Zeeuw en een aantal anderen is ook interessant. Misschien kan de minister van VROM daarop reageren. De heer De Zeeuw vindt dat het allemaal zo ingewikkeld is geworden, vooral door die milieuregels. Hij vraagt zich af of wij het politieke primaat weer kunnen herstellen. Dan maakt een gemeente, provincie of het Rijk een afweging bij die ongelijksoortige dingen en als zij iets besluiten, dan is het zo en moet het gewoon kunnen worden uitgevoerd.

Het enige amendement dat door de Tweede Kamer is aangenomen, is het amendement op stuk nr. 8 inzake artikel 21. Dat heeft in mijn ogen een wat destructief karakter, want daarmee wordt geprobeerd de versimpeling terug te brengen van een wat langere lijst naar een wat kortere lijst. Wij gaan ervan uit dat dit amendement geen rol meer speelt in de nieuwe standaardwetgeving die wij hopelijk tegemoet kunnen zien.

Wanneer kunnen wij de nieuwe wetgeving tegemoet zien? Het kabinet is ongeveer halverwege zijn beoogde termijn. Ik heb in het begin al gevraagd: kunnen deze spoedwetprojecten ook voor medio 2011 worden uitgevoerd? Het is heel belangrijk dat wij zo snel mogelijk de nieuwe, verdergaande integrale wetgeving hebben, zodat deze regering, en anders een volgende regering, daar heel goed mee aan de slag kan.

*N

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Voorzitter. Ik kan bijna niet de neiging weerstaan om uitgebreid in te gaan op het verhaal van de heer Hofstra. Hij doet voorkomen dat wetten en regels er uitsluitend zijn als hindermacht en niet als bescherming van alles wat wij in deze samenleving en rechtsstaat menen te moeten beschermen.

Vandaag behandelen we een wijziging op de Spoedwet Wegverbreding. Deze wet is in 2003 aangenomen met de bedoeling om slechts enkele jaren van kracht te zijn om een beperkt aantal weginfrastructuurprojecten versneld uit te voeren. Daarna zou worden voorzien in de beoogde tijdwinst door een herziening van de Tracéwet. Het op termijn naast elkaar bestaan van twee wetten werd zowel door de regering als door alle woordvoerders toentertijd als ongewenst beschouwd. De spoedwet van 2003 heeft echter niet aan haar doel van versnelling beantwoord, vandaar dat er een wijziging voorligt. Dat is een wijziging van een tijdelijke wet voor 30 nauwkeurig omschreven projecten. Wanneer deze projecten uitgevoerd zijn, wordt de wet opgeheven. Dat hebben wij uit het heldere antwoord van de regering in de memorie van antwoord op vragen van onder andere onze fractie begrepen. Daar kan toch geen misverstand over bestaan, zo vragen wij de regering ons nogmaals te bevestigen.

Het accent bij de behandeling in 2003 in de Eerste Kamer lag niet bij de luchtkwaliteit, maar bij de geluidshinderproblematiek. De Eerste Kamer heeft toen unaniem de motie-Eversdijk aangenomen, waarin wordt gevraagd om parallel

aan de opstelling van het ontwerpwegaanpassingsbesluit ook het gemotiveerde plan voor het treffen van geluidsmaatregelen op te stellen en daarvoor maximaal een tijdpad van vijf jaar te nemen. Wij hebben in het verslag de vraag gesteld of de maatregelen die in deze motie worden voorgesteld, ook daadwerkelijk toegepast zijn, dan wel zullen worden op de 30 projecten die limitatief opgesomd onder deze wet vallen. Met andere woorden, is en wordt de motie-Eversdijk uitgevoerd? Moties nemen wij immers niet voor niets aan, ook al lijkt het af en toe anders. Het antwoord dat wij krijgen, is summier. Gesteld wordt dat alleen voor de projecten die zijn opgenomen op de B-lijst, een geluidsplan hoeft te worden opgesteld. Zo hebben wij dat echter niet begrepen uit het nalezen van de stukken over de behandeling van deze wet in 2003. In de memorie van toelichting aan de Eerste Kamer van april 2003 staat als antwoord op vragen van de fracties van de VVD en het CDA dat de geluidsmaatregelen voor de projecten op de A-lijst eerder zullen worden uitgevoerd dan het geval zou zijn bij uitvoering op basis van de reguliere wetgeving. Ook wordt zekerheid geboden over de aanpak van geluidsproblemen. Wij herhalen daarom de vraag of bij de voorliggende 30 projecten een gemotiveerd plan voor het treffen van geluidsmaatregelen aanwezig is en of die maatregelen ook op redelijke termijn worden uitgevoerd.

In dit verband herinneren wij de regering en vooral de minister van VROM eraan dat tenminste vijf jaar geleden door de toenmalig verantwoordelijke bewindsman voor het milieu, staatssecretaris Van Geel, een toezegging is gedaan aan de Eerste Kamer om de lappendeken die de Wet geluidhinder na alle wijzigingen en interpretaties is geworden, geheel te herzien. Wanneer wordt die belofte ingelost?

In het verslag hebben de PvdA-fractie en andere fracties erbij stilgestaan dat verzoeken van een meerderheid in de Tweede Kamer om het door de regering gewijzigde voorstel opnieuw voor nader advies aan de Raad van State voor te leggen, een- en andermaal door de regering zijn geweigerd. Op deze vragen wordt in de memorie van antwoord het nogal botte antwoord gegeven dat de regering, de discussie in de Tweede Kamer overziende, gesterkt is in haar opvatting dat een nader advies niet nodig was. Op geen enkele manier wordt ingegaan op de context waarbinnen in ieder geval de PvdA-fractie deze problematiek in het verslag aan de orde heeft gesteld. Dat betreuren wij en meer dan dat: wij vinden dat een slecht voorteken voor de wijze waarop de regering omgaat met het advies van de commissie-Elverding, "Sneller en Beter". Het was namelijk juist die context die wij omschreven en nu herhalen, in de hoop en verwachting dat beide bewindslieden nu wel bereid zijn om ook op die context te reageren.

De commissie-Elverding stelt zeer nadrukkelijk dat men vaak niet de tijd neemt voor een zorgvuldige afweging van belangen en het adequaat analyseren van de voetangels en klemmen in de verkenningsfase, die voorafgaat aan de planvorming en vervolgens de besluitvorming. Wij vroegen ons in het verslag af of er geen vergelijking is te trekken met de totstandkoming van wetgeving in het algemeen en met de schermutselingen tussen Tweede Kamer en regering over het vragen van nader advies aan de Raad van State bij dit wetsvoorstel in het bijzonder. Om echt tijd uit te trekken in de voorfase van de besluitvorming is volgens de commissie-Elverding een ambtelijke en bestuurlijke cultuurverandering nodig, waarin bereidheid bestaat om naar de verschillende belanghebbenden en deskundigen te luisteren en om niet bij voorbaat te oordelen dat het gelijk aan de ene of de andere kant ligt.

De argumentatie van de regering om geen nader advies aan de Raad van State te vragen, was dat de wijzigingen niet ingrijpend waren en een nader advies te veel tijd zou vragen. Overigens is dat in de memorie van antwoord herhaald. Omdat de Tweede Kamer die opvatting niet deelde, ontstond er een wekenlange strijd, die veel tijd en ergernis heeft gekost. Het argument van de tijdwinst is door het gekibbel verdampt. Wat dat betreft, kan er zeker een parallel worden getrokken met het gekibbel bij planprocessen in de fysieke infrastructuur.

Wij herhalen de vraag die in het verslag is gesteld: als de regering, alles overziende en achteraf geoordeeld, terugkijkt op de gang van zaken, zou een nader advies van de Raad van State om twee redenen dan toch niet voor de hand gelegen hebben? De eerste meer procedurele reden is of bij een verschil in beoordeling tussen de Tweede Kamer en de regering over het begrip "ingrijpende wijziging", niet het zekere voor het onzekere genomen moet worden. Ligt het dan niet voor de hand om in geval van zo'n duidelijke wens dat verzoek te honoreren?

Onze fractie meent dat een welwillende houding ook in planvoorbereidingsprocessen de voorkeur verdient boven het herhalen van het eigen gelijk. Naar ons oordeel is dat ook waarover in het advies van de commissie-Elverding gesproken wordt. Is de regering dat met ons eens?

Nadat het argument van de tijdwinst was weggevallen, was het aangrijpen van de gelegenheid om te toetsen of het aanvaardbaar en juridisch houdbaar is om de kilometerbeprijzing bij de voorliggende 30 projecten generiek buiten beschouwing te laten, de tweede reden om alsnog te besluiten de Raad van State om nader advies te vragen. De argumentatie van de regering om bij deze 30 projecten de kilometerbeprijzing niet mee te nemen als afwegingsfactor, klinkt redelijk. Ook na effectuering van het prijsbeleid zal het verwachte verkeersaanbod op deze trajecten immers zo omvangrijk zijn dat verbreding noodzakelijk is. Toch zou een nader advies van de Raad van State juist op dit punt het standpunt van de regering alleen maar hebben kunnen versterken, mede omdat er door diverse deskundigen -- zie ook de NRC van 19 maart jongstleden -- verschillend over gedacht wordt.

De argumentatie van de regering dat geen rekening gehouden kon worden met het prijsbeleid, omdat daarvoor de benodigde wetgeving ontbreekt,

roept bij ons grote vragen op. Voor zover wij hebben begrepen, heeft deze regering het vaste beleidsvoornemen kenbaar gemaakt om in 2012 het prijsbeleid in te voeren. Daar hoeven wij toch niet aan te twijfelen? Als het prijsbeleid in 2012 wordt ingevoerd, horen de voorbereidingen daarvan nu toch in volle gang te zijn? Wij veronderstellen dat de wet dan van kracht kan zijn, terwijl mogelijk niet alle 30 projecten uit deze spoedwet in uitvoering genomen zijn. Zal dat niet leiden tot nieuwe discussies en dus tot vertraging op dat moment? Is het trouwens juist dat, zoals in datzelfde artikel in de NRC van 19 maart werd verondersteld, niet alleen bij deze 30 projecten het prijsbeleid buiten beschouwing gelaten wordt, maar ook bij de uitbreiding van de weginfrastructuur rondom Utrecht?

Wij hopen dat de regering de samenhang tussen de doorwerking van het prijsbeleid en de luchtkwaliteit voldoende serieus neemt om ervoor te zorgen dat niet wederom vertraging optreedt. Dan wordt immers alsnog niet voldaan aan de Europese richtlijn luchtkwaliteit, waarvan de regering hoopt en verwacht dat uitstel tot 2015 verkregen gaat worden. Maar 2015 is niet ver weg; er resteren slechts zes jaren voor het treffen van afdoende maatregelen om aan die richtlijn te voldoen. In het NSL, waarover wij de komende maanden in deze Kamer nog van gedachten zullen wisselen, wordt expliciet uitgegaan van de doorwerking van het prijsbeleid. Daarom is haast geboden om dit beleid daadwerkelijk binnen de aangegeven termijn wettelijk te verankeren. Dit kabinet hoort onomkeerbare stappen daartoe genomen te hebben, zoals minister Eurlings in het begin van deze regeerperiode heeft gezegd. Dit betekent dat de wetgeving begin 2011 haar beslag zal moeten krijgen. Gaat dat lukken?

De komende maanden zal het NSL worden behandeld in deze Kamer. Mijn fractie zal dan ook nader met de regering van gedachten wisselen over de betekenis van de toetsing van de luchtkwaliteitseisen op programmaniveau in plaats van het vaststellen van de grenswaarden op projectniveau. Dit kan namelijk aanleiding geven tot brede discussies en diepgaande meningsverschillen met omwonenden en belanghebbenden die op projectniveau constateren dat de normwaarden overschreden worden, waarop zij te horen krijgen dat de wettelijk vastgelegde meetmethode geen rekening houdt met de werkelijkheid, maar met een theoretische programmatoets. Dit kan gevolgen hebben voor de uitspraak van de bestuursrechter inzake bezwaren van belanghebbenden die een gemotiveerde zienswijze hebben ingediend tegen het Tracébesluit. Of zien wij dat geheel verkeerd?

Tot slot kom ik op twee vragen die direct met de actualiteit hebben te maken. Ten eerste. Is het juist dat de reeds in gang gezette procedures rond de verbreding van de A58 Bergen op Zoom-Eindhoven en de A67 Eindhoven-Venlo stopgezet zijn, omdat voorrang verleend moet worden aan de uitvoering van de 30 projecten uit deze spoedwet?

Ten tweede. Dit weekend, en ook gisteren in de NRC, werden wij verrast met mededelingen dat in het crisisberaad van de regering wordt nagedacht over en gewerkt aan een crisis- en herstelwet. Dat betreft dus een nieuwe spoedwet. Het doel van deze wet is om procedures te versnellen door middel van één besluit, waarin alle vergunningen voor bouwprojecten vermeld staan, met "regelvrije gebieden" en inperking van de inspraakprocedures. Deze informatie heb ik overigens uit de NRC van 23 maart jongstleden gehaald.

Graag horen wij van de beide bewindslieden, omdat zij met name in dit verband genoemd worden, of dit bericht op realiteit berust en of wij na deze spoedwet een nieuwe wet kunnen verwachten waarin mogelijk zelfs van Europese regelgeving afgeweken kan worden. Het enthousiasme van praktijkhoogleraar Friso de Zeeuw naar aanleiding van dit bericht doet ons waakzaam zijn. De heer De Zeeuw heeft onlangs een essay over dit onderwerp geschreven. Hij houdt daarin een pleidooi om een nieuwe wet te maken waarmee lokale bestuurders kunnen afwijken van Europese regelgeving die in Nederlandse wetgeving is vertaald.

Het kan toch niet waar zijn dat de regering naast het werken aan de Invoeringswet omgevingsvergunning, de eerste en tweede tranche van de AMvB Ruimte, de Tracéwet, de wijziging van de Wet milieubeheer en het omzetten van het advies van de commissie-Elverding in een actieplan, nog een nieuwe wet wil maken die tot doel heeft om bouwprojecten in deze periode van recessie te versnellen? Wie weet dan nog waar hij aan toe is? Veranderingen buitelen immers over elkaar heen.

Zelfs wanneer het wetgevingstraject snel verloopt, neemt nieuwe wetgeving ten minste twee jaar in beslag. Volgens het CPB is de crisis dan weer op zijn retour. Waar hebben wij het dus over?

Mijn fractie hoopt dan ook dat in de berichten een verkeerd beeld van de werkelijkheid wordt geschetst. Wij geven de bewindslieden graag de mogelijkheid om dat beeld vandaag meteen al recht te zetten.

Wij wachten met belangstelling de antwoorden van de regering af.

*N

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Het woord "spoedwet" zegt het eigenlijk al. Er moet haast worden gemaakt met de aanleg van een aantal grootschalige infrastructurele werken in dit land. Dan is het aanbrengen van enige versnelling in procedures en uitvoering geen overbodige zaak. Ook de fracties van de OSF en D66 vinden dat. Het is goed dat sprake is van urgentie en dat wij kijken waar wij tijd kunnen winnen. Het is ook goed dat wij pogingen doen om de mobiliteit in de Randstad, toch de kern van de economie in dit land, verder te versterken. Wij danken beide ministers daarom voor hun voortvarende aanpak.

Op een aantal punten zijn het wetsvoorstel en de uitwerking daarvan echter nog niet helemaal duidelijk voor ons. Wij willen daarom de volgende punten aan de orde stellen: de MER-procedure, de

samenloop met andere wetsvoorstellen en de toekomst.

Wij kunnen heel veel lucht om dit wetsvoorstel heen bakken, alsof het een soort "bulldozerwet" is. In mijn optiek valt dat echter wel mee, omdat het verminderen van de procedurele belasting als gevolg van de huidige MER-procedures de voornaamste winst van dit wetsvoorstel is. Zo wordt in het wetsvoorstel de startnotitie MER achterwege gelaten, evenals de uitwerking van het milieuvriendelijkste alternatief en de toetsing van het MER-rapport door de commissie-MER. Dit is al met al een behoorlijke vereenvoudiging en heeft een geschatte tijdwinst van drie tot zes maanden tot gevolg. Het is echter de vraag of dit "het grote wonder" is, ondanks dat sprake is van een verbetering en van tijdwinst.

Betekent tijdwinst ook milieuwinst? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het borgen van gezondheids- en milieubelangen. Die zouden ook in zo'n uitgeklede MER-procedure goed in beeld moeten blijven en op hun aanvaardbaarheid getoetst moeten worden. Ik begrijp uit de memorie van antwoord dat de ministers de garantie geven dat gezondheids- en milieubelangen in de MER geborgd blijven, maar wie is er verantwoordelijk voor de kwaliteit van de MER-stukken nu de eindtoets van de commissie vervalt? Die commissie MER bestaat nu uit deskundigen die de kwaliteit van de door allerlei bureaus opgestelde stukken beoordelen. Wie zorgt er straks voor die borging?

Lezende de memorie van antwoord over de samenloop met andere wetsvoorstellen, onder andere die van de bestuurlijke lus, ontstond bij onze fracties de vraag in welk kader al die "versnellingswetten" passen. Vorige sprekers hebben daar ook al aandacht aan gegeven. De fasering verschilt, evenals de aanpak en het doel. Wat we missen, is één heldere "versnellingsvisie" van het kabinet, niet alleen op de wegeninfrastructuur maar vooral ook op terreinen als openbaar vervoer, spoorinfrastructuur, stationslocaties en dergelijke. De heer Hofstra kan roerend praten over wegen en aanverwante zaken, maar de toekomst van het vervoer in dit land is toch vooral gebaseerd op een soepel en intelligent openbaarvervoersysteem. Daarin moeten nog een paar slagen worden gemaakt, vooral bij het spoor. Het zou onze fracties grote deugd doen als daarover dadelijk van achter die tafel met grote passie wordt gesproken. Zou het niet verstandig zijn als zo'n bredere versnellingsvisie er spoedig komt? Die zou moeten uitmonden in een visie op een nieuwe besluitvormingsarchitectuur. Die moet adequaat zijn en de belangen borgen, maar ook zorgen voor snelheid en tempo.

Ik wil de vraag van de heer Hofstra en mevrouw Meindertsma onderstrepen. Niet pas zondagmorgen in De Telegraaf maar al zaterdagavond op teletekst verscheen het bericht over de superhero die met een crisis- en herstelwet komt. Het oogt een beetje -- dat bedoel ik niet flauw -- als een soort handje drukken: wie is het snelst met de procedures en de afspraken? Is dit een verhaal dat een premier af en toe moet houden voor een groot congres, of is het iets waaraan het kabinet echt aan werkt? Welke ministers doen daaraan dan mee? Welke hoofdlijnen liggen onder die crisis- en herstelwet? Hoe verhoudt dit zich met de architectuur? Wordt voldoende rekening gehouden met het aspect luchtkwaliteit?

Door het veranderen van regelgeving kunnen we projecten en uitvoering versnellen. Maar, hoe cynisch ook, uit wetenschappelijk onderzoek weten we dat regelgeving nooit het echte probleem is. Het klinkt leuk om daarover stoere spierballentaal uit te kramen. De gouden sleutel voor het versnellen van grote projecten ligt echter bij de kwaliteit van projectleiders en projectdirecteuren -- dit is een wijze wetenschappelijk les -- die eigenlijk maar één ding moeten doen: tegengestelde opvattingen op een doortastende manier overbruggen. Dat vraagt bijzondere competenties. Het zou verstandiger en effectiever zijn als dit kabinet bijvoorbeeld 5 mln. vrijmaakt voor een academie voor adequate uitvoering. Laat die projectleiders en -directeuren leren over dat soort zaken. Dat brengt echte versnelling tot stand zonder de wet- en regelgeving te veranderen. Het gaat om een betere balans tussen competentieontwikkeling en aandacht voor wet- en regelgeving.

De ministers hebben in de memorie van antwoord onomwonden duidelijk gemaakt dat er geen nieuwe projecten dan de eerder benoemde "lijst van 30" worden toegevoegd. De Spoedwet wegverbreding is dus tijdelijk en zal worden ingetrokken als de projecten zijn gerealiseerd. De bedoeling van deze wijzigingen is om de besluitvorming over de 30 projecten nog deze kabinetsperiode af te ronden en het liefst zo veel mogelijk van de 30 projecten te hebben gerealiseerd of in ieder geval de schop in de grond te hebben gestoken. Dat is een mooie ambitie, maar kan de minister ook vertellen hoe realistisch die is? Waar rekent hij op? Kunnen wij de minister houden aan de belofte dat de projecten van start gaan?

Ik ben natuurlijk geen "echte" deskundige op het gebied van verkeer en vervoer, zoals de heer Hofstra. Ik ben slechts eenvoudig Kamerlid. Toch vraag ik me af hoe het zit met de zogenaamde "flessenhalstheorie" van het Nederlandse verkeersnetwerk. Het is natuurlijk fijn om bijvoorbeeld de A4 te verbreden, maar iedereen die er verstand van heeft, zegt dat dan de volgende flessenhals 5 km verderop ligt, namelijk bij het Prins Clausplein. Een plan voor hoe je dat moet verbreden, verdiepen, verhogen, verdunnen en "verondertunnelen" heb ik nog niet gezien. Het heeft weinig zin om een probleem op te lossen dat zich vervolgens verplaatst. De structurele oplossing zit toch in andere vervoerspatronen en het verminderen van het autogebruik.

Ik had nog een vraag over de provincie Noord-Brabant, maar die heeft mevrouw Meindertsma al gesteld. Die vraag onderstreep ik. Daarmee ga ik over naar een nieuwe hobby van onze fractie.

Door wegen te verbreden en de doorstroming te vergroten zal de luchtkwaliteit waarschijnlijk eerder verslechteren dan verbeteren.

Dat is door een strenge normering enigszins beteugelen, maar het is veel effectiever om het wagenpark versneld te vergroenen. In dit verband wil ik weten hoe de beide ministers aankijken tegen de elektrisch aangedreven auto. Ik sleep dit onderwerp er gewoon een beetje bij nu wij spreken over dit wetsvoorstel. Het onderwerp is namelijk van wezenlijk belang. Het is allang geen speeltje meer van kabouterachtige provo's uit de jaren zeventig die met hun elektrisch aangedreven skelter de wereld probeerden te veroveren. Als ik de gegevens goed op mij laat inwerken, zal binnen twee á drie jaar de elektrisch aangedreven auto een reëel alternatief zijn voor auto's die rijden op fossiele brandstof. Voor zover ik kan overzien, gaan de technische ontwikkelingen heel snel. De nieuwe Amerikaanse regering geeft een miljardenimpuls aan de ontwikkeling en introductie van de elektrische auto. Wordt bij de aanleg van nieuwe wegen en nieuwe wijken rekeninggehouden met deze verandering? Ik denk dan bijvoorbeeld aan de infrastructuur die daarvoor nodig.

Ik nodig de ministers in dit licht graag uit voor een gedachteoefening. Als dit onze toekomst is, zou er dan geen spoedwet elektrisch aangedreven auto's moeten komen? Er kan meer beleid voor worden gemaakt dan nu. Het steunen van deze ontwikkeling kan ontzettend helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik roep beide minister op om dit debat aan te grijpen om een visie neer te zetten op het realiseren van een adequate infrastructuur.

*N

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Om vandaag in deze Kamer filevorming te voorkomen, beperk ik mij tot de wet zoals die voorligt.

De roep vanuit de samenleving om projecten sneller ten uitvoer te brengen, klinkt steeds krachtiger. Dat is ook begrijpelijk, want het komt regelmatig voor dat bouwprojecten in het geheel niet of moeilijk en vertraagd ten uitvoer worden gebracht. De fracties van de SGP en de ChristenUnie, waarvoor ik het woord voer, zijn voorstander van het zo snel mogelijk opheffen van een aantal structurele, infrastructurele knelpunten. Met het wetsvoorstel tot wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast, wordt beoogd tot snellere uitvoering te komen. Dat vinden onze fracties uitstekend. Het gaat er echter wel om dat dit op een zorgvuldige manier gebeurt, niet alleen vanwege allerlei mogelijke en belangrijke gezondheids- of milieuaspecten -- in onze ogen uitermate belangrijk -- maar ook om de simpele reden dat we de beoogde versnelling niet weer moeten laten verspelen bij de rechter door allerlei mensen die mogelijkheden zien om bezwaar te maken. Ik kom daar zo meteen op terug.

In het voorliggende wetsvoorstel ligt de nadruk op de onderzoekslast. Anderen hebben ook al gezegd dat er wordt getracht, die onderzoekslast te verminderen, zodat de besluitvorming over wegprojecten aanzienlijk sneller tot stand zal kunnen komen. Is de minister van Verkeer en Waterstaat ervan overtuigd dat het verminderen van de onderzoekslast echt de sleutel tot succesvolle versnelling van besluitvorming bij wegprojecten is? Wij denken dat andere zaken meespelen.

Het is toch zo, zo vragen wij de minister, dat de meeste projecten die zijn opgenomen, reeds onder het regime van de huidige Spoedwet vallen? Dat was nu niet zo'n geweldig succes, vinden wij. Als dit zo is, zijn nut en noodzaak van deze projecten derhalve al meerdere jaren geleden vastgesteld, evenals de urgentie van deze projecten. Dat er een groot maatschappelijk belang bestaat om de opgenomen projecten te realiseren, staat voor de fracties van de SGP en de ChristenUnie vast. We zien het toch goed, zo willen wij van de minister weten, dat ook de Tracéwetplichtige projecten die onder de nieuwe Spoedwet zijn gebracht, vaak al jaren lopen? Wil de minister uiteenzetten waarom die nu wel versneld kunnen worden? Er zijn toch niet alleen beperkingen aan de bewijslast? Voor alle duidelijkheid: met de nieuwe Spoedwet wordt in feite beoogd om deze in onze ogen vastgelopen doch relatief eenvoudige projecten weer vlot te trekken.

Er is bij de minister op aangedrongen, advies te vragen aan de Raad van State. Het is voor de helderheid goed om onderscheid te maken tussen enerzijds een wettelijke plicht tot advies vragen en anderzijds uit politieke overwegingen advies vragen. De minister stelt dat er geen wettelijke verplichting was tot het nogmaals vragen van advies aan de Raad van State, mede omdat de veranderingen die zijn doorgevoerd na het eerste advies van de Raad van State best fors zijn, terwijl de feitelijke bandbreedte van de wet eerder is ingeperkt dan uitgebreid.

De aanleiding voor de wijzigingen was vrij eenvoudig, zo klinkt in het antwoord door. Na overleg met Rijkswaterstaat, zo hebben onze fracties begrepen, bleek dat sommige projecten verder vertraagd zouden worden als zij onder het initiële voorstel voor de spoedwet zouden worden gebracht. Gaat het dan, zo willen wij van de minister weten, in concreto om de opgenomen Tracéwetprojecten? De minister zal er toch ook begrip voor hebben dat de wijziging op ons op het eerste gezicht als behoorlijk ingrijpend is overgekomen. Uit dit politieke oogpunt hebben onze fracties aan de minister gevraagd om toch een tweede advies aan de Raad van State te vragen, mede met het oog -- wij benadrukken dat -- op de gevoeligheid die infrastructurele projecten nu eenmaal met zich brengen.

Dit brengt ons tot de vraag aan de minister van VROM of de Milieurechtsbescherming en omgevingsbelangen wel voldoende zijn gewaarborgd. Nu zijn de projecten die onder de spoedwet zijn gebracht, afgebakend in aantal en relatief eenvoudig van aard. Bovendien is er voor wegaanpassingen veelal geen alternatief dat onderzocht kan worden: een wegaanpassing kan nu eenmaal meestal maar op één manier gerealiseerd worden, althans, zo menen wij; de heer Hofstra

denkt daar altijd anders over, maar hij is met zijn deskundigheid dan ook een eenling in deze Kamer. Onderzoek naar een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) heeft in een dergelijke situatie dus weinig tot geen zin. Dat begrijpen wij wel, maar op grond van de Wet milieubeheer wordt toch ook nu een versoberd MER-regime toegepast? Daar worden de gevolgen voor gezondheid en milieu toch in beschreven? Op het ontwerpbesluit en het ter inzage gelegde MER staat toch inspraak open? Wat gebeurt er nu er geen afronding van de MER-adviezen is? Wie beoordeelt die later? Doet de minister dat zelf, het departement of stelt zij daar een ander lichaam voor in? In dat laatste geval lopen wij weer vertraging op. Deze belangrijke vragen stelde de heer Schouw ook al. Belanghebbenden die zienswijzen hebben ingebracht kunnen toch in beroep gaan bij de Raad van State, ook over de inhoud van de MER, zij het dat die in vereenvoudigde vorm wordt toegepast?

Wij zien de vereenvoudiging van de onderzoekslast op deze gebieden als een soort maatwerkaanpak. Complexe en maatschappelijk ingrijpende projecten vragen om een uitgebreidere aanpak. Daarover spreken wij te zijner tijd in het kader van een ander wetsvoorstel. Daarom doe ik nu niet mee aan de eerdergenoemde filevorming. Eenvoudigere projecten kunnen meestal met een versimpelde aanpak toe. Het aantal projecten onder de spoedwet is nu duidelijk afgebakend en de projecten zijn relatief eenvoudig van aard. Bij dergelijke projecten past dus, zo vinden onze fracties, een eenvoudigere doch zorgvuldige benadering, die toch voldoende waarborgen biedt op het gebied van natuur, milieu, gezondheid en rechtsbescherming voor de burger.

De infrabouw is een conjunctuurgevoelige sector. Hoewel er veel publieke opdrachtgevers bestaan (Rijkswaterstaat, provincies, gemeentes en waterschappen) moet het aantal particuliere opdrachtgevers niet worden onderschat. Juist op dit moment, in de huidige economische crisis, lopen de opdrachten vanuit deze particuliere sector flink terug. Publieke investeringen kunnen negatieve effecten hiervan helpen voorkomen, is het niet geheel, dan wel gedeeltelijk. De spoedwet vinden wij in dit kader relevant omdat de besluitvorming over deze projecten snel kan verlopen en projecten dus snel gerealiseerd kunnen worden. Dat zal ongetwijfeld positieve economische gevolgen hebben. Dat vinden wij prima.

Ik wil nog een kort woord over de herstelwet van de minister-president spreken. Ik heb begrepen dat het kabinet lang en diepgaand bezig is. Dan slaat de vermoeidheid toe en komt er af en toe een oprisping. Daar heb ik het op gehouden.

*N

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Voorzitter. Ik wil namens mijn fractie graag veel waardering uitspreken voor het voorliggende wetsvoorstel. Deze zogenaamde Spoedwet kan zeker als een doorbraak worden gezien in de stroperige Nederlandse verhoudingen. Voor het eerst worden procedures vereenvoudigd en in elkaar geschoven om zo snel tot uitvoering te komen. En dat is ook hard nodig: talloze infrastructurele projecten liggen stil, terwijl de files nog steeds toenemen, hoewel misschien iets getemperd door de crisis, maar toch gaan zij onverminderd door in de Randstad en in Brabant. Ook uitspraken van rechters kunnen leiden tot nog meer vertragingen. Bestudering van deze uitspraken laat ook zien dat er vaak sprake is van gebrekkig huiswerk door overheden. Luchtkwaliteitsonderzoeken waren daarbij het bekendste voorbeeld. Dat moet dus anders en vooral ook beter en sneller georganiseerd worden. Dit wetsvoorstel kan daarbij helpen, zij het dat het een beperkte reikwijdte heeft. Maar de essentie van het voorstel spreekt ons zeer aan. Zoals ik al zei: eindelijk een wet die een doorbraak zal worden in Nederland-procedureland.

Het wetsvoorstel is daarmee een voorbeeld geworden van het soort wetgeving waaraan op dit moment grote behoefte is. Duidelijk is dat de CDA-fractie dit voorstel zal steunen.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Ik hoor u suggereren dat wij blij mogen zijn dat wij eindelijk deze wet hebben. Het is een spoedwet uit 2003, die dus zes jaar lang schijnbaar onvoldoende kracht heeft gehad om heel andere redenen. Dus als u nu suggereert dat wij aan dit soort wetten behoefte hebben, komt het mij toch voor dat enige relativering op zijn plaats is.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Mijn fractie heeft in de schriftelijke voorbereiding van deze behandeling expliciet de vraag gesteld of deze spoedwet van 2003 effectief is gebleken. Daarop kwam het antwoord van het kabinet dat zij nogal gebrekkig heeft gefunctioneerd en dat met name de relatie met luchtkwaliteit heel lastig is geweest. Daarom wordt deze wet nu aangescherpt. Dat is ook precies wat wij nu nodig hebben. Dat is het uitgangspunt voor het debat van vandaag.

De commissie-Elverding heeft inzake versnelling van de besluitvorming betreffende infrastructurele projecten een goede analyse gegeven van ons bestuurlijk en juridisch bouwwerk, dat over de jaren heen is opgebouwd en uitgedijd. De conclusie en de aanbevelingen komen voor de intimi uit de mobiliteitswereld en het algemeen bestuursrecht niet als een echte verrassing. De analyse was al bekend en veel was ook al bekend over de mogelijke oplossingsrichtingen. De urgentie heeft de aanbevelingen echter een extra dimensie gegeven. En het kabinet, ik bedoel concreet de minister van Verkeer en Waterstaat, heeft de aanbevelingen actief opgepakt en snel omgezet in aanpassing van deze wetgeving. Hulde voor deze aanpak!

De inhoud van het wetsvoorstel brengt ons na de schriftelijke voorbereiding tot de volgende opmerkingen. Essentieel is dat dit wetsvoorstel een tijdelijk karakter heeft. Dat blijkt niet alleen uit de limitatieve opsomming van de 30 projecten, maar met name ook uit het amendement dat in de

Tweede Kamer is aangenomen. Wij hebben zeer veel waardering voor dit amendement. Het past qua inhoud volledig bij de wens van mijn fractie om de wet niet alleen tijdelijk te laten functioneren maar ook te beperken tot de aanpak van de grootste knelpunten. Zijn deze opgelost, dan kan de wet worden ingetrokken. Hoewel de regering dat in de memorie van antwoord niet zo volmondig erkent, is naar mijn mening -- dat merkte ik ook bij andere fracties -- sprake van een horizonbepaling. En juist die bepaling maakt het wetsvoorstel bestuurlijk en juridisch sterker.

Wij begrijpen dat de toekomstige invoering van de kilometerheffing niet betrokken kan worden bij dit voorstel. In de eerste plaats weten wij nog niet wat de regering precies gaat voorstellen en op welke wijze en wanneer er sprake zal zijn van de introductie van prijsbeleid voor het wegverkeer. Bovendien verplicht de huidige nationale en Europese regelgeving niet tot aanpassing van dit voorstel. Tevens dient nog maar afgewacht te worden of en in welke mate het prijsbeleid direct effect kan hebben op de 30 projecten in dit voorstel. Prijsbeleid wordt, indien ingevoerd, natuurlijk na parlementaire goedkeuring, een onderdeel van het verkeersmodel en daarmee een belangrijk gegeven bij de planning van de infrastructuur. Het is niet meer en volgens ons ook niet minder. In dit verband vraag ik de minister van Verkeer en Waterstaat te reageren op het artikel van de auteurs Van Wee, Meurs en Rietveld in de NRC van donderdag 19 maart jongstleden.

Een ander aspect is de samenhang met de wetgeving. De heer Schouw wees daar zojuist ook al op. Zien wij het goed, dan is dit voorstel een species van het genus infrabouw en -uitbreiding. Dat betekent dat het voorstel niet op zich staat. Allereerst is daar natuurlijk, zoals vanmiddag hier opgemerkt door velen, het verband met de MER en de MER-procedure. We kunnen van harte instemmen met deze verkorting van procedures, mits dat de belangen van de direct betrokkenen en de rechtsbescherming niet fundamenteel aantast. Dat is ons inziens niet het geval in dit wetsvoorstel. De luchtkwaliteit is ook een factor van belang, sterker: het was primair de aanleiding voor dit voorstel, met name vanwege de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake de A4 Leiden-Burgerveen. In dit kader is dus derogatie aangevraagd bij de Europese Commissie, die tevens van essentieel belang is voor de effectieve werking van deze wet. Sterker, deze wet staat of valt met de verlening van de derogatie.

In de tweede plaats heeft deze Kamer zeer recent wetsvoorstel 31589 -- implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen -- aanvaard bij hamerstuk. Dat noemen wij nog eens snel werken. Kan de minister van VROM ons nog iets meedelen over het verloop van het derogatieverzoek?

Het spoedig aanleggen van infrastructuur heeft zeker te maken met wetgeving, maar ook met uitvoeringskracht en met name met de vermindering daarvan. De heer Schouw begon daar zojuist ook al over. Onze fractie is van mening dat het van groot belang is dat niet alleen het Rijk, maar ook de decentrale overheden en met name de provincies doordrongen raken van de urgentie van de problematiek zoals wij die hier vandaag bespreken. Een beetje mede vanuit mijn eigen bestuurlijke ervaring als gedeputeerde van mobiliteit in provincieland ben ik er -- nog -- niet van overtuigd dat het gevoel voor urgentie bij de decentrale overheden er is. In essentie gaat het om de bestuurlijke durf om, na zorgvuldige inspraak en correcte procedures, de knoop door te hakken, het tracé vast te stellen en dat dan ook uit te voeren. Met name in die laatste fase gaat het in ons land bij heel veel bestuurders mis, omdat er allerlei omstandigheden bij worden gehaald, ook vaak nieuwe omstandigheden. Er zijn vele voorbeelden van grote infrastructuurprojecten die na de wisseling van de wacht of na een bezwaar- of beroepschrift op de lange baan werden geschoven.

De heer **Smaling** (SP): Dit aspect van het spiegelen van waar wij het over hebben aan de provincie komt uit de koker van de heer Koopmans in de Tweede Kamer. Uw suggesties zijn duidelijk. Suggereert u nu niet dat de provincies veel vaker van hun doorzettingsmacht gebruik moeten gaan maken om tracés op te leggen aan gemeenten? Is het wel aan ons om zoiets voor te stellen, of is dat niet iets wat wij gewoon aan gedeputeerde staten moeten overlaten?

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Ik kom daar nog op. Ik zal hierop ook antwoord geven in relatie tot de Wet ruimtelijke ordening. Als de rijksoverheid de verantwoordelijkheid neemt om urgent knelpunten -- het gaat om een beperkt aantal knelpunten -- op te lossen in infrastructuur, vind ik dat dat goed moet worden afgestemd en gecoördineerd met provincies en liefst ook met gemeenten. Dat zou ik zeer wenselijk vinden. Het gaat dus ook om een bestuurlijke afspraak, behalve de juridische kant van het voorstel.

De heer **Smaling** (SP): U duidt de nieuwe Wro ook zodanig dat u wel vindt dat provincies wat steviger moeten optreden? Dat maak ik op uit wat u zegt.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Ik zou dat graag zien.

Er is -- dat zegt Elverding ook -- een te lang traject tussen besluit en uitvoeringen in ons land. Uit eigen ervaring kan ik u zeggen dat dat bij onze zuiderburen veel beter geregeld is. Er is daar ook lang gesproken over de ombouw van de ringweg om Antwerpen, maar de klus hebben zij toch in twee zomers geklaard en wij Hollanders hebben er nauwelijks last van gehad, evenals Fransen die die ringweg hebben genomen. Dat noem ik nog eens een krachtige en consistente uitvoering. Over deze aspecten gaat het voorstel niet, maar ik roep de regering op enige druk te zetten op het gezamenlijk met elkaar verantwoordelijk besturen om tot een daadwerkelijke uitvoering komen. Dat betekent mijns inziens dat het traject tussen besluit en uitvoering aanzienlijk bekort zou kunnen worden. De overheden moeten zich dus zelf ook houden aan de doelen en de normen die worden afgesproken. Zij moeten er ook voor zorgen dat bij een MER niet

in een later stadium alles erbij wordt gehaald wat niet direct is gerelateerd aan een project. Concreter gezegd: als er een relatie is tussen infrastructuur en milieueisen in de MER en in de MER-rapportage, kan men daaraan niet als extra toetsingscriteria cultuur, regionale economie of multimodaliteit toevoegen. Als men dat doet, begint namelijk het hele circus opnieuw en wordt de procedure jaren gerekt.

Recent heeft de Raad van State een aantal belangrijke uitspraken gedaan inzake de vraag of, en in welke mate met name milieugroepen kunnen worden aangemerkt als belanghebbende. Formeel gaat het om de vraag of men al dan niet ontvankelijk is bij het indienen van een bewaar. Ziet de minister hier een kentering? Werkt aanstaande wetgeving reeds nu door? Wanneer kunnen wij het advies van diezelfde Raad van State verwachten over het begrip "belanghebbende"? Wij hebben hierover in de Kamer een uitvoerige discussie gevoerd met de minister van VROM bij de behandeling van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Bezien wij de inwerkingtreding van dit voorstel met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2009, dan rijst de vraag hoe wij verder gaan. Naar mijn mening moeten wij eerst afwachten hoe effectief deze wet zal werken. Is daadwerkelijk sprake van versnelling bij de aanleg van infrastructuur, wat wij allemaal willen? Hoe gaat eventuele jurisprudentie eruit zien? Ik verwijs hierbij naar de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en naar de gemeenten die in deze wet meer armslag krijgen bij ruimtelijke projecten. Ook het NSL biedt ons, na verkregen derogatie, meer armslag. Kunnen de ministers deze benadering onderschrijven? Wat is hun visie op deze stelling?

Dit wetsvoorstel staat niet los van aanpassingen van het bestuurs- en bestuursprocesrecht. De context waarbinnen we dit wetsvoorstel behandelen, is nog niet volledig helder. Er is immers veel beweging op het terrein van het bestuursrecht. Ik verwijs met name naar de bijna permanente aanpassingen en "aanbouwingen" van de binnenkort in de Kamer te behandelen vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht en het ook al genoemde initiatiefvoorstel inzake de bestuurlijke lus, waarover de Kamer zich binnenkort grondig zal buigen.

In de toelichting en de memorie van antwoord las ik dat de regering nog met een wetgevingsnota komt om het kader aan te geven voor deze wetgeving. Immers, verdergaande voorstellen om te komen tot bekorting van procedures en snelle uitvoering zijn wenselijk en ook hard nodig. De vraag is dus binnen welk totaalkader dit gaat plaatsvinden. Naar de mening van mijn fractie dienen voorstellen zoals het voorstel dat vandaag aan de orde is, te passen in een groter kader. Dat heeft alles te maken met rechtszekerheid, voorspelbaarheid van beleid, en rechtsbescherming van burger en overheid. Kan de minister ons iets zeggen over de aanstaande wetgevingsnota en haar inhoud?

De heer **Hofstra** (VVD): De heer Janse de Jonge heeft steeds gesproken over het wetsvoorstel dat voorligt. Dat is prima. Ik heb hem echter nog geen waardeoordeel horen geven. Ik heb met klem gesteld dat wij er hiermee nog niet zijn en dat wij verder moeten. In het laatste punt van zijn betoog komt de heer Janse de Jonge hierop een beetje terug. Ik hoor hem echter geen waardeoordeel uitspreken. Is hij het met mij eens als ik stel dat wij ook ten behoeve van andere projecten dan de 30 waarover het nu gaat, dus ten behoeve van projecten in de toekomst, in staat moeten zijn om behoorlijk in regels te snijden, procedures op te schonen en de zaak te versnellen? Is hij het met mij eens dat wij het niet bij deze spoedwet moeten laten?

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Ik breng dit iets subtieler dan u doet. Ik zei een paar minuten geleden al dat je uiteraard wel goed moet bezien of deze wet in de praktijk goed werkt. Wij moeten bezien wat dit oplevert en of er daadwerkelijk sprake is van doorbraken. Ik zou dat graag willen. Als dat binnen een jaar of twee jaar duidelijk is, kunnen wij op dit spoor doorgaan. Wij moeten dan wel goed met elkaar afspreken in welke breedte wij komen tot een vervolgaanpak. Ik wil daarbij niet te gemakkelijk kiezen voor de volle breedte.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Ik heb de heer Janse de Jonge uitdrukkelijk horen zeggen dat hij het advies van de commissie-Elverding positief beoordeelt. Juist in dat advies staat met veel nadruk dat de verkenningsfase, dus de fase waarin de afweging van de belangen ruimhartig met alles en iedereen wordt besproken, aanmerkelijk beter moet worden in dit land. De heer Schouw heeft het in dit verband over de competenties. Als wij die verkenningsfase overeind willen houden, moeten wij toch niet gaan werken met nog meer spoedwetten en wat dies meer zij? Op die manier krijgen wij te maken met bezwaren achteraf in plaats van vooraf.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Conform wat in het advies van de commissie-Elverding staat, moeten wij een onderscheid maken tussen de inspraakfase en de fase van het conceptbesluit, bezwaar en beroep. Dat staat gewoon in de wet; dat weten mevrouw Meindertsma en ik heel goed. De heer Elverding zegt: maak het breed in de verkenningsfase, laat iedereen in deze fase zijn ei leggen en organiseer deze fase beter. Daarmee is mijn fractie het eens. De heer Elverding stelt echter ook dat, als er eenmaal een besluit is genomen, goed moet worden bezien wie direct belanghebbende is. Het extreme voorbeeld dat in dit verband altijd wordt genoemd, is de Limburger die bezwaar maakt tegen de aanleg van een weg in Groningen. Of omgekeerd, mijnheer Hofstra. Dit zijn uitwassen en het is niet de bedoeling dat die voorkomen. Uit de recente jurisprudentie van de Raad van State is af te leiden dat de mogelijkheden daarvoor enigszins worden ingeperkt. Daar zijn wij dus echter met elkaar nog niet uit in de brede zin

waarop ik nu doel. Daarover hebben wij nog geen goede afspraken gemaakt.

Op pagina 3 van de memorie van antwoord lees ik dat de minister van Justitie bezig is met een "fundamentele verkenning van mogelijkheden om door aanpassing van de uitgangspunten en systematiek van de Awb besluitvormings- en geschilbeslechtingsprocedures" te versnellen. Dat is een mond vol. Hoe moet ik dat nu zien? Past de vooral door de minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigde wetgevingsnota een-op-een in de benadering van de minister van Justitie? Gaat de te verwachten nota over tracé-, milieu- en infrastructurele besluitvorming, of past het mooi naast een waarschijnlijk van de minister van Justitie te verwachten Awb-aanpak? Kunnen de ministers ons hierover duidelijkheid geven?

Verder wordt erover gesproken om "een of meer" versnellingsmogelijkheden via de Awb te gaan regelen. Mijn fractie zou daarover graag helderheid krijgen. Het gaat ons daarbij met name om zorgvuldig voorbereide wetgeving en enige samenhang daarin. De belangen van burgers bij het tot stand komen van projecten zijn immers zeer groot en vergen zorgvuldige afweging. Daarbij zeg ik, om ontnuchterend af te ronden, dat niet alles spoed is. Maar een opschoning van complexe en langdurige procedures en voorschriften wordt door ons zeer gewaardeerd.

*N

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. In december werd in de Tweede Kamer gedebatteerd over het parkeerinitiatief van CDA-collega Koopmans, want je auto staat natuurlijk niet alleen maar in de file stil. De geuite zorgen richtten zich op het feit dat het aantal auto's tussen drie maanden terug en 2020 nog zou stijgen van 7 miljoen naar 9 miljoen. Hoe snel kunnen zaken een wending nemen? In de Volkskrant van begin deze maand lees ik toch echt dat de verkoop van nieuwe auto's volledig is ingezakt. In januari was de afname 15%, in februari zelfs 31%. Minister Eurlings staat volgende week in een lege hal bij het openen van de AutoRAI en ik stel voor dat we het vandaag hebben over de spoedwet wegversmalling. Wat een verademing zou dat zijn, zo'n kentering. Minister Eurlings krijgt dan toch zijn zin, want de schop moet de grond in om rijstroken weg te halen.

Maar nee, het beleid neigt juist naar de andere kant: de jonge burger van zeventien jaar moet bijvoorbeeld begeleid kunnen autorijden. Dat leidt dus tot méér weggebruikers. In de nota Grijs op reis wordt aangevoerd dat de oudere niet met de trein wil maar met de auto. Méér weggebruikers dus, met 40 km/u over de snelweg, zodat tussen de bedrijventerreinen door nog genoten kan worden van het snelwegpanorama. Hoe is dit allemaal te rijmen, vraag ik aan minister Cramer, met de doelstellingen van het NSL? Zo komen we immers nooit aan de normen. Ik rijd af en toe in een Greenwheels-auto, maar ik ken het merk niet eens. Ik ben misschien totaal ongeschikt voor dit debat. Ik sla autorubrieken in kranten standaard over en zie bij het omslaan nog net het vrolijke gezicht van de rechtse krullenbol die zo'n rubriek onder zijn hoede heeft. Mijn enige autoliefde is Motown, het beroemde soullabel uit Detroit, dat zichzelf vernoemde naar het bijna failliete General Motors. Maar luisterend naar de Temptations, de Supremes of Marvin Gaye denk ik gelukkig geen moment aan de PC Hoofttrekkers die niet in de garage hier onder het Plein passen.

We behandelen vandaag niet zomaar een wetje. Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer merkte minister Eurlings zelfs op dat deze spoedwet "zoveel spoed vergt dat enkele maanden het kritische verschil kunnen betekenen tussen wel of niet slagen". Dat klinkt wel een beetje obsessief en als een poging de Kamer met een schuldgevoel op te zadelen. In de uitvoerige behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer heeft minister Eurlings het talloze malen gehad over "die ellende" op de A4 bij Burgerveen-Leiden en bijna net zo vaak over "die schop die de grond in moet". Ook is hij "niet van de school die mobiliteit laat gijzelen door milieueisen". Het is duidelijk dat deze minister een man met een missie is, een man ook met iets meer oog voor "profit" dan voor "planet". Wat betreft "people" is het maar net hoe je het bekijkt: de één kan weer doorrijden, maar de ander gaat eerder dood door toegenomen blootstelling aan slechte lucht. De minister wil zijn wegen zelf opleveren en geen lintjes doorknippen bij projecten van zijn voorgangers. Die ijver is prijzenswaardig, maar het zal de burger een zorg zijn of de ene of de andere minister een weg oplevert. Wat telt is een goed, democratisch en afgewogen proces. Pas als de minister daarin slaagt, legt de SP-fractie graag schaar en lint voor hem klaar. Dat zal echter niet lukken zonder een overtuigende "pas de deux" vandaag met minister Cramer, die juist geacht wordt de gezondheid van "planet" en de "people" te borgen, in dit wetsvoorstel, binnenkort in het NSL en in de nieuwe milieuwet.

De voorliggende gewijzigde spoedwet wordt onder andere gekenmerkt door de volgende feiten: inperking van het luchtkwaliteitsonderzoek, enigszins risicovol vooruitlopen op het NSL en het nog lopende derogatieverzoek, spoedwetprocedures die worden losgelaten op twaalf projecten die "gewoon" onder de Tracéwet vielen en het niet toetsen van deze aanpassingen bij de Raad van State. De milieueffectrapportage wordt afgezwakt, onderzoeksgegevens worden bevroren, er wordt een harde werkingsgrens getrokken bij 1 km en er mag geen rekening worden gehouden met de komende kilometerbeprijzing, wat nog wel eens kan stuiten op juridische problemen; collega-Kamerleden hebben dat hier ook gezegd. Over al deze zaken is zeer veel gewisseld met de Tweede Kamer en schriftelijk met ons. Ik ga niet op alle aspecten diep in, maar toch hoor ik graag een reactie van de bewindslieden of ik nog iets vergeten ben in deze opsomming.

Opvallend is dat in het Tweede Kamerdebat over dit wetsvoorstel veelvuldig is verwezen naar het rapport Sneller en Beter van de commissie-Elverding. Toch heeft de kern van dat rapport geen betrekking op dit wetsvoorstel. Over dit punt wil de SP-fractie graag nog van gedachten wisselen met

de regering. De commissie adviseerde namelijk met nadruk om via een brede verkenningsfase naar een voorkeursbesluit te gaan en dan naar een planuitwerkingsfase en een tracébesluit. Bovendien suggereerde de commissie een oplevertoets. De regering gaf in haar reactie op 23 mei 2008 aan de aanbevelingen van de commissie-Elverding integraal over te nemen. Maar er ligt, zo lees ik ook, pas in september aanstaande een actieplan naar aanleiding van het rapport van deze commissie (Elverding-2). Voor het vandaag voorliggende wetsvoorstel lijkt "Elverding" dus irrelevant, maar de SP-fractie krijgt de indruk dat er wel degelijk krenten uit de Elverding-pap zijn gehaald, en dat terwijl de commissie zegt: "Selectief winkelen in dit advies zal betekenen dat de gewenste doorbraak niet wordt bereikt en het effect op de doorlooptijd van besluitvorming beperkt zal zijn." Graag een reactie. Kan minister Cramer bijvoorbeeld nog wat met die oplevertoets bij dit wetsvoorstel? Is daarentegen alles ondervangen door het NSL?

De SP-fractie heeft de memorie van antwoord tot zich genomen, maar blijft met een hoop vragen zitten. Zo vroegen wij de regering bijvoorbeeld of het doortrekken van de A30 had geleid tot een toegenomen verkeersdrukte op de A12. Deze vraag werd bevestigend beantwoord, maar met de mededeling dat het verkeer nu niet meer over de Ginkelse Heide naar Barneveld rijdt, maar over de A12 en daarna over de A30. Onze vraag was echter niet zozeer of de route was gewijzigd, maar of de totale hoeveelheid verkeer was toegenomen. Wij zien bijvoorbeeld dat de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld ook op het lijstje van 30 staat; ook die drukte zal, in ieder geval deels, toegeschreven kunnen worden aan het doortrekken van de A30. Dit is enigszins een variant op wat collega Schouw zei over de "flessenhalzen": het oplossen van het ene probleem leidt tot het onderkennen van het volgende knelpunt. Hoe goed werkt in dit verband het transferium bij station Barneveld-Noord? Is ooit overwogen om dat station ook de route Amersfoort-Apeldoorn te laten bedienen?

De 30 wegprojecten worden liefkozend "het lijstje van Lia Roefs" genoemd. Ik ken haar niet persoonlijk; wellicht is het een fijne typering, maar het verkleinwoord lijkt mijn fractie geenszins op zijn plaats. Hoewel wij het hier niet over nieuwe doorsnijdingen hebben, praten wij wel over 560 km snelweg, meer dan 10% van het totaal aan rijksweg. De A12 bijvoorbeeld gaat van Gouda tot Arnhem op de schop! Voor een deel doorsnijdt dit Natura 2000-gebieden. De wegverbredingen zullen hier ongetwijfeld leiden tot een significante verstoring van de te beschermen habitattypes. In de memorie van antwoord geeft de regering aan dat voor deze gevallen een "passende beoordeling" zal worden gemaakt. Dit antwoord is slim en de terminologie wordt inderdaad gebezigd in de Natuurbeschermingswet, maar ik zou toch graag van de bewindslieden horen hoe zij deze "passende beoordeling" concreet voor zich zien. Ik geef hierbij graag het Kokkelvisserijarrest in herinnering.

Een ander punt van zorg is vluchtstroken die tijdens drukte spitsstroken worden. Hierdoor wordt het heel erg lastig voor nood- en hulpvoertuigen om zich snel te verplaatsen. In het toch al niet te benijden Diemen, met zijn A1 en zijn A10, is dat meerdere keren per dag het geval. Tevens worden de vluchtstroken nu gebruikt door het openbaar vervoer vanuit het Gooi en de Flevopolders om de files te kunnen vermijden. Er is een groot risico dat al deze voertuigen straks over het onderliggend netwerk gaan rijden, dus bijvoorbeeld dwars door de dorpskern van Diemen. Het is een voorbeeld van hoe een schijnbare oplossing, namelijk de uitvoering van dit wetsvoorstel, weer kan leiden tot het ontstaan van nieuwe problemen en knelpunten. Graag een reactie op deze casussen.

Een speciaal aandachtspunt betreft het meten en rekenen, waar ook de commissie-Verheijen zich over heeft gebogen. Op een schriftelijke vraag van CDA-collega Janse de Jonge antwoordt de regering dat de wijze van meten en rekenen in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgelegd middels standaard rekenmethoden, die van tijd tot tijd worden geactualiseerd. Verderop in de memorie van antwoord wordt echter de loftrompet gestoken over "minder" en "sneller" rekenen. Waar staan wij op dit moment? Krijgen wij een rigide actualisatie? Wat is maatgevend: de memorie van antwoord die vaak letterlijk het rapport-Elverding citeert, of de meer afgewogen suggesties van de commissie-Verheijen? Want tussen die twee zit toch nog wel wat licht. Zo geeft de memorie van antwoord aan dat complexe berekeningen veel tijd kosten en kwetsbaar zijn voor fouten. Maar complexe berekeningen benaderen een proces en een causaal verband toch per definitie beter dan simpele berekeningen? Waarom zou je ze anders hebben?

Neem het begrip "leefbaarheid". Wanneer je dit zou laten bepalen door alleen "geluid", uitgedrukt in decibellen, heb je een gammele causaliteit die de leefbaarheid slechts voor een beperkt percentage verklaart. Door ook zwevende deeltjes, stikstofdioxide en eventuele andere variabelen mee te nemen, lukt het om leefbaarheid voor 80%, voor 90% of misschien wel voor meer procent vast te stellen. Uiteraard zijn inschattingen van luchtkwaliteit op langere termijn, afhankelijk van veranderende woonlocaties, toegenomen verkeersstromen, minder vervuilende auto's en voortschrijdend inzicht in gezondheidsrisico's, behept met onzekerheden. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving geeft dat aan. Maar het probleem zit hem niet in de wiskunde, maar in de juridische duiding van onzekerheden en bandbreedtes. De commissie-Verheijen geeft aan hoe hier mee omgegaan zou kunnen worden; minister Cramer heeft hierop ook antwoord gegeven, maar misschien kan zij dat hier nog eens herhalen of op een andere manier uitleggen. Bovendien geeft de commissie een goed advies om te differentiëren op het detailniveau waarop gerekend moet worden: globaal waar het kan en gedetailleerd waar het moet. Het is in dit verband aardig ook eens naar het andere uiterste te kijken,

namelijk de Nitraatrichtlijn: één harde drempel van 50 mg nitraat/liter is allesbepalend. Dat is toch ook verre van ideaal? Daar ligt toch geen gezondheidsrisicobeoordeling aan ten grondslag?

Al met al straalt de memorie van antwoord een forse weerzin uit tegen rekenen en modellen. Dat lijkt me niet de juiste weg en het sluit ook niet aan bij het rapport-Verheijen, dat de SP-fractie overigens een goed rapport vindt.

Een spoedwet beoogt uiteraard een zekere mate van snelheid, zelfs voor een spoedwet die er al in 2003 lag. Nu kan ik me voorstellen dat spoed wenselijk is bij de aanleg van bijvoorbeeld eenvoudige spitsstroken waar geen alternatieven zijn, maar in de memorie van antwoord wordt stelling genomen tegen werkelijk alles wat "lang" is. Ik kreeg er een minderwaardigheidscomplex van. Ik citeer: "Met lange procedures en besluiteloosheid is de economie noch de leefomgeving gediend"; "Langdurige procedures leiden tot uitstel van investeringen en extra kosten"; "Lange procedures leveren niet per definitie verbetering op voor de milieukwaliteit"; "Een overheid die belanghebbenden langdurig in onzekerheid laat verkeren over hun leefomgeving is geen betrouwbare en zorgvuldige overheid". Hier wordt dus een verband gelegd dus tussen de lengte van een procedure en betrouwbaarheid van de overheid. Is dat niet helemaal "over the top"? De NRC vroeg aan de heer Elverding: "Je kunt snel besluiten, maar een paar jaar later weer spijt hebben." Hij antwoordde daarop: "Zo is het leven. Wij doen allemaal wel eens dingen waar wij later spijt van krijgen. Dat is geen reden om traag te besluiten." Het antwoord is zeer gevat, maar of het waar is, betwijfel ik. Want laten we wel wezen: naast "haastige spoed is zelden goed" hebben we ook nog "bezint eer ge begint" en "beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald". Die oude wijsheden zijn er niet voor niets. Waarom, zo vraag ik de bewindslieden, is sneller altijd beter? Er zijn voldoende zaken die prettiger zijn naarmate ze langer duren.

De SP-fractie doet in elk geval een klemmend beroep op de bewindslieden: stuur de gewijzigde Tracéwet alsnog naar de Raad van State voor advies. Ondanks het weerwoord van minister Eurlings in het Tweede Kamerdebat en in de schriftelijke ronde, vinden wij toch dat in dit geval twaalf grote projecten in een wetswijziging worden gemoffeld en daarover willen wij advies krijgen. Dat zoiets niet lang hoeft te duren, weten we inmiddels. Het aangenomen amendement-Cramer/Roefs is waardevol, maar voor de SP-fractie nog steeds geen reden om de gewijzigde Tracéwet niet te laten toetsen. De SP-fractie onderschrijft het verstandige commentaar op dit punt van de fracties van de PvdA, de SGP en de ChristenUnie volledig. We lijken in een vacuüm te zitten. "Elverding" functioneert nog niet, maar is "Elverding" nu echt een alternatief voor een advies van de Raad van State?

Aan minister Cramer tot slot nog de vraag wat per saldo het milieueffect van deze hele onderneming van 30 projecten is. Hoe goed zijn deze 30 projecten voor de leefbaarheid in Nederland? Is dat nog uit te rekenen of laat de overstap van project naar programma in het NSL dat niet meer toe?

In deze economisch lastige periode moet geïnvesteerd worden in duurzame mobiliteit, en daar heeft deze wet niet veel mee te maken. Daarom volgt mijn fractie met grote belangstelling de "Green New Deal" van Nederland. Wij zijn vooral benieuwd naar wat Minister Cramer daar uit weet te slepen. Haal niet alleen oude auto's snel naar de sloop om er hybride en elektrische voor terug te zetten, maar til vooral het openbaar vervoer met spoed naar een wezenlijk nieuw plan en maak het zo goed en zo aantrekkelijk dat ook 17-jarigen en ouderen er mee willen reizen en dat men in buitenland zegt: zo, die Nederlanders, die weten hoe je duurzame mobiliteit aanpakt in een dichtbevolkte delta, die expertise willen wij graag inkopen! Dat moet de denkrichting zijn die zowel people, profit als planet op evenwichtige wijze bedient.

*N

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Ik voer mede namens de Partij voor de Dieren het woord. Op dit ogenblik vindt er de nodige discussie plaats over de noodzaak om economische investeringen naar voren te trekken, met name in het licht van de economische crisis die wij momenteel meemaken. De voorliggende voorstellen lijken op het eerste gezicht binnen een dergelijk beeld te passen. Tegelijkertijd moeten wij zeggen dat niet ieder voorstel dat zoiets realiseert, ook goed is. Immers, wij hebben tegelijkertijd ook rekening te houden met grote concurrerende claims in ons land, waar het druk en vol is. Het gaat om mobiliteit, maar ook om milieu. In dat licht bezien wij deze voorstellen.

Veel voorgaande sprekers hebben het woord gevoerd over het ontbreken van het advies van de Raad van State, met name inzake de wijziging van de Tracéwet. Ook mijn fractie is van mening dat een dergelijk advies eigenlijk noodzakelijk was geweest. Kortheidshalve sluit ik mij aan bij de wijze woorden van mevrouw Meindertsma, de heer Van den Berg en de heer Smaling.

Een belangrijk punt in de voorliggende voorstellen is een versobering van de MER-procedure. De heer Hofstra sprak in zijn termijn over het feit dat deze bijna is afgeschaft, ik constateer dat maar even. De startnotitie wordt afgeschaft. Er worden geen alternatieven bekeken. Er is geen sprake van een meest milieuvriendelijk alternatief. Er is geen verplicht advies van de commissie MER en er is geen evaluatie door de bevriezing van gegevens voor een periode voor twee jaar. Dit zijn op zich nogal ingrijpende voorstellen. In een aantal gevallen wordt het MER-advies zelfs afhankelijk gemaakt van de intentie van de minister. Wat betekent dit in feite voor de rechtspositie van de betrokkenen? De rechtsgang als zodanig kan feitelijk dan wel gehandhaafd worden. Er schort echter het een en ander op het gebied van onderzoek en informatie, terwijl informatie voor betrokkene noodzakelijk is om een oordeel te kunnen vormen over de eventuele

schade die hem berokkend wordt. Wat betekent dit voor de positie van betrokkene als je zo bezuinigt op de informatievoorziening?

Ook maken wij bezwaar tegen het verbod op het betrekken van de kilometerheffing bij de beoordeling van de plannen die op tafel liggen. Het gaat per slot van rekening om een belangrijk alternatief dat een bijdrage kan leveren aan het oplossen van de knelpunten. Het lijkt er min of meer op dat de minister niet geïnteresseerd is in de oplossing van de knelpunten met potentieel de meeste milieuwinst.

In de nadere beantwoording in de memorie van antwoord is ook gesproken over de relatie met andere wetgeving en het NSL. Kan de minister van VROM nog iets mededelen over het verzoek om uitstel voor de normen -- dit heet officieel "derogatie" -- dat in Europa is gedaan? Feitelijk anticiperen deze aanpassingen van wetten op het inwerkingtreden van het NSL -- wij moeten hierover overigens nog spreken -- en daarmee op derogatie. Hoe verhoudt de inperking van het eventuele studiegebied zich tot het verzoek om derogatie? Zijn dit niet twee divergerende richtingen?

Ik heb nog een laatste opmerking over de commissie-Elverding en haar rapport Sneller en Beter. Zelf willen de fracties namens welke ik spreek nogal sterk de nadruk leggen op dat laatste woord uit de titel van het rapport: "beter". Dit woord heeft betrekking op procedures die door de overheid zelf gevoerd worden: slimme procedures, maar ook goed voorbereide procedures. Een vroegtijdige, zorgvuldige afweging in het voortraject kan veel vertraging in het natraject voorkomen. Wij vragen ons af of wij deze voorstellen in dat licht moeten lezen. Is minder investeren in het voortraject in feite niet desinvesteren in het voortraject door zoveel belangrijke elementen uit de MER buiten werking te stellen?

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

*B
!Energie-efficiëntie!

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel Regels omtrent energie-efficiëntie (Wet implementatie EG-richtlijnen energie-efficiëntie) (31320);

- het wetsvoorstel Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet ter verbetering van de werking van de elektriciteits- en gasmarkt (31374).

De beraadslaging wordt hervat.

*N

Minister **Van der Hoeven**: Mevrouw de voorzitter. Er zijn door uw Kamer veel vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Ik heb mijn antwoord in blokjes ingedeeld. Ik zal eerst een paar algemene woorden zeggen over het wetsvoorstel. Daarna ga ik in op de slimme meter. Daarbij gaat het over kosten en baten, over privacy en over de eisen die wij aan de slimme meter moeten stellen. Vervolgens maak ik enkele algemene opmerkingen over het capaciteitstarief. Dan spreek ik over het proces en de compensatiemaatregelen. Daarna kom ik bij het leveranciersmodel en ten slotte bij de vragen die ik niet kwijt kon in een van deze blokjes.

Ik vind het fijn dat wij vandaag met elkaar over dit wetsvoorstel kunnen spreken. Met name het wetsvoorstel inzake de energie-efficiëntie is nodig om te kunnen voldoen aan de Europese implementatieverplichtingen ten aanzien van slimme meters en informatie over verbruik. Het is belangrijk dat wij dat doen omdat de implementatietermijn begin vorig jaar is verstreken. Ik hoop dat wij vandaag definitieve stappen kunnen zetten naar de afronding.

De directe aanleiding voor het wetsvoorstel inzake verbetering werking energiemarkt lag met name in de administratieve problemen die optraden na de liberalisering van de energiemarkt. Met name de heer Van Driel verwees daar heel expliciet naar. De relevantie van de voorgestelde maatregelen is eigenlijk nog actueler geworden door een aantal ontwikkelingen. Er ontstaat een steeds grotere druk op de transitie naar een duurzame energiehuishouding. Handhaven van leveringszekerheid, ook op de langere termijn, vereist intelligentie besturing van de energienetwerken. De monitoring van de kleinverbruikersmarkt door de NMa geeft aan dat de tevredenheid weliswaar stijgt maar dat er nog ongelooflijk veel klachten zijn over facturering en afhandeling van de mutaties. Verbetering is dus mogelijk en noodzakelijk.

Op al die vlakken leveren deze wetsvoorstellen in ieder geval een bijdrage. Er is sprake van een CO_2-reductie door de energiebesparing van 845 tot 4000 kiloton per jaar. Dit kun je vergelijken met de jaarlijkse CO_2-uitstoot van 300.000 tot 1.300.000 auto's of van een kleine kolencentrale. Belangrijker vind ik de meer op de wensen van de klant toegesneden diensten en het feit dat er voor de consument één loket komt als gevolg van het leveranciersmodel.

De meters betekenen een doorbraak op het gebied van vraagrespons. Dit vormt in combinatie met het leveranciersmodel een opstap naar een dynamische markt waarbij de consument zelf aan het stuur zit. Dat past in wat wij eerder met elkaar besproken hebben over energietransitie.

De maatregelen versterken elkaar onderling en verhogen in samenhang ook de mate waarin de voordelen gerealiseerd kunnen worden. Dat levert naar verwachting per jaar structureel 100 mln. aan besparingen op. De besparingen die bij de netbeheerder zitten, komen via de tariefregulering terug bij de klant. Ook hier geldt: consument centraal. Het biedt ons tevens een kans om een aantal structurele maatregelen te nemen die bijdragen aan de ambitie om duurzaam en innovatief uit de huidige economische recessie te komen.

De heer **Reuten** (SP): Voorzitter. Het gaat dus echt om 100 mln. per jaar en heeft niets met contante waarden te maken?

Minister **Van der Hoeven**: Het is een besparing per jaar. Zoals ik al zei, de besparingen die bij de netbeheerder zitten, moeten via de tariefregulering terugkomen bij de consument.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): De besparing van 100 mln. komt terug bij de klant, maar de netbeheerders moeten toch ook geld kunnen verdienen om al die investeringen te doen?

Minister **Van der Hoeven**: Ik kom daarop op een later moment terug. Mevrouw Kneppers heeft volkomen gelijk, mevrouw de voorzitter.

Als de wetsvoorstellen worden aangenomen, zal de installatie van grote aantallen meters de komende jaren extra werkgelegenheid scheppen. Zowel de installatie-, de telecommunicatie- en de productiebranche als de ontwikkeling van aanvullende voorzieningen op de digitale meter wordt gestimuleerd. Wij gaan naar een meer innovatieve dienstverlening. Met name woningbouwcorporaties hebben belangstelling op dit terrein.

Dit waren mijn algemene opmerkingen, mevrouw de voorzitter. Ik begin nu met het hoofdstuk slimme meter waarover heel veel vragen gesteld zijn. Eigenlijk bestaat het voorstel voor de uitrol van de slimme meter uit twee onderdelen die afkomstig zijn uit de Europese richtlijn energy-efficiency. Het gaat over de installatie van de slimme meter en over de verplichting om frequent gedetailleerde verbruiksinformatie te sturen aan afnemers. De slimme meter is een stap op weg naar energiebesparing en naar de bijbehorende CO_2-reductie door directe feedback en sturingsmogelijkheden. Het is ook een belangrijke stap naar een betere marktwerking en naar lagere kosten van switchen en verhuizen; een van de klachten van de consumenten. Het is een belangrijke stap naar de op de behoeften van de consument toegesneden dienstverlening en naar een beter netbeheer. Daarvan is op korte termijn een stevige impuls voor onze economie te verwachten.

Dat neemt echter niet weg dat de doorbraak die met die slimme meter bereikt kan worden op het gebied van intelligent energiemanagement, wel verantwoord moet plaatsvinden. Dat is precies de reden waarom ik begin met een proefperiode van twee jaar. In die proefperiode hoeven alleen maar daar slimme meters te worden geplaatst waar de Europese richtlijn die voorschrijft: bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovatie, bij reguliere vervanging en op aanvraag, tenzij economisch niet verantwoord of technisch onmogelijk. Ik kan bij AMvB ook nog situaties bepalen waarin de netbeheerder verplicht is om een slimme meter te plaatsen. Ik denk daarbij vooral aan die gevallen waartoe de Tweede Kamer heeft opgeroepen, namelijk als er sprake is van verbetering van de woning op het gebied van isolatie en energie-efficiency. Investeringen die door de huiseigenaar worden gedaan in energiebesparing, worden dan gecompleteerd met een slimme meter.

Die proefperiode is om een aantal redenen van groot belang. Dit sluit aan bij een aantal vragen die uw Kamer heeft gesteld. Die periode is van belang om ervaring op te doen met het plaatsen van slimme meters, om indien wenselijk de eisen die aan die slimme meters worden gesteld voor de volgende periode aan te scherpen en de periode is belangrijk om te communiceren met de afnemers over het waarom van de slimme meter, de effecten daarvan en over de rechten en de plichten van de afnemer. De proefperiode is ook nodig omdat wij dan kunnen laten zien wat het betekent voor consumenten. Zij geeft mij de mogelijkheid om consumenten breed over de streep te halen. Op basis van de uitkomsten van de evaluatie zal ik beslissen of de grootschalige 100%-uitrol inderdaad verantwoord is.

In mijn brief van 2 juni 2008 aan de Tweede Kamer heb ik aangegeven dat de ervaringen in de proefperiode geëvalueerd worden door de NMa. Ik heb daarbij een aantal criteria genoemd. Specifieke punten van de evaluatie in de proefperiode zijn: privacy, beveiliging, ontwikkeling van de meterkosten, kostenefficiency van de uitrol en tevredenheid van de consument. De NMa zal die monitoring periodiek uitvoeren en mij daarover informeren. Ook het Europese kader speelt in mijn afweging naar een grootschalige uitrol een rol. Vandaag heeft het Europees Parlement bekendgemaakt dat er een akkoord met de Europese Commissie is bereikt over het derde pakket liberalisering energiemarkt. Daarin wordt de uitrol van die tweeweg elektronische meters binnen tien jaar verplicht gesteld, tenzij economisch niet verantwoord. Dit vormt inderdaad een belangrijke opstap naar een slimme meet- en transportinfrastructuur. Het tweerichtingenverkeer dat mogelijk wordt met die slimme meter, is van groot belang bij de ontwikkeling van decentrale productie. Mensen die zelf energie opwekken en invoeren op het net. Dan wordt het energienetwerk interactief. Men produceert zelf en men kan per situatie overwegen op welk moment van welke producent energie wordt afgenomen.

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. In tweede termijn zal ik nog spreken over de evaluatiecriteria. Dan zal ik de minister vragen daarover een brief te sturen, maar nogmaals, dat komt straks.

Minister **Van der Hoeven**: U kunt mij dat ook nu vragen.

De heer **Schouw** (D66): Ik vind dat de criteria niet voor een systematisch overzicht zorgen. Ook is niet duidelijk in welke mate zij bepalend zijn. U hebt bijvoorbeeld gezegd: ik gebruik de evaluatie voor de communicatie. Met de memorie van antwoord zegt u echter: ik heb de pilot vooral nodig om te kunnen nagaan wat de kosten en de opbrengsten zijn. Dat was dus uw eerste antwoord, maar nu haalt u er van alles en nog wat bij. Zo komt het althans op mij over. Daarom meen ik dat het goed

zou zijn als u ons hierover een brief stuurde, maar nogmaals, hierover kom ik in tweede termijn te spreken.

Mijn punt nu is of je afhankelijk van de evaluatie een beslissing moet nemen. Stel dat de uitkomst negatief is. Kun je dan nog beslissen om de slimme meters niet in te voeren? Kun je dan nog andere type meters invoeren? Hoeveel ruimte laat de uitkomst van de evaluatie voor het vervolgtraject?

Minister **Van der Hoeven**: Ik kom straks op uw verzoek terug, maar wijs er nu op dat ik op basis van de evaluatie zal bepalen of de 100%-uitrol verantwoord is. Ik luister naar de geluiden in zowel de Kamer als de samenleving. Ik luister niet alleen naar de leden van deze Kamer, maar ook naar hun collega's aan de overkant. De pilot wil ik ruim gebruiken. Ik wil daarmee helder kunnen maken wat de voordelen zijn. Ook hier kom ik nog op terug. Er zullen nog andere aspecten aan de orde komen, maar als u voornemens bent om mij in tweede termijn te vragen, hierover iets op papier te zetten, dan kan ik u nu al zeggen daar geen bezwaar tegen te hebben.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): U zei dat de Europese Commissie vandaag over het derde pakket heeft beslist en dat de tweeweg elektrische meter binnen tien jaar verplicht zal worden gesteld. Wat is het verband tussen de meter waarover wij het nu hebben en die tweeweg elektrische meter die binnen tien jaar verplicht wordt gesteld? Kan die tweeweg meter er niet komen zonder de meter die wij nu invoeren?

Minister **Van der Hoeven**: Wij hebben te maken met een Europese richtlijn. Op grond daarvan is het verplicht bepaalde informatie aan consumenten ter beschikking te stellen. Tegelijkertijd wordt met het derde pakket liberalisering energiemarkt de invoering van de tweewegmeter uitgerold. Het een kan niet zonder het ander, maar je kunt dingen combineren. Uiteraard! Ik heb gesproken over het derde pakket om aan te geven in welke richting Europa werkt en waarin ook Nederland werkt. Steeds meer wordt decentraal energie opgewekt. Als je de opgewekte energie niet zelf nodig hebt, wil je die kwijt op het net. Daarvoor wil je dan wel betaald worden. Zo simpel is het. Daarvoor heb je die meter weer nodig, anders weet je niet op hoeveel subsidie je recht hebt enzovoorts. Dan heb je ook die tweewegmeter nodig.

Voorzitter. Mevrouw Kneppers stelde een aantal vragen over de consumenten. De grootste klacht van consumenten betreft het onjuist factureren en de onjuiste meterstanden. Juist de klachten daarover kunnen verholpen worden met invoering van de slimme meter. Niet voor niets is de Europese consumentenorganisatie voorstander van invoering van de slimme meter. Als leverancier kun je namelijk voor de klant een veel betere dienstverlening waarborgen, omdat de afhankelijkheid van de netbeheerder verbroken wordt. Natuurlijk betekent dat vereenvoudiging van processen en gemak voor de leverancier, maar juist daarvan profiteren de consumenten. Het is waar, de kosten voor service zijn per klant hoog, omdat de processen nog arbeidsintensief zijn. Met het leveranciersmodel is vereenvoudiging mogelijk. Als de kosten daardoor omlaaggaan, komt dat weer ten goede aan de consument.

De heer **Reuten** (SP): Wat maakt de belangrijkste Nederlandse consumentenorganisatie zo anders dan de buitenlandse? De Nederlandse Consumentenbond is namelijk tegen.

Minister **Van der Hoeven**: Mevrouw de voorzitter. Ik wilde dat ik het antwoord had. Ik heb gezien waarop de Nederlandse consumentenorganisatie zich richt.

De heer **Reuten** (SP): Misschien zijn de huidige Nederlandse meters betrouwbaarder dan de buitenlandse.

Minister **Van der Hoeven**: Maar daarop richt de argumentatie van de Consumentenbond zich niet. Die richt zich met name op de privacyaspecten. Overigens kom ik over de privacyaspecten nog te spreken.

De heer Doek zei: de slimme meter mag toch geen speeltje worden, omdat die gunstig is voor het milieu. Daar heeft hij gelijk in. De slimme meter is geen milieuspeeltje. De meter is bedoeld als service voor de consument. De meter moet een voldoende brede scope hebben op het punt van de energietransitie. Je kunt er niet alles aan ophangen. Wij denken wel aan een palet aan maatregelen op het gebied aan duurzaamheid in de gebouwde omgeving. Schoon en zuinig is daarvoor het vehikel. Daar past het gebruik van de slimme meter bij.

Mevrouw Kneppers vroeg of ik nog flankerend beleid ga ontwikkelen. Met het voorstel wordt inderdaad ingezet op gedragsverandering. Als burgers zicht hebben op het daadwerkelijke gebruik, zal niet iedereen denken: ik kan aan energiebesparing gaan doen. Wel zal iedereen zien welke kosten hij maakt. Voor een deel gaat het ook om de portemonnee. Als voor iemand zichtbaar is dat hij erg veel verbruikt, gaat hij misschien nadenken. Hij kan merken dat hij door apparatuur anders in te schakelen of door bijvoorbeeld stand-bylampjes uit te zetten, geld verdient. Die ontwikkeling zie ik wel.

Tegelijkertijd geldt dat thans de energiebedrijven werken aan allerlei maatregelen om het energieverbruik terug te dringen. Men wil de klant koning maken. Dat vind ik goed. Inderdaad, de energiesector heeft zelf ook de slimme meter nodig. Daarom meen ik dat er sprake is van een win-winsituatie.

De heer **Reuten** (SP): Maar bij gebruik van de slimme meter merk je toch minder in je portemonnee wat je verbruikt dan thans het geval is. Nu is er sprake van een doorlaattoeslag. Met de invoering van het capaciteitstarief, neemt de relatie tussen kosten en verbruik af.

Minister **Van der Hoeven**: Dat is niet juist. Het capaciteitstarief is een vast tarief. Dat geldt voor het transport. Tegelijk kun je zelf zien of je veel verbruikt of niet.

De heer **Reuten** (SP): Dat kun je nu ook zien. Na de invoering van het capaciteitstarief is er minder mate sprake van een relatie tussen verbruik en kosten.

Minister **Van der Hoeven**: Ik weet niet of ik u begrijp.

De heer **Reuten** (SP): U zegt dat consumenten minder zullen verbruiken, omdat ze zien dat hun kosten oplopen, maar ik zeg dat het tegenovergestelde het geval is. Door de invoering van het capaciteitstarief is de relatie tussen verbruik en kosten minder duidelijk.

Minister **Van der Hoeven**: Dat is echt niet juist. Dit is een misvatting. Het capaciteitstarief is een vast tarief. Dat betaal je voor het transport. Punt! Maar wat je verbruikt, heb je zelf in de hand. Dat is ook goed, want je kunt er wel degelijk wat aan doen hoeveel je verbruikt. Nu heb je echter ook nog een keer te maken met het probleem dat je voorschotten betaalt. Die worden achteraf verrekend. Bij een strenge winter moet je weer bijbetalen. Dat soort aspecten behoren straks tot het verleden. Als het nodig is, kan meteen bijgeschakeld worden en kan het voorschot gebruikt worden.

Mevrouw Kneppers stelde nog vragen over de goede communicatie. Op dat punt had zij gewoon gelijk. Het is ongelooflijk belangrijk dat wij die communicatie goed verzorgen. Ook de heer Doek sprak over de communicatie. Bij de informatievoorziening dient aangegeven te worden waarom wij dit willen, wat de gevolgen zijn voor de afnemers en wat hun rechten en plichten zijn. Wij gaan in ieder geval alle informatie bundelen in een brochure. Die wordt marktpartijen ter beschikking gesteld om die onder hun afnemers te verspreiden. Er wordt verder informatie verstrekt via Postbus 51, via ConsuWijzer en via Antwoord voor bedrijven. Daar kunnen de afnemers terecht met hun vragen. Ik zal verder zowel de netbeheerder als de leveranciers zeker oproepen om helder te communiceren over de operationele aangelegenheid, zodat bekend is wanneer iemand met de nieuwe situatie te maken krijgt en wat dat betekent. Die informatie moet op tijd, goed gedoseerd, regionaal en huis aan huis worden gegeven in de pilot, wanneer je tot uitrol overgaat in een bepaalde regio en later wanneer de verdere uitrol gestalte krijgt.

De heer **Schouw** (D66): Ik zie het belang van communicatie, maar wanneer ga je wat communiceren? Heel veel is afhankelijk van de uitkomst van de pilot. Volgens mij kun je het grote communicatietraject pas doen als de pilot een succes is geweest.

Minister **Van der Hoeven**: Daar hebt u gelijk in, maar je moet er nu in het kader van die pilot ook voor zorgen dat de aanwezige informatie beschikbaar is. Ik ben het met u eens. Pas op het moment dat je de besluiten hebt genomen over de uitrol -- ik heb aangegeven dat dit afhankelijk is van de evaluatie van de pilot -- krijg je het heel gericht van regio tot regio. Maar dat neemt niet weg dat je er in deze periode voor moet zorgen dat de consumenten worden voorbereid.

De heer **Schouw** (D66): Je kunt ervoor kiezen om nu te communiceren: wat er ook gebeurt, er komt in elk huishouden een slimme meter. Dat zou een lijn kunnen zijn, maar u weet wat het gevolg daarvan is. Je kunt ook communiceren: wij gaan een pilot doen en als die op deze aspecten een succes is, gaan wij over tot enzovoorts. Dat is een heel andere manier van communiceren en draagvlak organiseren.

Minister **Van der Hoeven**: Ja. Daar hoort nog iets bij. Wij gaan een pilot doen. Wat betekent die pilot voor u als consument wat betreft voordelen en nadelen, als u daarin meeloopt? Dat moet je doen. Dat wil ik graag ook wat breder verspreiden, zodat degenen die niet in die pilot meelopen toch die communicatie kunnen krijgen, als men dat wil. Ik ben het met u eens dat het verhaal op het moment van de uitrol komt. Je moet niet nu communiceren: wij gaan een pilot houden en dus gaan wij het doen. Wij gaan een pilot houden, daar is dat voor nodig, dat zijn de criteria waarop wij letten bij de evaluatie, maar wij geven wel breed informatie, want ik wil straks niet voor hetzelfde probleem staan.

Ik kom bij de kosten en de baten van de slimme meter. Wij hebben er in Europa samen voor gekozen dat in een aantal specifieke gevallen verplicht een op afstand afleesbare meetinrichting wordt geplaatst. Uiteindelijk gaat het om de vraag: laten wij het bij de implementatie van deze minimale variant of is het gewenst om die digitale meter grootschalig en binnen relatief korte termijn bij iedereen te installeren? Gezien de totale omvang van de vereiste investeringen, moet een zorgvuldige afweging van kosten en baten vooropstaan. Het gaat om een bedrag tussen 1 mld. en 1,5 mld., ongelooflijk veel geld. In 2005 heeft KEMA een kosten-batenanalyse opgesteld die uitwijst dat de grootschalige uitrol van de meter in korte tijd iets oplevert, namelijk zo'n 1,3 mld. netto. Naar aanleiding van een van de series schriftelijke vragen van de heer Reuten heb ik KEMA recentelijk gevraagd om nog eens te kijken naar de onzekerheidsmarges van die uitkomsten. Die analyse wijst uit dat de uitkomsten met een zekerheid van meer dan 90% positief zijn, namelijk tussen de 0,1 mld. en 2 mld. aan baten en dat de kans op een negatief resultaat heel klein is.

Ik heb nog eens heel goed gekeken naar de mitsen en maren. Dat die kosten-batenanalyse gunstig uitpakt, wordt vooral veroorzaakt door voordelen in relatie tot het belang van energiebesparing, de aanwezige besparingspotentie, de bijbehorende CO_2-reductie,

de vele indirecte voordelige effecten van de slimme meter voor de consument op het gebied van marktwerking, lagere kosten van switchen en verhuizen en ook het belang van de slimme meters voor de energietransitie. Die baten komen uiteindelijk ook terecht bij de burgers. Maar dit is een groot infrastructureel project. 100% zekerheid vooraf kan ik u niet geven. U weet ook dat aannames anders kunnen uitpakken, dat het gedrag van consumenten niet altijd voorspelbaar is, dus er blijft onzekerheid bestaan. Het is ook niet voor niks dat wij die proefperiode doen. In die proefperiode doen wij in die uitrol niet meer dan de richtlijn vereist. De proefperiode helpt ook om de onzekerheidsmarges te toetsen en te verkleinen en moet ervoor zorgen dat wij op verantwoorde wijze met de resterende onzekerheid kunnen omgaan. Ik denk dat wij die twee jaar inderdaad daarvoor nodig hebben.

De heer **Reuten** (SP): De zogenaamde Monte Carlo-analyse is een analyse binnen de veronderstellingen van KEMA, binnen de onzekerheidsbandbreedte van KEMA; zo noemen zij dat zelf liever niet. De minister zegt zelf dat de belangrijkste component daarin, de prijsdaling als gevolg van het veranderen van leverancier niet hard is. Dat is binnen dat model van KEMA 1,3 mld. De prijsdaling is dus niet hard. Maar binnen de Monte Carlo-analyse wordt die 1,3 mld., wat gelijk is aan het totaal van de positieve waarden van het project, gewoon meegenomen.

Minister **Van der Hoeven**: Ik heb twee dingen gezegd. Het eerste punt betreft datgene wat KEMA in 2005 heeft gedaan. Er is gezegd dat het circa 1,3 mld. netto oplevert. Het tweede punt is dat ik naar aanleiding van uw vraag aan KEMA heb gevraagd om opnieuw te kijken naar de onzekerheidsmarges over de uitkomsten. Dat wijst uit dat die uitkomsten met een zekerheid van 90% positief zijn. Inderdaad wordt dan een bandbreedte aangenomen tussen 0,1 mld. en 2 mld. aan baten. Dat heb ik gezegd.

De heer **Reuten** (SP): Ja, dat hebt u gezegd. Maar binnen de analyse die u hebt gevraagd, speelt die 1,3 mld., waarvan u zegt dat die niet hard is, gewoon een rol. Als je die eraf zou halen, zou je op nul komen.

Minister **Van der Hoeven**: Nee.

De heer **Reuten** (SP): Ja.

Minister **Van der Hoeven**: Nee.

De heer **Reuten** (SP): Ja.

Minister **Van der Hoeven**: Nee. Wij verschillen hierover echt van mening.
De heer **Reuten** (SP): Kennelijk.

De **voorzitter**: Mijnheer Reuten, misschien kunt u de laatste interruptie op dit punt plaatsen, want wij hebben nog een tweede termijn.
* *

De heer **Van Driel** (PvdA): Ik heb misschien een wat makkelijker punt voor de minister. Toen ik haar over de pilots hoorde, dacht ik: daar wordt heel veel ingestoken. Ik zou graag zien dat zij er in tweede termijn op terugkomt. Ik had een beetje het gevoel: hadden wij die wet nu wel moeten aannemen of hadden wij niet alleen een wet voor pilots moeten aannemen? Zij doet nu net alsof -- althans, zo kwam het op mij over -- het ook heel goed mogelijk is dat het allemaal niet doorgaat. Ik heb een paar e-mailtjes en brieven van burgers gekregen dat, hoewel de wet nog niet is aangenomen, de netwerkbeheerder, de elektriciteitsmaatschappij, heeft gezegd: wij gaan die slimme meter plaatsen, of u dat nu wilt of niet. Als ik de minister nu goed begrijp, zouden wij kunnen antwoorden: nee, dat kan helemaal niet, want wij zijn nu met pilots bezig; netbeheerder, waar ben je mee bezig? Is dat een juiste interpretatie van mij of niet?

Minister **Van der Hoeven**: Niet helemaal, als ik het eerlijk moet zeggen. Wat wij wettelijk voorschrijven en vastleggen in de wet, leggen wij verplicht op aan iedereen. Ik weet dat op dit moment netbeheerders bezig zijn met het installeren van slimme meters. Zij bellen er mensen over op. Ik weet dat op dit moment al tienduizenden van die slimme meters zijn geïnstalleerd. Sommige mensen weten helemaal niet of zij een slimme meter of geen slimme meter hebben. Wanneer een meter aan vervanging toe is, maakt een aantal netbeheerders gebruik van de mogelijkheid om een ander soort meter te installeren, maar dat is niet door de overheid bij wet opgelegd.

De heer **Van Driel** (PvdA): Nog even in alle scherpte. Betekent dit dat mensen in de proefperiode tijdens die pilots zo'n slimme meter kunnen weigeren of niet?

Minister **Van der Hoeven**: Ik heb aangegeven wat wij in die proefperiode gaan doen. Wij moeten in ieder geval datgene doen wat de Europese richtlijn ons voorschrijft. Daarmee doe je nu een behoorlijke dosis ervaring op. Ik heb ook gezegd dat je in het kader van de AMvB op een aantal punten kunt aangeven: het zou goed zijn als die slimme meter daar wel wordt uitgerold. Al die zaken zitten in de pilot. In de pilot zit in ieder geval datgene wat wij volgens de Europese richtlijn moeten doen.

De heer **Van Driel** (PvdA): Als een meter niet per se vervangen hoeft te worden, kun je dan weigeren in de pilotperiode of niet? Daar kunt u wat mij betreft eenvoudig "ja" of "nee" op antwoorden.

Minister **Van der Hoeven**: Zo eenvoudig is het niet. De vraag is wat je in die pilotperiode gaat doen. Ik heb aangegeven dat het in de pilotperiode gewoon gebeurt bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovatie, bij reguliere vervanging en op aanvraag. Als een van die situaties van toepassing is, kun je niet weigeren.

De heer **Van Driel** (PvdA): Bij een aanvraag is een weigering nooit van toepassing. Dan weiger je niet, want dan heb je de meter zelf aangevraagd. Bij renovatie en nieuwbouw kan ik mij uw standpunt ook heel goed voorstellen, daarover zijn wij het heel snel eens. Het gaat expliciet om de situatie dat er geen sprake is van een kapotte meter, van renovatie of van een aanvraag. Kan iemand dan zeggen: voorlopig niet, ik wacht de pilot af, ik wil het niet? Dat is de vraag.

Minister **Van der Hoeven**: Ja, dat begrijp ik, maar op het moment dat er sprake is van reguliere vervanging ...

De heer **Van Driel** (PvdA): Die dingen zijn nog nergens afgeschreven, begrijp ik, dus wat is reguliere vervanging? Wie maakt uit of reguliere vervanging nodig is? Om het anders te zeggen, bij mij thuis doet dat ding het nog prima, althans vanmorgen nog. Als er vanmiddag iemand aan de deur staat en zegt dat hij het regulier wil vervangen, dan zal mijn vrouw hoogstwaarschijnlijk zeggen: er is niets aan de hand, het ding doet het nog prima, dus niets vervangen. Kan die man dan zeggen: niets mee te maken, wij gaan dat ding gewoon vervangen, want wij vinden dat het aan vervanging toe is, of kan mijn vrouw zeggen: u kunt de boom in, u blijft buiten?

Minister **Van der Hoeven**: Hoe gaat dat op dit moment? Wij zijn het eens over de nieuwbouw en de ingrijpende renovatie, dat is geen punt. Wij zijn het ook eens als er op een gegeven moment binnen die AMvB sprake is van een verbetering van de woning op het gebied van isolatie en energie-efficiency. Dat is ook geen punt, maar nu gaat het om de reguliere vervanging. In het algemeen wordt door de netbeheerder bepaald wanneer er sprake is van reguliere vervanging. Dat doet een individuele afnemer niet. Los van de slimme meter kan een klant nu ook niet zeggen dat hij helemaal niet toe is aan vervanging van die meter. Dat besluit wordt door een ander genomen.

De heer **Van Driel** (PvdA): Normaliter vervangen mensen iets als het versleten is of als zij een nieuw model willen. Ik kan mij niets voorstellen bij een nieuw model van een energiemeter, maar ik kan mij wel voorstellen dat het ding gewoon kapot is en dat de energieleverancier zegt dat er een nieuwe moet komen. U zegt dat de energieleverancier dat uitmaakt. Iedereen weet dat dit hem goed uitkomt, dat is langzamerhand wel vastgesteld. Dan stellen die pilots niet veel voor, want dan wordt er toch gewoon massaal uitgerold als die energiebedrijven dat doen. Dat is dan mijn conclusie.

Minister **Van der Hoeven**: Dat is inderdaad niet de bedoeling. Ik begrijp dat uw probleem vooral zit in het begrip reguliere vervanging. Ik kom hier in tweede termijn op terug. Ik zal even nadenken of ik er een slimme oplossing voor heb, want ik begrijp waar uw probleem zit.

De heer **Schouw** (D66): Misschien ook voor de tweede termijn, want ik vind dat hier ook de kwaliteit van de wetgeving aan de orde is. Naar aanleiding van de vragen van de heer Van Driel interpreteer ik het zo dat het sluipenderwijs wordt ingevoerd. Als je de pilot serieus neemt, heb je een afweegmoment over een paar jaar, met go or no go, aan de hand van bepaalde criteria en dan communiceer je daarover. Dat is het antwoord dat ik dacht te hebben gekregen, maar ik vind het nu onduidelijk. Als het een pilot is, kan een leverancier nooit aan de deur kloppen en zeggen dat hij dat even gaat doen. Kan de minister aangeven wat de omvang is van de pilot, onder welke huishoudens en groepen, en hoe de beoordeling plaatsvindt? De minister moet dit niet in het midden laten, maar kiezen voor een heel duidelijke koers.

Minister **Van der Hoeven**: Ik laat het niet in het midden, maar ik heb gezegd dat in een proefperiode van twee jaar alleen slimme meters verplicht worden geplaatst waar de Europese richtlijn dit voorschrijft. Dat heb ik gezegd over de proefperiode. Ik gebruik die proefperiode om het antwoord te krijgen op een aantal vragen die ik daarnet heb genoemd. Daarna ga ik kijken wat wij doen met die uitrol; of en zo ja, onder welke condities. Dat heb ik aangegeven, maar wij hebben te maken met implementatie van Europese regelgeving. In die proefperiode worden de slimme meters verplicht geplaatst waar de richtlijn dat voorschrijft. Zo simpel is het. Daar wijk ik niet vanaf en dat kunt u ook niet.

De heer **Schouw** (D66): De minister zegt dat er over twee jaar een "go or no go"-beslissing komt, maar tegelijkertijd zegt zij dat zij hem wel invoert waar de richtlijn dat vereist. Dat betekent dat hij massaal wordt ingevoerd bij elk nieuwbouwproject dat vanaf volgende week wordt opgeleverd.

Minister **Van der Hoeven**: Dat is ook de bedoeling. Dat staat in de Europese richtlijn.

De heer **Schouw** (D66): Hoe serieus kun je dan de proef nemen? Als de proef niet slaagt, wat gaan wij dan doen? Dan is hij wel massaal overal ingevoerd. Dat is toch een beetje van twee walletjes eten.

Minister **Van der Hoeven**: Met alle respect, de heer Schouw creëert nu mist, en dat ben ik niet van hem gewend. Hij is een Europeaan en hij weet dat wij op een gegeven moment die Europese regelgeving moeten doorvoeren. Dat is wat in de proefperiode gebeurt. Het gaat dan om nieuwbouw en ingrijpende renovatie. Met de heer Van Driel had ik nog een dispuut over de reguliere vervanging en daar kom ik op terug. Dat is wat de Europese regelgeving voorschrijft en dat gaan wij dus doen.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): In aansluiting op de heer Schouw stel ik de vraag of de pilot erover gaat of je het gaat doen of hoe je het gaat doen.

Minister **Van der Hoeven**: De pilot gaat erover dat je gaat doen wat de Europese richtlijn voorschrijft. Dat ga je doen, want dat moet je doen. De pilot wordt verder benut om antwoord te krijgen op een aantal vragen om in een later stadium al dan niet over te gaan tot verplichte grootschalige uitrol die verder reikt dan de Europese regelgeving. In de pilot voeren wij de Europese regelgeving uit, ik kan het echt niet mooier maken.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Als mevrouw Van Driel wel meedoet en de meter laat plaatsen, doet zij dan mee aan de pilot? Zo nee, wie bepaalt wie aan de pilot meedoet?

Minister **Van der Hoeven**: Iedereen die vrijwillig een meter wil plaatsen ...

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Zij deed het niet vrijwillig.

Minister **Van der Hoeven**: Ik krijg toch het gevoel dat het misschien niet helemaal duidelijk is, maar dat u mij misschien ook niet wilt begrijpen, maar dat kan ik mij eigenlijk niet goed voorstellen.

De **voorzitter**: Van die veronderstelling mag u hier nooit uitgaan, mevrouw de minister.
* *

Minister **Van der Hoeven**: Nee, dat is ook zo. Ik veronderstel het ook niet meer. Wij hebben een Europese richtlijn die wij moeten implementeren. In die pilotperiode implementeren wij alleen de Europese richtlijn. Dat betekent dat die slimme meters verplicht daar worden geplaatst waar de Europese richtlijn het voorschrijft. Hierover heb ik net gediscussieerd met de heer Van Driel. Daarbij bleef de vraag over wat reguliere vervanging is en ik heb aangegeven dat ik daar in tweede termijn op terugkom.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Plaatsing is één ding, maar het kan zijn dat mensen niet weten dat zij een slimme meter hebben gekregen. De tweede vraag is hoe deze wordt gebruikt als hij is geplaatst. We weten dat er nogal wat maatschappelijke onrust over is dat er in detail naar kan worden gekeken. In hoeverre zijn mensen die met zo'n meter worden geconfronteerd, daarvan op de hoogte? Wat is de voorlichting daarover?

Minister **Van der Hoeven**: Ik heb hierover tot nu toe geen klachten gekregen. Ik ben het ermee eens dat wij moeten doen wat wij kunnen om de voorlichting te intensiveren. Voor een deel heb ik daar een taak in, maar de bedrijven hebben daar ook een taak in. Ik heb al aangegeven dat ik dat op mij neem in het kader van de communicatie. Ik heb voorbeelden gegeven dat ik dat zal doen. Ik zal ook contact opnemen met de bedrijven om onzekerheid, ongerustheid en onwetendheid zo veel mogelijk weg te nemen.
De heer **Reuten** (SP): Ik heb nog twee punten voor de tweede termijn. Volgens mij wordt in de richtlijn alleen gevraagd om een individuele meter in te voeren als een andere meter kapot is, dus niet om een verplichte uitrol in een wijk of dat een energiebedrijf langskomt om de meter te vervangen. Dat vraagt de Europese richtlijn niet, maar dat moet u dadelijk nog maar een keer nakijken.

Het andere punt, waarvoor daarnet geen tijd meer was, is dat u in de brief van 12 februari schrijft: op mijn verzoek heeft Kema een zogenaamde Monte Carlo-analyse uitgevoerd op basis van zijn kosten-batenanalyse van 2005. In die kosten-batenanalyse van 2005 staat dat post 18 en post 19 samen 1,3 mld. zijn. Dat zit daar gewoon in. Die 1,3 mld. gaat dus over de veronderstelde daling van de energieprijzen.

Minister **Van der Hoeven**: Die 1,3 mld. staat inderdaad in het Kemarapport van 2005. Dat heb ik ook aangegeven.

De heer **Reuten** (SP): Op basis daarvan en van niets anders is die Monte Carlo-analyse uitgevoerd.

Minister **Van der Hoeven**: Daar is een uitkomst uitgerold. Ik zal de tekst er even bij pakken. Dat lijkt mij het verstandigste, want anders zeg ik iets wat niet precies hetzelfde is. Ik zoek het antwoord dat ik net gaf en dan geef ik hetzelfde antwoord weer.

De heer **Reuten** (SP): Dat is het antwoord waar wij daarnet over streden. Maar goed, in die kosten-batenanalyse uit 2005 zitten 25 posten.

Minister **Van der Hoeven**: Ik heb dat gedaan, met name naar aanleiding van vragen van de heer Reuten.

De heer **Reuten** (SP): U zei zelf dat die prijsdaling door "switchen" -- het Engelse woord wordt hier gebruikt -- niet hard is. Toen zei ik dat het niet-harde element wel in de kosten-batenanalyse zit. Dus waar staan wij nu?

Minister **Van der Hoeven**: Dat heb ik aangegeven. Ik heb aangegeven dat die 1,3 mld. stond in de kosten-batenanalyse van KEMA van 2005. Daarna heb ik, naar aanleiding van uw vragen, opnieuw gevraagd om nog eens te kijken naar de onzekerheidsmarges. Die analyse wijst uit dat die uitkomsten met een zekerheid van meer dan 90% positief zijn, met tussen 0,1 mld. en 2 mld. aan baten. Dat heb ik herhaald.

De heer **Reuten** (SP): Ik herhaal dat daarin het prijsdalingseffect zit, namelijk kosten-batenpost 18 en 19. Dat zit in die nagestuurde analyse.

Minister **Van der Hoeven**: Er is inderdaad ook verder gekeken naar die onzekerheidsmarges.

De heer **Reuten** (SP): U zegt dat het prijsdalingseffect überhaupt niet hard is.

De **voorzitter**: Ik constateer dat zowel de minister als de heer Reuten zich herhaalt. Het lijkt mij goed

om hier in tweede termijn op voort te bouwen als u dat wilt.
* *

Minister **Van der Hoeven**: Mijnheer Reuten, als u mij wilt vangen op die 1,3 mld., dan kan ik u zeggen dat die inderdaad niet hard zijn. Dat is ook gebleken uit het onderzoek naar de onzekerheidsmarges, dat ik heb laten uitvoeren. Dan zie je dat er een marge wordt genomen voor de baten. Die marge is tussen 0,1 mld. en 2 mld. Daar zit die 1,3 mld. ergens tussenin. U vraagt of die 1,3 mld. hard zijn en ik antwoord dat die niet hard zijn. Ik heb aangegeven wat de marge daarvan is. Ik kan het niet mooier maken.

Voorzitter. Leden van de Tweede Kamer merken in recente Kamervragen over trans-Europese netwerken, slimme meters, samen met smart grids, aan als sleutelelementen voor de omschakeling naar duurzame energieproductie. Met de zorgvuldige kosten-batenanalyse, of een extra check, en de proefperiode kan ik echt met vertrouwen zeggen dat de maatschappelijke baten zullen opwegen tegen de maatschappelijke kosten. Ik heb ook toegezegd dat ik gedurende de proefperiode de vinger aan de pols zal houden op dit punt.

Zowel mevrouw Kneppers als de heer Reuten maakte een opmerking over de ecologische gevolgen van de afvalberg van oude meters. Beiden stelden dat het rondpompen van de elektronische meetdata niet zijn meegenomen in de kosten-batenanalyse. Dat is correct. Gelet op de potentie van de slimme meter, de potentie van de smart grids, ook in relatie tot vraagrespons, en de maatschappelijke baten die op basis daarvan kunnen worden gerealiseerd, zou dit echt geen probleem behoren op te leveren. Overigens is het versturen van die grote hoeveelheden meetdata mede afhankelijk van de wensen van de klant, van wat men wil. Meetgegevens met het grootste volume -- dat zijn die kwartierwaarden -- worden helemaal niet verstuurd, behalve als de klant er toestemming voor geeft.

Dan kom ik op de verwerking van de oude meters. Die oude meters zorgen inderdaad voor een berg ijzer. Dat klopt. Die zou anders over twee decennia zijn verspreid, maar wordt nu in kortere tijd verzameld. Vervangingen van meters door slimme meters zijn niet anders dan reguliere vervangingen, die al plaatsvinden. Daarom is het milieueffect daarvan niet apart meegenomen in de kosten-batenanalyse en is alleen de vervroegde afschrijving daarin meegenomen. Verder hebben wij, zoals bekend, strenge regelgeving voor de verwerking van de elektronische apparatuur. Daarmee worden gescheiden inzameling en doelmatige verwerking gewaarborgd.

Er werd ook gevraagd of de consument de rekening betaalt als het project fout loopt. Het antwoord daarop is: "nee". Het tarief is voorlopig bevroren. Ook zal ik het hele traject de komende tijd nauwgezet monitoren. Het uitgangspunt is dat de nettobaten voor de maatschappij "als totaal" hoger moeten zijn dan de lasten.

Mevrouw Kneppers vroeg of de investeringen in meters niet ten koste gaan van investeringen in het netwerk. Zij heeft gelijk dat beide nodig zijn. De netbeheerders hebben reserveringen gedaan voor investeringen in meters. Die meters dragen op termijn juist bij aan het vermijden van kosten in het transportnet. Dat is het punt waar het om draait. Bureaus zoals CapGemini hebben niet voor niets becijferd dat tegen 2020 zo'n 50 mld. aan vermeden investeringen wordt gerealiseerd met de slimme meter en vraagrespons. Dat heeft ermee te maken dat je pieken kunt afvlakken. Dan heb je dus minder investeringen nodig om piekbelastingen in opwekkingscapaciteit op te vangen. Dat is een van de voordelen voor de netbeheerder.

Mevrouw Kneppers vroeg ook wat de winst is van slimme meters in combinatie met decentrale opwekking, welke investeringen netbeheerders moeten doen, wat hun belang daarbij is en hoe het precies zit met de leveranciers. Ik zie veel winst bij de invoering van de slimme meter, omdat wij meteen een relatie kunnen leggen met de decentrale opwekking, net zoals mevrouw Kneppers deed. De potentie wordt ook groter als het gebruik van de slimme verder wordt uitgebreid. Wij werken overigens op dit moment aan de ontwikkeling van de slimme netwerken, of smart grids. Dat is de Engelse term voor "slimme netwerken". Slimme meters zijn de eerste stap op weg naar een slim netwerk. De introductie van die slimme netwerken gaat overigens echt niet vanzelf. Daar zal behoorlijk wat nieuwe technologie voor moeten worden ontwikkeld en geïmplementeerd.

Met het capaciteitstarief wordt een gewaarborgde inkomstenstroom verzekerd, waardoor ook de investeringen in het net zijn verzekerd. Zoals ik ook heb gemeld in het Energierapport, gaat een taskforce aan de slag die een visie ontwikkelt op deze ontwikkelingen. Die visie moet een gecoördineerde actie mogelijk maken die aansluit op wat er in Europa gebeurt. In de loop van dit jaar zal die taskforce zijn visie uitbrengen. Daar horen uiteraard ook de antwoorden op de door de senatoren gestelde vragen bij. Overigens is er geen sprake van concurrentie voor netbeheerders. Ze zijn tenslotte geen producent, maar faciliteren het transport van elke afnemer op het net. Tot zover de kosten-baten.

Dat brengt mij tot het onderdeel privacy bij de slimme meter. Daar zijn veel vragen over gesteld door alle woordvoerders van de Kamerfracties. Ik ben het zeer met hen eens dat het waarborgen van de privacy ongelooflijk belangrijk is. In het oorspronkelijke wetsvoorstel waren daarom al een aantal waarborgen opgenomen. De heer Van Driel vroeg waarom het College Bescherming Persoonsgegevens in zo'n laat stadium is gevraagd om advies over het wetsvoorstel. Ik heb dat advies gevraagd onder andere naar aanleiding van vragen van de Consumentenbond. Op dat punt heb ik een toezegging gedaan aan de Tweede Kamer. Op basis daarvan heb ik de waarborgen getoetst en aangescherpt. Die wettelijke verplichting om het

CBP in te schakelen, geldt alleen voor wetsvoorstellen die geheel of voor een belangrijk deel betrekking hebben op de verwerking van persoonsgegevens. Er was geen sprake van een adviesverplichting. Achteraf gezien, had ik dat echter wel eerder kunnen doen. Dat geef ik graag toe.

De heer Van Driel vroeg ook of het CBP het wetsvoorstel aan Europese regelgeving heeft getoetst. Het antwoord is: "ja". De Wet bescherming persoonsgegevens geeft namelijk ook uitvoering aan het door artikel 8 EVRM beschermde recht op eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer. De Wbp is een uitvloeisel van artikel 10 van de Grondwet. In dat artikel wordt ook het recht op eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer erkend. Artikel 10 vereist ook dat de wet regels stelt ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer in verband met het vastleggen en verstrekken van persoonsgegevens. Die wet is de Wet bescherming persoonsgegevens. In artikel 8 EVRM en artikel 17 van het IVBPR is het recht op bescherming van de persoonlijke levenssfeer ook gewaarborgd. De in die verdragen gebruikte term "privéleven" heeft dezelfde betekenis als de term "persoonlijke levenssfeer" in de Grondwet. Via de toetsing aan de Wbp is ook getoetst aan de Europese regelgeving. Die advisering heeft inderdaad geleid tot een regeling omtrent de door de slimme meter gegenereerde meetgegevens. Er is vastgelegd wie wanneer over welke gegevens mag beschikken.

De heer **Van Driel** (PvdA): De redenering van de minister klinkt logisch, maar toch heb ik een vraag. Iemand van het CBP die mij voorlichtte, heeft heel expliciet gezegd dat het CBP dit niet daaraan heeft getoetst. Hoe kan dat? Ik begrijp dit niet. Voor alle helderheid, ik wijs niet met de vinger naar de minister. Haar redenering komt overeen met hetgeen ik in dit kader heb gezegd, maar dat zou dan weer niet het geval zijn.

Minister **Van der Hoeven**: Ik heb dat op deze manier laten uitzoeken, want ik wist uiteraard niet dat u dat ging vragen. Ik heb onder meer laten uitzoeken wat de relatie tussen de Wbp en artikel 8 EVRM is. Die relatie is er. Wij hebben dus niet alleen naar de Nederlandse wet gekeken, want met de Wbp wordt uitvoering gegeven aan artikel 8 EVRM.

De heer **Van Driel** (PvdA): Dus het is waterdicht, zegt u?

Minister **Van der Hoeven**: Volgens mij wel.

Voorzitter. Ik heb al aangegeven dat de zorgvuldige regeling ook ergens toe heeft geleid. De verwerking van de verbruiksgegevens mag alleen binnen de grenzen van de Wbp en het EVRM. Dit betekent dat verbruiksgegevens alleen mogen worden verwerkt als deze gerelateerd zijn aan wettelijk voorgeschreven taken, of als de afnemer expliciete toestemming heeft gegeven. De netbeheerder beheert de toegang tot de meetinfrastructuur en stelt ook de data ter beschikking aan de partijen die daarvoor toestemming van de afnemer hebben. Op die manier autoriseert de netbeheerder de toegang tot de betreffende meetdata. Met die tussenstap wordt een zorgvuldige en eenduidige bewaking van de toegang gewaarborgd.

De netbeheerder heeft meetdata nodig voor de uitvoering van zijn wettelijke netbeheertaken. De leverancier heeft meetdata nodig in relatie tot de energielevering en de facturering. Tevens heeft hij de data nodig om te voldoen aan zijn wettelijke informatieplicht. Op grond van het EVRM moet het recht op verwerking van data proportioneel zijn. Omdat de kwartierdata voor de leverancier niet strikt noodzakelijk zijn, is hiervoor expliciete toestemming vereist. Zowel leveranciers als netbeheerders zijn daarbij op grond van de Wbp gehouden tot het nemen van passende technische en organisatorische maatregelen om de gegevens te beschermen tegen verlies en enige vorm van onrechtmatig gebruik.

De heer **Schouw** (D66): Het punt van de kwartierdata begrijp ik, maar ik begrijp nog steeds niet wat de netbeheerder aan de uurdata heeft. Stel dat de netbeheerder korting gaat geven aan de afnemer voor het gebruik van het net als de netbeheerder de gegevens krijgt. Wat moeten wij daarvan vinden? Je kunt op je vingers natellen dat dit gaat gebeuren.

Minister **Van der Hoeven**: Wij willen graag de prijzen omlaag hebben voor de consument. Daartegen heeft vermoedelijk niemand bezwaar.

De heer **Schouw** (D66): Dat is mijn punt niet. Mijn punt is dat de consument met een korting wordt verleid om privacygevoelige gegevens beschikbaar te stellen. Daar moeten wij op letten.

Minister **Van der Hoeven**: Ja. U kunt echter niet ontkennen dat de netbeheerder de data nodig heeft, omdat hij zijn wettelijke taken moet uitvoeren. Voor andere doeleinden moet expliciete toestemming worden gegeven. U hebt mij wel op een idee gebracht. Ik denk dat het heel goed is dat ik in de communicatie met de netbeheerders en de leveranciers in elk geval opneem dat bij aangeboden kortingen expliciet moet worden aangegeven dat daarvoor iets van afnemer vereist is. Als de afnemer weigert, dan houdt het op. Er mogen ook geen dingen worden gevraagd die in feite niet nodig zijn. U hebt mij echter wel op het idee gebracht dat ik daar in de communicatie met de netbeheerder en de leverancier extra aandacht aan moet geven.

De heer **Schouw** (D66): Ik zie het liever nog iets anders. Ik vind eigenlijk dat de netbeheerder niet aan de consument mag vragen om gegevens af te staan in ruil voor bijvoorbeeld €3 korting per maand. Als wij dat zo gaan doen, is sprake van een perverse werking van het systeem. Daarvoor ben ik bevreesd.

Minister **Van der Hoeven**: Ik kan mij voorstellen dat u daar bevreesd voor bent. Ik ga er echter ook van uit dat afnemers en consumenten weten wat zij doen en dat consumenten zelf in de gaten houden waaraan zij willen meewerken. Ik heb al aangegeven welke actie ik zal ondernemen in de richting van de leveranciers en de netbeheerders.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Wij hebben op 13 maart jongstleden een brief gekregen van Netbeheer Nederland. Ik wil het even helder hebben. De toestemming voor het bewaren van detailgegevens geldt alleen voor de kwartierstaten elektriciteit en de uurstaten gas, maar de leverancier heeft sowieso inzicht in de dagstaten. Daarbij is geen sprake van eventuele toestemming. Dat heb ik toch goed begrepen?

Minister **Van der Hoeven**: De leverancier moet alleen die data krijgen die hij nodig heeft voor het leveren van energie en de facturering en om te voldoen aan zijn wettelijke informatieverplichting. Meer niet.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Ik citeer de brief: "De leverancier mag de dagstanden van zijn klanten inzien. Dat is van belang voor het vaststellen van switchen of verhuizen," -- overigens gebeurt dat niet iedere dag -- "het opmaken van de jaarnota en voor het terugkoppelen van de gebruiksgegevens van de klant." Daar leid ik uit af dat de leverancier ten alle tijden de dagstanden kan inzien. Dit geldt zelfs als het incidentele zaken betreft, zoals verhuizing. Dat is alleen maar relevant op het moment dat het aan de orde is.

Minister **Van der Hoeven**: Dat klopt, maar de twee grootste klachten van de consumenten hebben te maken met de juiste facturering en het bij een verhuizing niet goed afhandelen van de oude rekening. Op deze manier wordt hiervoor een oplossing geboden. Het is van belang dat wij dit zo blijven doen. Overigens betreft de kwartierwaarde de elektriciteit en de uurwaarde het gas. De netbeheerders zijn overigens natuurlijk niet degenen die korting kunnen aan de afnemers geven. Als zij dat zouden doen, dan zouden zij eigenlijk onderscheid maken tussen de afnemers, en dat is niet de bedoeling.

De heer **Schouw** (D66): Data, zeker persoonsgegevens, vertegenwoordigen een bepaalde commerciële waarde. Die kunnen ergens terechtkomen. Je kunt de klant verleiden om die data af te staan door korting te geven op bijvoorbeeld een energierekening.

Minister **Van der Hoeven**: Het gaat hierbij om de netbeheerders, niet om de leveranciers.

De heer **Schouw** (D66): De kosten van de netbeheerder worden toch op een bepaalde manier aan de consument doorberekend?
Minister **Van der Hoeven**: Op het moment dat de netbeheerders korting geven aan consumenten, wordt eigenlijk een onderscheid gemaakt tussen de afnemers. Dat is anders dan wanneer leveranciers op een gegeven moment een ander type contract kunnen aanbieden; dat is geen punt. Maar de netbeheerders kunnen dat niet. Ik had uw vraag zo-even niet helemaal goed begrepen, maar nu wel.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Hierover ging mijn vraag ook. Ik dacht: begrijp ik het nu niet meer? Die netbeheerder heeft immers geen enkel belang daarbij.

Minister **Van der Hoeven**: Wij hebben zonet even langs elkaar heen gesproken. Ik denk dat wij dit nu hebben rechtgezet.

Voorzitter. De heer Van Driel heeft specifiek gevraagd naar mogelijke inbreuken op artikel 8 EVRM. Ik denk dat het goed is om elk misverstand over die verplichte installatie uit de weg te ruimen. Ik ontken niet dat de verplichte installatie van een slimme meter een inbreuk kan betekenen op de persoonlijke levenssfeer. Het is een instrument waarmee gebruiksgegevens worden verwerkt. Gebruiksgegevens zijn persoonsgegevens in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens. Dit betekent niet dat op basis van artikel 8 EVRM een verplichte grootschalige uitrol van slimme meters niet mag. Er moet wel worden nagegaan of het doel dat met wetgeving wordt nagestreefd, gerechtvaardigd is en niet met minder inbreuk makende maatregel kan worden bereikt. Daarom ben ik in de richting van de Consumentenbond en in mijn reactie op het rapport van de Universiteit van Tilburg uitgebreid ingegaan op de noodzaak voor die grootschalige uitrol van de slimme meter. De verplichte installatie is een maatregel die leidt tot verwerking van persoonsgegevens en kan daarmee worden gezien als een inbreuk op artikel 8 EVRM. Het is echter noodzakelijk om de gerechtvaardigde doelen van het wetsvoorstel te bereiken. Daarmee voldoet het aan de noodzakelijkheidstoets van het EVRM, zodat verplichte installatie uiteindelijk niet in strijd is met artikel 8 EVRM. Dit betekent dat sprake is van een gerechtvaardigde inbreuk.

De Consumentenbond heeft een brochure opgesteld met tien fundamentele rechten betreffende privacy. Ik onderschrijf die punten. Het wetsvoorstel voorziet op alle door de Consumentbond genoemde punten in de nodige waarborgen. Ik betreur de bestaande zorgen. Die worden deels veroorzaakt door een gebrek aan informatie en onjuiste informatie. Ik hoop dat een goede communicatie -- waarvoor ik zoals toegezegd inspanningen zal verrichten -- die vrees zal wegnemen.

De heer Reuten vroeg of ik de door de Consumentbond genoemde schending van de privacy onbeduidend acht. Schending van de privacy is nooit onbeduidend. Juist daarom moeten wij de bescherming optimaal waarborgen, wat ik doe in dit wetsvoorstel. Slimme meters voldoen aan de eisen van de Wet bescherming persoonsgegevens, in samenhang met de gestelde grenzen in het EVRM.

Mevrouw Kneppers vroeg of elk bedrijf dat actief is op het gebied van energiebesparing, expliciet toestemming van een afnemer nodig heeft

om de beschikking te krijgen over kwartier- en uurwaarden. Ja, een derde heeft voor alle meetgegevens -- dus niet alleen voor de kwartier- en uurwaarden -- de expliciete toestemming van de betreffende afnemer nodig.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Dat vroeg ik niet want dat wist ik al. Ik vroeg of elk bedrijfje dat brood denkt te kunnen verdienen met het leveren van diensten, van een netbeheerder gratis die gegevens kan krijgen als de afnemer toestemming heeft gegeven.

Minister **Van der Hoeven**: Dat was de volgende vraag en het antwoord daarop is: ja. In het wetsvoorstel wordt inderdaad geregeld dat kwartier- en uurwaarden kosteloos ter beschikking moeten worden gesteld door de netbeheerder, mits inderdaad de toestemming daarvoor is gegeven. Dit hangt samen met het streven om de energiebesparingsadviezen zo veel mogelijk te faciliteren. Voor gerichte adviezen is een gedetailleerd inzicht in het verbruik noodzakelijk. Gegevens met een andere frequentie zijn overigens niet gratis. Ik vind het terecht vindt dat anderen geld verdienen met de kwartierwaarden waar de netbeheerder die kosteloos moet verschaffen en daarvoor investeringen moet doen. Ik hoor wel eens de zorg dat de leveranciers niet gebaat zouden zijn bij het stimuleren van energiebesparing. Als dat al zo zou zijn -- zij hebben ook doelstellingen binnen Meer Met Minder -- is dat juist een reden om de meetdata beter beschikbaar te maken. "Als de klant het wenst" blijft daarbij altijd het uitgangspunt. Zo wordt de besparingspotentie vergroot. Wanneer de afnemer een leverancier of een besparingsadviesbureau daarvoor toestemming heeft gegeven, is er een recht op gratis toegang tot de ruwe data van de op afstand afleesbare meter. De investeringskosten van de netbeheerder voor het uitrollen van de slimme meter en de kosten van het verzamelen en ter beschikking stellen van de ruwe meetdata worden gedekt door de gereguleerde meettarieven die de afnemers betalen. De kosten worden dus al betaald door de aangeslotenen. Het zou niet terecht als de netbeheerder die kosten nogmaals in rekening kan brengen bij de leverancier of dienstenaanbieder.

De heer **Schouw** (D66): Ik heb toch een bijna huishoudelijke vraag. Dat het energiemanagement van een huishouden verloopt via de netbeheerder, de leverancier en de energieconsulent, lijkt een grote omweg. Ik moest denken aan het dashboard van bijvoorbeeld de Toyota Prius. Daarop zit een metertje waarop je kunt zien wat je verbruik is. Waarom staat in al die stukken niet het fenomeen van een intelligent energiedashboard? Als overheid zou je verplicht kunnen stellen dat de consument in de keuken of in de gang kan zien wat hij verbruikt. Waarom moet het zo omslachtig via een website en een energieadvies? Waarom gaat het niet directer? Die huishoudelijke vraag brandde eigenlijk al de hele tijd op mijn lippen.

Minister **Van der Hoeven**: Dit is wel een beetje in tegenspraak met alle eerdere vragen die de heer Schouw heeft gesteld. Het valt onder de andere dingen, de toeters en bellen, die je aan de slimme meter kunt hangen.

De heer **Schouw** (D66): De minister maakt een perfecte opmerking voor mij om op te reageren. Het gaat niet om toeters en bellen. De Europese regelgeving is bedoeld om het huishouden een knop te geven waaraan men kan draaien om het energiegebruik te beïnvloeden. Vandaar de term "individuele meter". Daar wil ik naar terug. Het gaat dus niet om de toeters en bellen maar om de basics. Als wij niet uitkijken, vergeten wij die.

Minister **Van der Hoeven**: Die zal ik zeker niet vergeten. In het kader van de AMvB kom ik terug op eisen waaraan zo'n slimme meter "basic" moet voldoen. Er kunnen mogelijkheden voor de consument aan worden toegevoegd, maar daar hoort bij dat je dan meer gegevens afstaat en krijgt.

Mevrouw Kneppers vroeg ook of ik bekend ben met de pilotprojecten van de netbeheerders. De heer Van Driel stelde eigenlijk dezelfde vraag, maar dan anders geformuleerd. Alle netbeheerders hebben pilots lopen. Zij checken op alle mogelijke punten of de meter voldoet: betrouwbaarheid, beveiliging, prestatie, tevredenheid van de klant. Ik weet ook dat de Universiteit van Amsterdam in 2008 een aantal meters uit de proefprojecten heeft getest. Netbeheerders testen overigens in deze fase expres allerlei verschillende meters. Dit soort pilotprojecten zijn bedoeld om kinderziektes eruit te halen, zodat slechte systemen en meters weg worden gefilterd. De consument moet inderdaad niet met iets worden opgezadeld waaraan hij niets heeft. Overigens is in 2008 ook de meter van Alliander uitgebreid getest door een onderzoeksinstituut van de Universiteit Twente. Die meter heeft het allerhoogste beveiligingspredicaat gekregen. Uit de resultaten van de proefprojecten van de netbeheerders heb ik begrepen dat op dit moment de beveiliging van het dataverkeer tussen meter en centrale server al op orde is. Op het moment dat de eerste meters op grond van de wet worden geplaatst, zal de beveiliging een niveau kennen dat gelijkwaardig is aan het elektronisch betalingsverkeer. Ik hecht daar zeer aan en zal er nauwlettend op toezien dat het wordt gerealiseerd.

De heer Laurier vroeg hoe het zit met de bewaartermijnen. Per aansluiting worden de laatste dertien maandstanden en 40 dagstanden bewaard. De netbeheerder bewaart de detailwaarden van de laatste tien dagen. Er wordt een informatiecode opgesteld waarin wordt geregeld hoe lang meetgegevens bewaard worden. In de ministeriële regeling met betrekking tot die informatiecode zal ik de strikte grenzen aangeven. Die moeten zodanig zijn dat voldaan wordt aan wat de Wet beveiliging persoonsgegevens van ons vraagt.

Zowel de heer Van Driel als de heer Laurier als de heer Schouw heeft gevraagd of er geen kop wordt gezet op Europese regelgeving. Is dat niet jammer, is dat geen hoofdzonde?

De heer **Van Driel** (PvdA): Ik merk dat de minister haar beantwoording over de privacy heeft afgerond, maar ik heb toch nog een vraag. Ik hoef haar niet uit te leggen dat het voor veel mensen een emotioneel onderwerp is. Soms zo emotioneel, dat ik mij afvraag of het nog in verhouding staat tot. Mijn vraag was daarom wat er gebeurt als mensen glashard zeggen: die meter komt er bij mij niet in. Ik schaar het maar even onder de privacykwestie. Die mensen zeggen namelijk dat hun privacy door die meter in het geding is. U hebt overigens betrekkelijk overtuigend aangetoond dat het allemaal wel meevalt, moet ik zeggen, maar goed, die mensen denken daar anders over. Wat gebeurt er dan?

Minister **Van der Hoeven**: Ik kom nog terug op wat de reguliere vervanging precies inhoudt. Stel, stel …

De heer **Van Driel** (PvdA): Nee, ik bedoel wat er over twee jaar gebeurt, als de wet is aangenomen. De pilots zijn dan achter de rug enzovoort.

Minister **Van der Hoeven**: Oké, later dus. Ik denk dat het heel goed is dat we in die proefperiode nagaan of en wanneer we de verplichting opleggen. Ik neem uw vraag dan graag mee. Eerlijkheidshalve moet ik wel zeggen dat het in de lucht houden van twee systemen ongelooflijk veel geld kost. Dat weet u ook. Ik zie echter uw zorgen. Die zorgen kunnen met name na de proefperiode opspelen. Aan de andere kant vraag ik mij af waarom het niet mogelijk zou zijn om door gerichte informatie over hoe het werkt 95% van de mensen over de streep te trekken. Dan kom ik dus ook bij u uit. Daar begint het dan mee.

De heer **Van Driel** (PvdA): Als een politica, een politica zoals deze minister zegt "wij nemen het mee", hoeft zij mij niet meer te vertellen waar het eindigt. Ik wil gewoon van u horen dat die persoon dan afgesloten wordt of wat dan ook. Als dat zo is, moet u dat antwoord op deze vraag gewoon geven.

Minister **Van der Hoeven**: Als het zo is, ja. Wij zijn het eens over wat er in de proefperiode gebeurt, dus daar hoef ik niets meer over te zeggen. Daar moet aan meegewerkt worden. Uw vraag is wat er in de periode daarna gebeurt. In het uiterste geval biedt de wet de mogelijkheid tot strafrechtelijk optreden. Ik ga er alleen vanuit dat dit niet nodig zal zijn. Wij praten in ieder geval over veel later, over de periode na de proefperiode en over de manier waarop wij de uitrol na de proefperiode gaan uitvoeren.

De heer **Van Driel** (PvdA): Ik geloof u direct, maar even voor de duidelijkheid: wat betekent strafrechtelijk optreden? Betekent dat een boete, betekent het dat je wordt afgesloten of je huis uit wordt gezet? Wat betekent dat?

Minister **Van der Hoeven**: U wil nu al regelen …

De heer **Van Driel** (PvdA): Nee, het kan voorkomen. Ik heb mails gekregen van mensen die zo emotioneel waren dat zij zeiden: dat ding komt er bij mij niet in. Dat is mijn enige reactie. Wat betekent dat dan?

Minister **Van der Hoeven**: Zoals ik al zei, is de netbeheerder -- dan heb ik het nog niet over de consument -- na de proefperiode en mits wij het besluit hebben genomen om een grootschalige uitrol uit te voeren, verplicht om een meter op te hangen die voldoet aan de eisen uit de AMvB. Dat staat in de wet. Dan is de afnemer ook verplicht om mee te werken.

De heer **Schouw** (D66): Dan geeft u hier en nu eigenlijk de garantie dat tot we besluiten over de definitieve uitrol, het geen verplichting is voor de mensen die niet willen.

Minister **Van der Hoeven**: Behalve als dat past binnen de Europese richtlijn, zoals wij hebben besproken, maar nu gaan wij het debat herhalen. In de Europese richtlijn staat …

De heer **Van Driel** (PvdA): U geeft geen straight antwoord. U moet zeggen: "dat gebeurt niet" of: "het kan strafrechtelijke consequenties hebben". Welke? €25 boete? Dan zullen mensen zeggen: als ik er met een boete van €25 van af ben, heb ik dat er graag voor over. Wordt die boete elke week verhoogd? Wat betekent dat?

Minister **Van der Hoeven**: Ik zal u daar in tweede termijn antwoord op geven, goed?

Ik ga terug naar de proefperiode. Zoals gezegd, voeren wij dan de Europese richtlijn uit. Dat is verplichte aansluiting en verplichte installatie bij nieuwbouw, grootschalige renovatie en reguliere vervanging. Ik heb aan de heer Van Driel uitgelegd wat "reguliere vervanging" betekent. Daarna, dus na de proefperiode, komt zijn vraag aan de orde. Daar kom ik op terug.

Ik ga terug naar de vraag over de kop op de Europese regelgeving. Die was ik begonnen te beantwoorden. Er zijn verschillende kwalificaties aan gegeven en vragen over gesteld, zoals: hebben wij niet voldoende aan individuele meters, is het een hoofdzonde en is er nu echt sprake van een kop? In de richtlijn staat dat er individuele meters ter beschikking worden gesteld die het actuele energieverbruik nauwkeurig weergeven. De huidige analoge meters voldoen niet aan die laatste eis, want die geven alleen maar een statische eindstand aan. Tezamen met de eis dat de leverancier de afnemer moet informeren over het actuele verbruik is er sprake van een slimme meter. De komende proefperiode beschouw ik ook niet als een kop, want de richtlijn verplicht gewoon tot de uitrol van slimme meters in al die gevallen die ik heb genoemd. Alleen voor reguliere vervangingen geldt een voorbehoud, zoals ik heb vermeld, namelijk dat het economisch en technisch mogelijk moet zijn de besparingen op de lange termijn te regelen. Die moeten in verhouding staan tot de investering. Daar is de proefperiode voor. Verder blijkt uit de

geest van de richtlijn dat lidstaten worden opgeroepen om het maximale te doen, ook om de stimulering van de energie-efficiency nader gestalte te geven. Wat dat betreft is er geen verschil van mening.

Ook is gevraagd wat de meter eigenlijk kon en of die eigenlijk wel slim genoeg was. Er wordt een aantal eisen aan gesteld. Die moeten in evenwicht zijn met de ambities op het gebied van de transitie naar een duurzame energiehuishouding en de mogelijkheid om vraag en aanbod intelligenter te sturen dan nu aan de ene kant en de noodzakelijke ruimte voor innovatie, de behoefte van consumenten aan maatwerk, de kosten van additioneel verplichte functionaliteiten en privacyaspecten aan de andere kant. De mate van slimheid wordt bepaald door verbetering van de dienstverlening aan de klant. Het stimuleren van energiebesparing dankzij inzicht in gebruikspatronen helpt de ontwikkeling richting een duurzame energiehuishouding, faciliteert beter netbeheer en helpt de kosten te reduceren.

De ontwerp-AMvB is in voorbereiding en komt in het kader van de voorhangprocedure naar u toe. Daarin staat wat de slimme meter minimaal moet kunnen. Je moet inderdaad naar een flexibel energiesysteem. Daarover ben ik het eens met al diegenen die erover hebben gesproken. De slimme meter bevordert de actieve rol van de consument en het slimme meetsysteem dat nu wordt ontwikkeld, is geen belemmering voor de markttransitie. Ik heb gezien dat alle eisen, inclusief de door de Tweede Kamer gewenste opties, worden ondersteund door de ontwikkelde Nederlandse industriestandaard: de NTA 8130. Zij wordt in Europa en de Europese Commissie beschouwd als voorbeeld. Het is een evolutietraject, zeg ik met name tegen de heer Van Driel. Door de wijze waarop de functionaliteiten worden gerealiseerd, vrij te laten, beoog ik inderdaad voldoende ruimte te laten voor innovatie. In de AMvB moeten wij duidelijk maken hoe wij het voorlopig gaan doen, anders kan de industrie niet aan de slag. Zo simpel is het. Na de evaluatie moeten wij nagaan wat er moet gebeuren om de verbetering te borgen. De vraag van de heer Van Driel in het laatste deel van zijn bijdrage kan ik op deze manier positief beantwoorden.

Ik kijk in de ontwerp-AMvB wat de nadelen zijn. De functionele eisen moeten rekening kunnen houden met -- ik citeer uit uw werk -- eventueel toekomstig toegevoegde waarden zoals het sturen van decentrale opwekking.

De heer **Schouw** (D66): Op dit blokje wil ik nog even ingaan, want het lijkt mij goed voor het debat dat het duidelijk wordt. Mijn opvatting is dat uit de Europese richtlijn het plaatsen van een individuele meter voortkomt. Dan kom ik terug op het interruptiedebatje van daarnet. Die meter is eigenlijk het dashboard dat je in huis moet hebben. Dat is wat Europa voorschrijft. U hebt er wellicht om legitieme redenen een andere invulling aan gegeven en die heet "slimme meter". Zo is het toch ongeveer?

Minister **Van der Hoeven**: In de richtlijn staat: individuele meters die het actuele energieverbruik nauwkeurig weergeven. Op dit moment hebben wij analoge meters en die voldoen daar niet aan. Tegelijkertijd is de eis gesteld dat de leverancier de afnemer moet informeren over dat actuele gebruik. In feite is de individuele meter een slimme meter.

De heer **Schouw** (D66): Dat betekent dat de individuele meter ook een digitale individuele meter kan zijn. Het had toch ook zo kunnen zijn dat de consument één keer per maand de meetgegevens opgeeft aan de leverancier?

Minister **Van der Hoeven**: Ja, maar dan is de meter niet meer op afstand leesbaar. Het is niet voor niets dat de Nederlandse industriestandaard die al ontwikkeld is, de NTA 8130, in Europa en door de Europese Commissie wordt gezien als een voorbeeld.

De heer **Schouw** (D66): Als laatste op dit punt …

Minister **Van der Hoeven**: Ik krijg een beetje het gevoel dat wat de heer Schouw nu zegt daaraan iets afdoet. Ik denk dat dat toch niet de bedoeling kan zijn.

De heer **Schouw** (D66): Dan draait het op het punt van het op afstand leesbaar zijn. Volgt dat nu een-op-een uit de Europese richtlijn, ja of nee?

Minister **Van der Hoeven**: Op afstand leesbaar is nodig om het actuele energieverbruik nauwkeurig weer te geven, om te kunnen ingrijpen en tegenover de consument te kunnen aangeven dat zijn voorschot te hoog is en dergelijke. Als de meter namelijk niet op afstand leesbaar is, blijf je te maken houden met het feit dat de meteropnemer de meterstand moet komen opnemen.

De heer **Schouw** (D66): Maar het volgt niet een-op-een uit de Europese regelgeving en het is uw beleidsmatige keuze. Dat is ook heel legitiem, maar als u die keuze maakt, mag u zich niet verschuilen achter Europese regelgeving. De individuele digitale meter volgt uit Europese regelgeving. U zet daar een kop bovenop.

Minister **Van der Hoeven**: Nee, een individuele digitale meter is de slimme meter. Het is ook niet voor niets dat in Europa op dit moment gewerkt wordt met de Nederlandse industriestandaard die hier is ontwikkeld. Dat is een voorbeeld. Het kan dus niet zo zijn dat je minder gaat doen.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Wij hebben het nu over de individuele meter in Europese context. Laten wij nu heel realistisch zijn. Er zijn landen waar het verschijnsel van de individuele meter nog niet bekend is. Toen ik mijn eerste woning betrok in de jaren zeventig zaten wij ook met tien woningen op één elektriciteitsmeter. Is het nu niet de essentie van het Europese voorstel dat men dat probeert te bereiken? Dat wij daar allerlei prachtigs

bij bedenken, is tot daaraan toe, maar het ligt er wel allemaal bovenop.

Minister **Van der Hoeven**: Nee, ik denk dat dat echt niet juist is. Het is ook niet voor niets, zoals ik daarnet ook al heb gezegd, dat juist in het derde pakket liberalisering energiemarkt, waarover vandaag een akkoord is bereikt tussen het Europees Parlement en de Europese Commissie, de verplichting is aangescherpt. Die verplichting is dat er bidirectionele elektronische meters voor 80% van de huishoudens geïnstalleerd dienen te zijn voor 2020. Dan hebben wij het dus over de tweewegs elektronische meters. Dit wetsvoorstel voldoet daaraan. Dat is onze slimme meter.

De heer **Van Driel** (PvdA): U kunt mij over de slimme meter van alles wijsmaken. Ik zeg niet dat u dat wilt of doet, maar het kan, want als ik de NTA 8130 wil doorgronden, had ik ooit iets anders moeten gaan studeren. Het enige wat ik vraag, is of u kunt zorgen voor een brief van TNO -- want die organisatie vertrouw ik -- waarin staat dat dit toekomstvast is en dat wij hiermee een aantal jaren vooruit kunnen. Je kunt niet vijftien of twintig jaar vooruitzien, maar dan zou ik een beetje geruster zijn. Ik trek uw woorden niet in twijfel, maar ik kan ze niet overzien.

Minister **Van der Hoeven**: Ik vind dat een terechte vraag. Eigenlijk vraagt u om een geruststellingsbrief, als ik het zo mag noemen. Ik zal dat aan TNO vragen en die brief ook voegen bij de Algemene Maatregel van Bestuur, zodat die een onderdeel van de discussie kan zijn.

De heer **Reuten** (SP): Ik vraag de minister om ons in de tweede termijn een tekst voor te lezen uit de Europese richtlijn waarin staat dat het een digitale meter moet zijn en dat die op afstand uitleesbaar moet zijn.

Minister **Van der Hoeven**: Als de heer Reuten dat wil, zal ik dat doen.

De heer **Reuten** (SP): Heel fijn!

Minister **Van der Hoeven**: Overigens is het ook zo dat de ontwikkelingen niet stilstaan. Ik heb daarnet nogmaals aangegeven dat die bidirectionele elektronische meter, die door het Europees Parlement in overeenstemming met de Europese Commissie wordt voorgesteld, onze slimme tweewegmeter is.

Ik denk dat ik de vragen van de heer Van Driel of de AMvB kan meegroeien met de innovatie hiermee beantwoord heb. Ik zal TNO overigens sowieso betrekken bij de definitieve vormgeving van de AMvB, los van de vraag naar de geruststellingsbrief.

De heer Van den Berg vroeg of ik als er toch bezwaren zijn in verband met de privacy bereid ben om de mogelijkheid te bieden van een individuele losse meter met afleesvenster, dat direct inzicht geeft in het actuele energieverbruik. De eis is dat die meter het actuele energieverbruik weergeeft en informatie geeft over de tijd waarin sprake was van daadwerkelijk verbruik. De huidige meters voldoen daar niet aan. De andere verplichting uit de richtlijn is dat de leverancier frequent genoeg actief informatie over het actuele verbruik aan de consument stuurt. In de praktijk kan alleen maar met een op afstand uitleesbare meter serieus aan deze bepaling worden voldaan.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat begrijp ik allemaal, maar ik heb begrepen dat meters in ontwikkeling zijn die wel centraal afleesbaar zijn, maar alleen de gegevens over het verbruik doorgeven, niet meer en niet minder, dus een eenkanalig systeem, waardoor je tegemoet zou komen aan de gemoedsbezwaarden die zeggen dat dit geen inkijkje betekent in hun privacy.

Minister **Van der Hoeven**: Ja, maar dat staat een beetje haaks op de vragen die uw collega's stellen over de mogelijkheden van de slimme meter. U wilt dit eigenlijk zo beperkt mogelijk doen. Dat verdraagt zich toch niet helemaal met elkaar. Ik kan niet op uw verzoek ingaan als ik tegelijkertijd de vragen van uw collega's positief beantwoord.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wij hebben als collega's weinig verschil van mening. Het gaat om mensen die een zo principieel bezwaar hebben dat u tot vervolging moet overgaan. Dat je voor die mensen een alternatief biedt dat toch tegemoetkomt aan hun ernstige bezwaren, moet naar mijn idee in dit land mogelijk zijn. Dus ik deel helemaal de bezwaren van de collega's en ik ben blij dat u daaraan tegemoetkomt, maar er zullen altijd mensen zijn die het te ver vinden gaan. Dat zijn er niet zoveel. Bied aan hen dan een alternatief.

Minister **Van der Hoeven**: In antwoord op andere vragen heb ik aangegeven dat ik in de AMvB op een aantal punten nader zal ingaan. Volgens mij kan datgene wat u vraagt echt niet, maar ik ben wel bereid om dat te bekijken. Ik zal bij degenen die de AMvB ontwikkelen en bij TNO in ieder geval ook de vraag neerleggen, maar ik denk dat het niet kan.

De heer Van den Berg vroeg ook of innoverende technieken kunnen worden uitgevoerd zonder aanpassing van de wet. Het wetsvoorstel schrijft voor dat de meter moet voldoen aan een aantal nader te bepalen eisen. Dat is ook in de AMvB, die op korte termijn wordt voorgehangen. Daarin wordt in ieder geval de minimale functionaliteit van de slimme meter vastgelegd. Ik wil in ieder geval dat je de wijze waarop je die functionaliteit realiseert moet vrijlaten, want dan laat je voldoende ruimte open voor innovatie. De vraag die u daarnet hebt gesteld, neem ik mee, maar ik ben bang dat ik geen antwoord voor u heb.

Er zijn ook vragen gesteld over de straling. De heer Reuten vroeg of de Gezondheidsraad om advies kan worden gevraagd over de mogelijke stralingseffecten van de slimme meters. Hij vroeg ook om wetten en regels aan te passen. Ik weet dat er consumenten zijn die aangeven gezondheidsproblemen te ondervinden door de

straling van installaties voor mobiele communicatie. Ik heb signalen gekregen dat er bij dezelfde mensen ook zorgen zijn over de installatie van een slimme meter in huis. De communicatietechnologie die wordt toegepast voor het communiceren met de slimme meter is een keuze van de netbeheerder. Er zijn verschillende alternatieven. Een van die alternatieven, waarvan naar verwachting veel gebruik zal worden gemaakt, is communicatie via het vaste elektriciteitsnet, dat er al is.

Ook het vaste telefonie- en kabelnetwerk is er al. Mobiele technieken als GPRS kunnen worden toegepast. Over het laatste is eerder een publiek debat geweest in het kader van de installatie van antennes voor mobiele communicatie. Vorige week is het jaarverslag van de Gezondheidsraad gepubliceerd. Daaruit blijkt dat er geen wetenschappelijk bewijs bestaat voor schade voor de gezondheid die wordt veroorzaakt door draadloze netwerken. Er is geen schade aangetoond op de korte termijn en geen schade op de lange termijn. Die effecten zijn ook nooit gevonden bij niveaus van blootstelling die in de woonomgeving worden veroorzaakt door antennes van basisstations of draadloze computernetwerken. De Wereldgezondheidsorganisatie deelt deze opvatting. Ik zie daarom op dit moment geen aanleiding om hieraan specifieke acties te verbinden. Ik zeg wel graag toe dat ik dit thema in het kader van de pilots nauwkeurig zal volgen.

De heer **Reuten** (SP): Dit ligt bij de Gezondheidsraad toch iets anders. Volgens de raad is er geen oorzakelijk verband te leggen tussen straling en de klachten. De raad stelt echter niet dat deze klachten niet bestaan en stelt ook niet dat de klachten niet door straling zouden kunnen worden veroorzaakt.

Minister **Van der Hoeven**: Uit het jaarverslag van de Gezondheidsraad blijkt dat er geen wetenschappelijk bewijs bestaat voor gezondheidsschade van draadloze netwerken. Dit geldt voor zowel de korte als de lange termijn. Ik heb echter al gezegd dat ik tijdens de pilot dit aspect in ieder geval zal volgen. Ik zal dit onderwerp daarin expliciet meenemen.

Dit brengt mij bij het capaciteitstarief. De regeling tot invoering van het capaciteitstarief is een wijziging van bestaande regelingen. Zij is gebaseerd op reeds geldende bepalingen in de Elektriciteitswet. Ik kan mij voorstellen dat er hierbij sprake was van een zekere vorm van verrassing. Toch waardeer ik ook de opmerking van de heer Van Driel. Hij stelde dat de Kamer op dit punt de hand ook in eigen boezem mag steken. De planning was erop gericht, het capaciteitstarief te verwerken in de transporttarieven van 1 januari 2009. Die regeling is op 8 april 2008 voorgehangen bij zowel de Eerste Kamer als de Tweede Kamer. Op 4 juli 2008 is deze regeling gepubliceerd. Om twee redenen hebben wij op deze manier gepland. In de eerste plaats gaat het daarbij om uitvoeringstechnische redenen. Er moet namelijk een jaar zitten tussen de invoering van het capaciteitstarief en de implementatie van het leveranciersmodel. Dit heeft te maken met de uitfasering in twaalf maanden van het oude factureringssysteem. In de tweede plaats zou met uitstel van de invoering van het capaciteitstarief tot na aanname vandaag van de voorliggende wetsvoorstellen, het leveranciersmodel pas in 2011 gerealiseerd kunnen worden. Dat vond ik geen gewenste ontwikkeling.

De invoering van het capaciteitstarief is inderdaad geen onderdeel van het voorliggende wetsvoorstel. Met het capaciteitstarief stappen wij echter af van het variabele transporttarief dat is gebaseerd op het verbruik. Er ontstaat een vaste kostencomponent die is gebaseerd op de grootte van de aansluiting. Het garandeert een vaste inkomensstroom die de netbeheerder nodig heeft. Door invoering van het capaciteitstarief is ook de ketenafhankelijkheid verbroken tussen netbeheerder en leverancier. Hierdoor kunnen de administratieve processen in de energiemarkt sterk worden vereenvoudigd.

Het probleem dat zich hierbij voordoet, ligt op het vlak van de compensatie. Wij moeten een aantal zaken met elkaar regelen, maar wij moeten ook ongewenste effecten voorkomen. Bij de invoering van het capaciteitstarief zijn direct een aantal compensatiemaatregelen genomen voor de grootste groep afnemers en de huishoudens met een normale aansluiting. Het was bekend dat afnemers met een zware aansluiting en laag verbruik meer zouden gaan betalen. Dat is ook door mij gemeld in eerdere brieven. Gelet op de kosten van het piekverbruik van deze afnemers, is het terecht dat zij meer betalen voor het transport van de elektriciteit. Dit komt voor een deel overeen met de filosofie achter het capaciteitstarief.

Er bleken bij de invoering echter ook ongewenste effecten op te treden die wij niet hadden voorzien of anders hadden ingeschat. Er was sprake van onredelijke financiële nadelen voor afnemers, maar ook van nadelige effecten op het terrein van duurzaamheid en de benutting van warmte. Deze problemen hebben wij alsnog in beeld gebracht. waar die onredelijk uitpakten, is gecompenseerd. Wij hadden deze zaken uiteraard al direct in beeld willen hebben, maar dat is niet gebeurd. Ik kan daaraan nu niets meer doen.

Het gaat hierbij om heel specifieke vormen van compensatie, bijvoorbeeld om de groep afnemers waarbij sprake is van een aansluiting zonder verblijfsfunctie. Hieronder vallen bijvoorbeeld de gemeenschappelijke aansluitingen in wooncomplexen. Daarbij is geen sprake van recht op compensatie. Hierbij speelt de systematiek van de Wet belastingen op milieugrondslag. Daarin wordt namelijk onderscheid gemaakt tussen aansluitingen met en aansluitingen zonder verblijfsfunctie. Daarvoor is eerder, samen met de Kamers, bewust gekozen. Daarna werd het capaciteitstarief ingevoerd. Afnemers werden gecompenseerd via de heffingskorting. Aansluitingen zonder verblijfsfunctie liepen dat, door de systematiek waarvoor was gekozen, uiteraard mis. Ik heb hierover op verzoek van de Tweede Kamer gesproken met mijn collega van Financiën. Wij hebben daarvoor een oplossing

gevonden die wordt meegenomen in het Belastingplan 2010.

Voor een tweede groep afnemers, die zich overvallen voelen en die tijd nodig hebben om na te gaan of de bestaande zware aansluiting wel nodig is, hebben wij een overgangsregeling toegezegd. Daarmee kom ik deze afnemers financieel tegemoet. Dit wordt geregeld in een wetsvoorstel. Afnemers krijgen een compensatie van de netbeheerders. Deze compensatie wordt inderdaad gedekt uit een beperkte opslag op de transporttarieven. De NMa zal gedurende de lopende reguleringsperiode de besparingen die het gevolg zijn van het marktmodel, direct doorberekenen in een lager tarief voor de afnemers.

De derde groep betreft mensen met warmtepompen. Het was voorzien dat zij vaak een hogere aansluitwaarde hebben dan noodzakelijk is. Dit wordt veroorzaakt door elektrische bijverwarming. Wij hebben besloten om ook die groep te compenseren. Afnemers die op dit moment een bestaande warmtepomp hebben, kunnen echt geen rekening houden met een aantal zaken. Ik heb dus besloten om aan hen de mogelijkheid te bieden om gebruik te maken van een aanschafsubsidie. Op die manier worden de groepen afnemers met onvoorziene ongewenste effecten voor een belangrijk deel tot helemaal gecompenseerd.

De heer Van den Berg vroeg waarom wij dit niet betalen uit de 30 mln. en waarom hiervoor een opslag van het tarief nodig is. Ik kan mij voorstellen dat hij dat vraagt. Het is wel degelijk mijn bedoeling dat er bij de vaststelling van de transporttarieven rekening wordt gehouden met deze besparingen. De besparingen als gevolg van de invoering van het capaciteitstarief vallen deels bij de netbeheerders en deels bij de leveranciers. De NMa moet in de loop van dit jaar vaststellen hoeveel bij de netwerkbedrijven wordt bespaard. Daarom worden in het aangekondigde wetsvoorstel twee dingen tegelijk geregeld. In de eerste plaats worden de kosten van de overgangsregeling een op een via een beperkte opslag op de transporttarieven gedekt. In de tweede plaats wordt geregeld dat de NMa tussentijds met de gerealiseerde besparingen rekening kan houden bij het vaststellen van de transporttarieven. Gedurende een lopende reguleringsperiode kunnen besparingen dus worden doorberekend in een lager tarief. Dit betekent dat bij de vaststelling van de transporttarieven voor 2010 expliciet rekening zal worden gehouden met de besparingen van de netbeheerders als gevolg van de invoering van het capaciteitstarief. Enerzijds zullen de transporttarieven in 2010 licht stijgen als gevolg van de opslag, anderzijds zullen de transporttarieven 2010 dalen als gevolg van de door de NMa aangewezen kostenbesparingen als gevolg van de invoering van het capaciteitstarief bij de netbeheerders. Op deze manier wordt de 30 mln. "verwerkt".

De heer **Doek** (CDA): Ik heb een vraag over de tegemoetkoming van €119,62 rond de aansluitingen zonder verblijfsfunctie, dus voor liften en dergelijke zaken. Het geld ervoor moet via het belastingplan worden geregeld. Dit gaat pas in per 1 januari 2010, want het gaat via het Belastingplan 2010. Betekent dit, dat deze mensen over 2009 gewoon het hogere transporttarief moeten betalen zonder compensatie? De minister heeft de gegevens hierover wellicht nu bij zich. Als zij die ons nu geeft, hoeft het straks niet meer te worden opgezocht.

Minister **Van der Hoeven**: Inderdaad treedt dit pas op 1 januari 2010 in werking. De fiscale compensatie met terugwerkende kracht is niet mogelijk, omdat je dan ook het tarief voor de energiebelasting per 1 januari 2009 zou moeten verhogen. Dat heeft weer een nadelige uitwerking voor de overige gebruikers. Een belastingplichtige moet er immers op kunnen rekenen dat de belasting die hij betaalt niet achteraf nog eens wordt verhoogd. Zowel de sector als de overheid heeft deze tijd nodig om de wijzigingen te kunnen doorvoeren die het gevolg zijn van die maatregelen. Daarom wordt dit meegenomen in het Belastingplan 2010. Dat treedt inderdaad pas op 1 januari 2010 in werking. Ik kan het niet mooier maken.

De heer **Doek** (CDA): Ik zei al dat het geknutsel was en daar blijf ik ook bij. Als dit wordt opgenomen in het belastingplan 2010, wordt het dan alleen begrensd voor het jaar 2010 of geldt het ook voor volgende jaren?

Minister **Van der Hoeven**: Het is voor het jaar 2010.

De heer **Doek** (CDA): Het is dus een eenmalige tegemoetkoming?

Minister **Van der Hoeven**: Ja.

De heer **Doek** (CDA): Dat staat niet in de brief.

Minister **Van der Hoeven**: Het is een overgangsregeling.

De heer **Doek** (CDA): Mensen worden dus slechts eenmalig tegemoetgekomen?

Minister **Van der Hoeven**: Het is een overgangsregeling. Wij moeten nog bezien op welke manier wij dit in het belastingplan gaan verwerken. Ik kan hier niet op vooruit lopen, want dit is een zaak die ook mijn collega De Jager aangaat.

Het capaciteitstarief is een transporttarief, een capaciteitsafhankelijk transporttarief ter vervanging van het verbruiksafhankelijke transporttarief. Het capaciteitstarief is een vast bedrag per jaar. Wij praten overigens over 2010 en 2011. De kosten van de overgangsregeling worden gedekt door een tijdelijke opslag op het capaciteitsafhankelijke transporttarief.

De belastingvermindering waarover de heer Doek sprak, is iets anders: deze wordt structureel, dat is althans de bedoeling.

De heer **Doek** (CDA): Ik heb ook gevraagd wat de minister bedoeld met "substantieel nadelig nota-effect".

Minister **Van der Hoeven**: Daar kom ik straks over te spreken.

Ik keer even terug naar de fiscale compensatie. Ik hoop dat ik een en ander voldoende heb verduidelijkt. De fiscale compensatie geldt per 1 januari 2010. Dit jaar kunnen aansluitingen zonder verblijfsfunctie niet worden gecompenseerd via de energiebelasting. Ik heb aangegeven op welke manier wij dit gaan dekken. Dit betekent dat het fiscale gebeuren per 1 januari 2010 structureel geregeld wordt.

De heer Doek vraagt naar het substantieel nadelig nota-effect. Ik heb in mijn brief van 11 maart aangegeven dat ik uitga van een forfaitaire regeling op basis van de doorlaatwaarde van de aansluiting en het standaard jaarverbruik van de afnemer. Er is gekozen voor drempelbedragen om te voorkomen dat er onnodige administratieve lasten ontstaan en dat er veel lage bedragen moeten worden uitgekeerd. Ik ben uitgegaan van de volgende drempelbedragen: voor afnemers met een doorlaatwaarde van 3 x 35A €50, voor afnemers met een doorlaatwaarde van 3 x 50A €75, voor afnemers met een doorlaatwaarde van 3 x 63A €100 en voor afnemers met een doorlaatwaarde van 3 x 80A €120 per jaar.

Dan de vraag over de eerbiedigende werking van aansluitingen zonder verblijfsfunctie. Ik begrijp dat de heer Doek zoekt naar de effectiefste oplossing. Het was inderdaad mogelijk geweest om aansluitingen zonder verblijfsfunctie ook tijdelijk volledig te compenseren via de energiebelasting. Echter, dan zouden de meeste aansluitingen zonder verblijfsfunctie wel heel zwaar overgecompenseerd worden via de energiebelasting. De Tweede Kamer heeft nadrukkelijk aangegeven dat dit niet de bedoeling is. Bovendien zou deze maatregel geen effect hebben gehad voor afnemers met een zwaardere aansluiting en een laag verbruik. Het is terecht dat afnemers hiervoor ook betalen als zij dat nodig hebben. Nogmaals, via de overgangsregeling wil ik afnemers de gelegenheid geven om na te gaan of zij de doorlaatwaarde van hun aansluiting niet kunnen verlagen. Ook voor woningen met een warmtepomp biedt het tijdelijk behandelen van aansluitingen zonder verblijfsfunctie als aansluiting met een gebruiksfunctie geen oplossing. Woningen met een warmtepomp hebben immers een verblijfsfunctie en dreigen door een zwaardere aansluiting en een lager energieverbruik er toch op achteruit te gaan. Ik denk dat ik met de huidige oplossing zo veel mogelijk aan alle vragen tegemoetkom.

De heer Doek vroeg voorts naar de kosten van het onderzoek. Hij vond dit een heikel punt. Het is een misvatting dat door het verlagen van de doorlaatwaarde van een aansluiting altijd een onderzoek door een installateur nodig is. Het komt nogal eens voor dat mensen in een pand wonen dat vroeger een bedrijfsbestemming had. Vaak is men zich helemaal niet bewust van een zwaardere aansluiting. Tot nu toe was dat ook helemaal geen probleem. Er waren immers geen of slechts geringe meerkosten aan verbonden. Als sprake is van normaal huishoudelijk gebruik en geen apparaten met een hoog stroomverbruik zoals een lasapparaat of een elektrische hoofdverwarming gebruikt worden, dan kan de afnemer zonder nader onderzoek de doorlaatwaarde van zijn aansluiting laten verlagen. Als er twijfel is, is het wenselijk om een installateur in te schakelen. De netbeheerder kan alleen constateren dat er sprake is van een zwaardere aansluiting en een relatief laag verbruik. Hij heeft geen zicht op leefwijze of op apparatuur achter de meter en kan dus ook niet beoordelen of de afnemer de doorlaatwaarde ook echt nodig heeft. Er zijn kosten verbonden aan een onderzoek, dat klopt. Het gaat om een bedrag tussen €100 en maximaal €150. Een afnemer moet zelf laten nagaan of en door wie hij dit onderzoek wil laten uitvoeren. In overleg met de energiebedrijven en de installatiebureaus zal ik een lijst van apparaten of combinaties van apparaten opstellen die een onderzoek door een installateur wenselijk maken, opdat afnemers zelf beter kunnen beoordelen of een dergelijk onderzoek nodig is.

De heer Schouw vroeg of ik mogelijkheden zie om samen met de Vereniging Eigen Huis te zoeken naar oplossingen die meer tegemoetkomen aan haar wens. De aangekondigde maatregelen komen tegemoet aan de groepen afnemers met ongewenste effecten. De meeste gemeenschappelijke aansluitingen in een wooncomplex hebben een doorlaatwaarde van maximaal 3 x 25A. Dan gaat het om verlichting in gangen, trappenhuizen, portieken en garageboxen. Een hogere compensatie via de energiebelasting, zoals de Vereniging Eigen Huis vraagt, leidt tot een substantiële overcompensatie voor de afnemers. De Tweede Kamer heeft nadrukkelijk uitgesproken dat dit niet de bedoeling moet zijn. Om die reden zie ik geen mogelijkheid om aan verdere eisen tegemoet te komen.

Dan kom ik bij het leveranciersmodel. Dit biedt één helder aanspreekpunt voor de klant. Nu is de leverancier nog afhankelijk van de netbeheerder voor het bieden van oplossingen aan de klant. Straks kan hij dat zelfstandig uitvoeren. Er wordt veel minder afstemming vereist. Ik denk dat dit een goede oplossing is en een goede faciliteit biedt voor de klant om op deze manier zijn problemen sneller neer te leggen. Het wordt geïntroduceerd voor kleinverbruikers van elektriciteit en gas. Voor deze kleinverbruikers int de leverancier namens de netbeheerder de reguliere transporttarieven die de kleinverbruiker verschuldigd is. De leverancier sluist deze bedragen door naar de netbeheerder. De leverancier is hét aanspreekpunt voor de consument ten aanzien van facturen, meterstanden, dienstverlening en de levering van energie. In het leveranciersmodel zijn niet de bedragen meegenomen die de netbeheerder eenmalig in rekening brengt bij de kleinverbruiker,

bijvoorbeeld in verband met aansluiting. Ook bij afspraken over fysieke werkzaamheden aan de infrastructuur blijft de netbeheerder het aanspreekpunt.

De heer Van den Berg vroeg of dit betekent dat de leverancier alle vragen met betrekking tot de netbeheerder zelf met de afnemer moet communiceren. Bij voorkeur wel, dit voorkomt dat iemand van het kastje naar de muur wordt gestuurd. Alleen als de leverancier anders buiten zijn verantwoordelijkheden zou treden, moet hij doorverwijzen. Denk aan eenmalige netwerkactiviteiten die door de netbeheerder worden uitgevoerd, aan de kostenopgave voor netaanpassingen, aan afspraken met de netbeheerder en dat soort zaken meer.

Ik heb al aangegeven dat de kosten voor eenmalige werkzaamheden niet door de leverancier worden gefactureerd, maar door de netbeheerder zelf.

Voorts vroeg de heer Van den Berg hoe het zit met de naheffing in het leveranciersmodel. Als niet het volledige bedrag is gefactureerd, dan is het niet-gefactureerde bedrag niet bevrijdend betaald. De leverancier kan het restant binnen een termijn van twee jaar na levering van de betreffende dienst alsnog in rekening brengen. Het recht om een bedrag in rekening te brengen, vervalt pas na twee jaar na levering van die dienst. Binnen die termijn kan de leverancier een naheffing in rekening brengen. De heer Van den Berg vroeg ook in hoeverre de afnemer zich kan beroepen op een uitspraak van de leverancier jegens de netbeheerder. De leverancier is het eerste aanspreekpunt, dat klopt. Als de leverancier vragen krijgt die bij de netbeheerder horen, moet hij die doorsturen. De afnemer mag er in beginsel van uitgaan dat de leverancier correctie informatie wordt verstrekt. Als achteraf blijkt dat die informatie niet juist was, kan de afnemer de leverancier daarop aanspreken.

De vraag of de netbeheerder gebonden is door uitlatingen van de leverancier, heeft een civielrechtelijk karakter. Die situatie is niet geregeld in dit wetsvoorstel. Er verandert dus niets ten opzichte van de huidige situatie.

De heer Van den Berg heeft ook gevraagd of ik bereid ben om in de ministeriële regeling op te nemen dat de informatiecode moet voorzien in effectieve procedures voor correctie van onjuiste procedures. Ja, dat zal ik doen.

Hij vroeg ook of ik bereid ben om in de informatiecode waarborgen op te nemen dat administratieve procedures geen belemmering vormen voor de keuzevrijheid van leveranciers en andere dienstverleners. Dat is een terecht punt. Ik zal dit algemene uitgangspunt meenemen bij het opstellen van de informatiecode.

Verder verwees de heer Van den Berg nog naar artikel 57. Een of meer marktpartijen kunnen blijkbaar verplicht worden opgedragen, een voorstel tot wijziging van de informatiecode op te stellen en in te dienen bij de NMa. Hij vroeg waarom dat moet en waarom niet volstaan wordt met een tot de marktpartijen gericht vrijblijvend verzoek. Artikel 57, tweede lid geeft bevoegdheden. De Raad kan zelf een ontwerpbesluit maken en in procedure brengen, maar kan ook vragen om een voorstel voor te bereiden en in te dienen. Dat wordt gevraagd aan een representatief deel van de in artikel 54, eerste lid bedoelde onderneming, dus niet aan een of twee marktpartijen. De reden voor deze tweede stap ligt in de formulering "representatief deel van de onderneming". Het is denkbaar dat partijen er niet uitkomen, terwijl een acuut probleem in de markt vraagt om een snelle oplossing. Daarom kan niet worden volstaan met een vrijblijvend verzoek. Ik vind het belangrijk dat voorstellen tot wijziging van de informatiecode primair door een representatief deel van de in artikel 54 genoemde ondernemingen worden gedaan. Als zij er binnen de gestelde termijn niet uitkomen, kan de Raad zelf actie ondernemen. Ik hoop dat dit de indieners aanzet tot het voortvarend omgaan met een verzoek van de Raad.

De heer Van den Berg vroeg ook of de NMa het indienen van een voorstel voor een informatiecode strafrechtelijk kan afdwingen. De NMa stelt de informatiecode vast. Uitgangspunt is dat de vaststelling geschiedt op basis van een voorstel van betrokken partijen. Na ontvangst kan de NMa de betrokken partijen vragen, het voorstel aan te passen. Als dat niet gebeurt, heeft de NMa de bevoegdheid het voorstel zelf aan te passen. Dat is geregeld in artikel 56 van de Elektriciteitswet en in artikel 24 van de Gaswet. Blijft een voorstel helemaal uit, dan kan de NMa ook zelf een wijziging van de informatiecode opstellen en worden de betrokken ondernemingen daarover gehoord.

De verjaringstermijn bedraagt twee jaar. Als een leverancier factureert voor de netbeheerder regelt het wetsvoorstel in artikel 95 dat de verjaringstermijn twee jaar bedraagt. Het kan ook zijn dat een leverancier zijn eigen kosten factureert. Daarover wordt niets geregeld en gelden dus de algemene regels van het burgerlijk recht. Op dat punt verandert er dus niets.

De heer Doek vroeg terecht naar een toezegging van minister Wijn tijdens de behandeling van de Wet onafhankelijk netbeheer om de vervaltermijn van facturen van netbeheerders te vervangen door een verjaringstermijn. Hij merkte op dat door het aannemen van het amendement-Hessels/Samsom die toezegging niet volledig nagekomen wordt. Hij vindt dat ik mij in de Tweede Kamer anders had moeten uitlaten. Deze discussie loopt al lang. Ik heb er in de Tweede Kamer op gelet dat de toezegging aan uw Kamer gestand zou worden gedaan en wil nu graag naar het eindresultaat kijken. Voor gefactureerde netbeheerderstarieven voorziet het wetsvoorstel in een verjaringstermijn van twee jaar. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de wens van uw Kamer, voorzitter. Anders dan uw Kamer beoogde, heeft deze verjaringstermijn de vervaltermijn niet vervangen. Door aanvaarding van het amendement van de leden Hessels en Samsom geldt een combinatiemodel. Facturen moeten binnen twee jaar worden verstuurd en voor tijdig verzonden facturen geldt vervolgens een verjaringstermijn van eveneens twee jaar. Dit combinatiemodel vind ik een verbetering ten

opzichte van de situatie waarin alleen een verjaringstermijn zou gelden. De vervaltermijn prikkelt een tijdige facturering. Dat voorkomt dat hoge facturen na afloop van veel jaren op een onverwacht moment toch aan de afnemer in rekening kunnen worden gebracht. Dat is dus gunstig voor de consument. De voor tijdig verzonden facturen geldende verjaringstermijn waarborgt dat betaling ook na afloop van die termijn veiliggesteld kan worden, omdat de leverancier deze termijn inderdaad kan opschuiven, bijvoorbeeld indien de afnemer in een schuldhulpverleningstraject zit en betaling niet binnen de verjaringstermijn van twee jaar plaatsvindt. Ik zag geen redenen om die amendering te ontraden omdat de voordelen van beide termijnen gecombineerd worden. Ik vind dit een verbetering van het wetsvoorstel.

De heer Doek herinnerde mij aan mijn toezegging bij de Warmtewet om in overleg met de minister van Justitie te komen tot een stroomlijning van de bepalingen rond consumentenbescherming. Dat heb ik gedaan. Ik zal ook kijken naar de Energiewet en naar de Gaswet. Ik zal u daarover schriftelijk informeren.

De SEO schrijft dat na splitsing de netbeheerder vervalt in ouderwets monopoliegedrag zonder oriëntatie op de klant. De heer Doek vroeg wat ik ga doen om dat te voorkomen. De distributienetten blijven in publieke handen. Daarmee regelen wij de netwerkkwaliteit en de leveringszekerheid. Het beheer van de energienetten vormt inderdaad een monopolie. Om ervoor te zorgen dat de klant ook in een monopoliesituatie goed wordt bediend, hebben wij het reguleringsbeleid en het toezicht van de Energiekamer. Er wordt op toegezien dat er efficiënt wordt gewerkt en dat misbruik van de monopoliepositie wordt voorkomen. De Energiekamer kijkt met name naar de ontwikkelingen op de gas- en elektriciteitsmarkt. Er wordt ook gekeken of bij netwerkbedrijven sprake is van klantonvriendelijk gedrag en of ingrijpen nodig is.

Er is gevraagd of er keuzevrijheid is bij de slimme meter. Ja, er zijn diverse opties. Verschillende leveranciers kunnen meters aanbieden. Die moeten minimaal voldoen aan de wettelijke eisen en kunnen ook additionele functies hebben. Men kan daarvoor kiezen. Ik heb hier al eerder over gesproken.

De heer Reuten heeft mij de gelegenheid geboden om iets te zeggen over het uitvoeren van moties die door de Kamer zijn ingediend. Ik ben het met hem eens dat moties uitgevoerd dienen te worden, mits gedekt en dus uitvoerbaar!

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 19.20 uur tot 20.05 uur geschorst.

*B
!Wegverbreding!

Aan de orde is voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (Wet versnelling besluitvorming wegprojecten) (31721).

De beraadslaging wordt hervat.

*N

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun bijdrage in eerste termijn. Ik begin mijn betoog met de opmerking dat het mijn collega van VROM en mijzelf grote deugd doet om vandaag met de Kamer over dit wetsvoorstel inzake versnelling besluitvorming wegprojecten te kunnen spreken. Spoed is nodig, zoals velen hebben gememoreerd. Ik wil deze Kamer op deze plaats allereerst van harte danken voor het feit dat zij heeft meegewerkt aan een versnelde behandeling van dit wetsvoorstel. Ik ervaar dit als ondersteuning van de kant van de Kamer om te komen tot een spoedige uitvoering van urgente projecten.

In essentie wordt met dit wetsvoorstel het lostrekken van vastgelopen projecten geregeld, alsmede het versnellen van de besluitvorming van lopende projecten door een vereenvoudiging van de onderzoekslast. Het kabinet is ervan overtuigd dat dit wetsvoorstel helpt om maatschappelijk urgent geachte wegverbredingsprojecten binnen afzienbare tijd te realiseren. Het wetsvoorstel loopt -- ik kom daar zo direct nader op terug -- vooruit op een voorstel tot structurele wijziging van de Tracéwet, dat het kabinet hopelijk in het najaar aan de Raad van State kan sturen.

In mijn eerste termijn wil ik aanleiding, inhoud en context van het wetsvoorstel nader toelichten. Daarbij ga ik tevens in op de concreet gestelde vragen van de zijde van de Kamer. De minister van VROM gaat daarna specifiek in op zowel de relatie van het wetsvoorstel met het NSL als zaken als de vereenvoudiging van de MER et cetera.

Laat ik beginnen met de aanleiding en de urgentie van dit wetsvoorstel. De aanleiding voor het kabinet om met dit wetsvoorstel te komen, is de spagaat tussen een groeiende mobiliteitsproblematiek enerzijds en vertraging op vertraging in de besluitvormingsprocessen anderzijds. Het kost ons land veel geld en ergernissen. Files zijn al jarenlang een hardnekkig probleem; het oplossen ervan kost veel tijd. Er is een breed maatschappelijk gedeeld gevoel van de urgentie om maatregelen te treffen. De besluitvorming over infrastructurele projecten verloopt echter te moeizaam of loopt soms zelfs helemaal vast. De Kamer is wel bekend met bijvoorbeeld het A4-traject tussen Burgerveen en Leiden: 5 km waar de weg even van drie naar twee rijstroken gaat en daarna weer terug naar 3 km; fileknooppunt 1 of 2 van het hele land. Het tracébesluit voor verbreding van dit stuk weg is al begin 2006 gepubliceerd; zoals gezegd, staat het

traject al jarenlang steevast op nummer 1 of 2 in de file top 50. Door de luchtkwaliteitsproblematiek, maar met name door de onduidelijkheid van de wetgeving is het tracébesluit vernietigd en is de onderzoekslast dusdanig toegenomen dat een nieuw ontwerptracébesluit pas recent kon worden vastgesteld; inmiddels zijn wij ruim drie jaar verder. Daarbij is het wel van belang om te beseffen dat als je kijkt hoe lang dergelijke projecten niet alleen verkend zijn, maar zelfs hoe lang het al geleden is dat politieke besluitvorming over zulke projecten heeft plaatsgevonden, die drie jaar in zo'n procedure nog maar een heel korte termijn is. Bij veel van de projecten waarover wij nu met elkaar spreken, zijn heeft in 2003 definitieve besluitvorming plaatsgevonden. Nu zijn wij zoveel jaar verder, en nog steeds komt het niet tot realisatie ervan.

Met zijn standpunt naar aanleiding van het advies-Elverding heeft het kabinet de duidelijke ambitie uitgesproken om de besluitvorming over infrastructurele projecten zowel te willen versnellen als tegelijkertijd te verbeteren. Het is inderdaad "sneller en beter". De commissie-Elverding heeft hiervoor goede voorstellen gedaan. In het in oktober 2008 gepresenteerde actieplan heeft het kabinet met de formulering van 22 actiepunten concrete invulling willen geven aan het advies-Elverding. Met de uitvoering van deze actiepunten pakt het kabinet in de lopende kabinetsperiode ook de structurele versnelling op en daarbij de verbetering van het besluitvormingsproces. Dit alles vergt een aanpassing van de bestuurlijke samenwerking, de ambtelijke voorbereiding en last but not least de wetgeving. Tot het najaar van 2009 ligt het accent op een brede verkenning en op een uitwerking van de voorstellen met betrokkenen zelf. Bij die uitwerking zullen veel mensen worden geconsulteerd. Daarna verschuift het accent naar de echte implementatie in de praktijk van die structurele aanpassing van wet- en regelgeving.

Parallel worden nieuwe verkenningen nu al volgens de nieuwe lijn ingericht. Lopende verkenningen en planstudies worden gescand op de mogelijkheden om de aanpak, zoals de collega van VROM altijd zegt, zo veel als mogelijk Elverding-proof te maken. Bij de effectbepaling wordt de uitwerking van de aanbevelingen van de commissie-Verheijen nadrukkelijk gecombineerd met die van de commissie-Elverding. De commissie-Verheijen heeft zich natuurlijk -- de collega van VROM zal daar nader op ingaan -- met name gefocust op de modellen zelf: hoe maak je die zo goed mogelijk? De vraag die voorlag bij de commissie-Elverding, was: welke rol geef je in je besluitvorming, maar ook de jure, dat model in het hele proces? Doe je het allemaal met modellen of meer met een toetsende praktijk?

Het wetsvoorstel voert een aantal wetswijzigingen door voor de lopende projecten, met het doel de besluitvorming te versnellen. Volgens het kabinet is de noodzaak van die versnelde besluitvorming sowieso evident, als je kijkt hoe het allemaal is vastgelopen. Als je kijkt naar wat vijf, zes jaar geleden in beide Kamers is besproken en wat er allemaal niet van is gekomen, dan is dat al reden genoeg om te constateren dat wij niet zijn geslaagd in onze opzet en dat wij dus andere wetgeving nodig hebben om alsnog de zaak vlot te trekken. Daar zeg ik wel bij dat de huidige tijd van crisis die noodzaak alleen nog maar versterkt.

Het kabinet vindt dat nog in deze kabinetsperiode de besluitvorming voor de eerste 30 meest spoedeisende projecten, waarover wij hier spreken, moet worden afgerond. Dat kan door onderzoeken te vereenvoudigen en besluitvorming te versnellen. Volgens ons is het draagvlak daarvoor breed, mede gelet op het feit dat al in 2003 de nodige besluitvorming heeft plaatsgevonden. De ambitie is dat gedurende deze kabinetsperiode bij zo veel mogelijk projecten niet alleen besluitvorming plaatsvindt, maar dat ook 30 schoppen de grond ingaan en zeker tien lintjes wordt doorgeknipt. Waarom koestert het zo stevig die ambitie? Niet om risicoloos door het leven te gaan -- politiek is niet voor bange mensen -- maar om heel nadrukkelijk de ambitie te stellen en ook heel nadrukkelijk bij iedereen, ook in de eigen organisaties, te communiceren waar het op staat. Dat betekent hands on-management en dus afrekenen met een stukje defaitisme, met "het wordt toch altijd later dan wij dachten". De heer Schouw van de D66-fractie vroeg terecht of het dan die termijn van drie tot zes maanden is. Nee, natuurlijk is het dat niet. Een termijn van drie tot zes maanden betekent een versnelde planning, wat ik wil zetten tegenover de praktijk tot op de dag van vandaag, dat je vele jaren vertraagt ten opzichte van de versnelling. Nu gebeurt er jarenlang niets. Nu, die vertraging nemen wij nu weg en wij doen daar nog een schep bovenop, dus dat heeft wel een cumulerend effect.

Daarmee kom ik op het punt van de context van de wetgeving. Veel Kamerleden hebben gevraagd hoe deze spoedwet in het bredere pakket van maatregelen past. Het wetsvoorstel voorziet in een spoedaanpak van wegen, nadrukkelijk actie 1 in het advies-Elverding, zijnde het lostrekken van vastgelopen en urgente projecten. Veel Kamerleden hebben gevraagd of er één visie is: hoe hangt het allemaal in elkaar en zou het niet beter één dekkend voorstel ineens moeten zijn? Wetgeving is niet het doel maar een middel. De door de commissie-Elverding gestelde doelen zijn: "zorgvuldiger", namelijk een echt milieubelang, en "sneller", namelijk twee keer zo snel. Volgens het kabinet is het van belang dat dit een heel consistente visie is en dat er in verschillende stappen voor zowel de korte als de langere termijn naar wordt toegewerkt. Het wetsvoorstel is dus nadrukkelijk pas een eerste stap. Daarna volgt een structurele aanpassing van de Tracéwet, waarbij ook vaarwegen, spoor en regionale infrastructuur worden bezien; de Tweede Kamer heeft dat ook nadrukkelijk aan de orde gesteld. Tevens zal worden bekeken in hoeverre de samenhang tussen bovenliggend en onderliggend wegennet beter kan worden geaccommodeerd.

In het kader van het Actieplan Sneller en Beter zal ook worden gekeken naar mogelijkheden op andere terreinen. Daarbij geldt als primair

uitgangspunt dat het primaat van de besluitvorming meer bij de politiek moet komen te liggen. Dus de politiek moet keuzen durven maken. Natuurlijk moeten de politici zich daarbij baseren op goede informatie, zodat zij weten wat zij kiezen. Daarop moeten zij afgerekend willen worden. Vervolgens dient de burger volledig zijn recht te kunnen halen en moet hij kunnen nagaan of de politiek met de gemaakte keus binnen de marge van de wet blijft. Worden de normen in acht genomen? Is de rechtszekerheid en de milieubescherming gegarandeerd? Dat zorgt voor een dubbel uitgangspunt bij de wetgeving.

Voorzitter. Ik wil nog doorgaan op het punt van de context. Daarover zijn belangrijke vragen gesteld. Het is nodig dat wij bij de verschillende trajecten steeds het doel dat de commissie-Elverding voor ogen had, willen bereiken. Het is goed dat de leden hierover vragen hebben gesteld, want de samenhang is nadrukkelijk van belang.

Wij hebben nu te maken met het voor ons liggende spoedwetsvoorstel. Daarna komt wetsvoorstel 31546. Dat betreft de wijziging van de Tracéwet, de Spoedwet wegverbreding en de Wet op de ruimtelijke ordening met het oog op verbetering van de beroepsprocedure. Daarna krijgen wij het wetsvoorstel 31352: initiatiefwet bestuurlijke lus Awb. Die wet speelt ook een rol. Dan is er wetsvoorstel 31589, implementatie en derogatie van luchtkwaliteitseisen. Dan noem ik nog het wetsvoorstel 31755: de modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage. Wij hebben deze Kamer hierover met de memorie van antwoord bericht. Sinds die memorie van 9 maart jongstleden is de situatie al weer veranderd. Wat dat betreft kan de politiek in den brede op dit moment geen traagheid in besluitvorming worden verweten. Op 10 maart jongstleden heeft de Tweede Kamer namelijk het wetsvoorstel inzake de bestuurlijke lus aangenomen. Die bevat weer een regeling voor wetsvoorstel 31546, dat ziet op de verbetering van de beroepsprocedure van onder andere de Tracéwet. Die wordt daarmee de facto ontdaan van alle bestuurlijke lusbepalingen.

Ik kan hierover nog lang praten, maar ik wil slechts zeggen wat het cruciale punt is. Ik heb gewezen welke stappen wij hebben gezet. Nu hebben wij te maken met de spoedwet. Die betreft projecten waar jaren geleden over werd gesproken. In dat verband is minister De Boer genoemd. Destijds verkeerde ik in een andere positie. Met anderen was ik woordvoerder voor verkeer. Er moest op korte termijn een besluit worden genomen, omdat de procedure totaal vastliep. Niet zozeer omdat het milieu te veel schade zou worden aangedaan met de kleine wegverbreding, maar veel meer omdat de wetgeving zeer onduidelijk was geworden. Niemand wist meer waar hij aan toe was. Misschien mag ik daar een voorbeeld van geven.

Ik denk dan aan een van die vrij kleine projecten. Bij de A4-Leiderdorp was het probleem dat men niet wist over welke afstand men de effecten moest doorrekenen. Was dat 1 km, 3 km of een andere afstand? Op een gegeven moment krijg je dan te maken met de vraag: hoe moeten wij de uitspraak duiden? Hoever moeten wij gaan? Niemand wist meer precies waar de streep getrokken moest worden. Dan ben je heel lang bezig en laat je topexperts bepalen of er ergens een grens is te trekken. Of is dat niet meer te doen? Een comité van experts heeft zich daarmee beziggehouden. Wij hebben topexperts ingeschakeld, maar men kwam er niet meer goed uit. Daarom is het van belang dat de wetgever een duidelijke streep trekt. Bij dit soort projecten onderzoeken wij zeer veel. Dat doen wij ook goed, maar ergens ligt de grens. Die is er nadrukkelijk, want anders vraagt iedereen: waarom gaan wij niet verder?

Vervolgens doen wij ook iets aan de brede aanpak. Daarbij noem ik de bestuurlijke lus. Als je kleine fouten hebt, kun je die bij de Raad van State herstellen zonder dat je helemaal van voor af aan de procedure moet doorlopen. Dan krijgen wij nog de wetsaanpassing in den brede. Ik zei zojuist al dat het primaat bij de politiek behoort te liggen. Laat die maar kiezen op basis van een aantal voorkeuren. Laat de politiek maar zeggen: wij zouden graag daar die infrastructuur aanbrengen. Op de keus die zij maakt, kan zij worden afgerekend. Het parlement kan dus een keus maken. Vervolgens dient de burger volledig zijn recht te kunnen halen. Dat is zeer belangrijk. Nogmaals, de burger moet volledig zijn recht kunnen halen en kunnen nagaan of wordt voldaan aan de milieuvoorwaarden et cetera. Wat is nu de situatie? Er komt een soort besluit. Daarna ontstaan allerlei procedures. Vervolgens wordt het speelveld veranderd en komt er een ander tracé. Het plan wordt veranderd en zo verrommelt het. Ik meen dat het kardinale punt van Peter Elverding was: politiek maak een keus en leg daarvoor verantwoording af en laat de burgers hun rechtszekerheid behouden.

De heer **Schouw** (D66): Ik herinner er dan aan dat net een crisis- en herstelwet is aangekondigd. Ik vraag mij af of die wet alles wat u zei overbodig maakt. Of wordt die wet de grote magistrale paraplu?

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ik hoop dat beide bewindslieden nog uitvoerig stilstaan bij de vragen die velen van ons over de herstelwet hebben gesteld. Voordat ik daarover meer zeg, wil ik het over de opmerkingen die de minister nu maakt hebben. Er zou een zorgvuldige voorbereidingsprocedure moeten zijn. Het is ook goed dat er een verkenningsfase is. Daarna zou volgens de minister de politiek een besluit moeten nemen. Ik hoop dat hij bedoelt te zeggen: de politiek beslist en neemt haar verantwoordelijkheid met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving. Dat is relevant.

Minister **Eurlings**: Absoluut. Ik ben blij dat u hierop wijst. Mede namens de collega van VROM zeg ik dat er nooit enige twijfel over mag bestaan dat de commissie-Elverding niet alleen heeft beoogd de procedures te versnellen, maar ook om die zorgvuldiger te laten zijn. Men moet met de keuzen

altijd voldoen aan de milieuvoorwaarden. Daaraan kan nooit getwijfeld worden. Iedere burger moet wat dat betreft zijn recht kunnen halen. Niemands luchtkwaliteit mag onder de norm zijn. Daar gaat het ook niet om. Het gaat er wel om of de politiek haar verantwoordelijkheid neemt bij het kiezen tussen het tracé A, B of C. Ik zou vinden dat de politiek die verantwoordelijkheid duidelijk moet nemen. Bij de verkiezingen kunnen de politici op hun keuzen afgerekend worden, want zij blijven ervoor verantwoordelijk.

Vervolgens is de vraag: hoe bied je mensen zekerheid? Dat kun je op verschillende manieren doen. Je kunt je heel erg in modellen verdiepen en proberen om aan de hand van een model te voorspellen hoe over tien jaar de kwaliteit van de lucht zal zijn bij de weg die dan zal zijn aangelegd. Je krijgt altijd het probleem dat er bij die voorspelling veel onzeker is. De weg is dan namelijk nog niet aangelegd. Er geldt een foutenmarge van tientallen procenten. Je weet niet zeker hoe de economie zich ontwikkelt en wat er gebeurt op het punt van de mobiliteit. Je weet ook niet hoe schoon of hoe vuil over tien jaar de auto's zijn. Misschien wijkt de werkelijkheid wel met 30% of 40% af van de voorspelling. Ieder model is maar een inschatting. De norm aan de hand waaraan je toetst of die weg er over tien jaar mag liggen, is vlijmscherp. Het een is echter niet in balans met het ander. Er is een onbalans. Daarom zegt Peter Elverding: probeer bij de besluitvorming meer met vuistregels te werken, maar zorg bij de projecten met een opleveringstoets dat de mensen in de praktijk zekerheid behouden. Als die weg er eenmaal is, wordt nagegaan wat de praktijk is. Als blijkt dat men niet kan voldoen aan de normen, moet er een set van maatregelen zijn die zekerheid kunnen bieden, zodat men in de praktijk toch aan de normen kan voldoen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik vind het rapport van de commissie-Elverding een heel helder rapport. De minister maakt daar reclame voor. Hij zegt dat wat deze commissie voorstelt, de situatie zorgvuldiger maakt dan zij was. Volgens mij is dat niet zo. Het woord zorgvuldig is hier niet op zijn plaats. De procedure was zorgvuldig. In het hele verhaal matcht de luchtkwaliteit heel slecht met de juridische toetsing door de Raad van State. Dat is het knelpunt. Sommige modellen zijn complex en betreffen een grotere afstand dan 1 km. Op zichzelf was er met die modellen een meer zorgvuldige benadering. Nu wordt een deel van de voorwaarden en de wetgeving afgeschermd en ingekaderd. Het woord zorgvuldig vind ik gewoon niet op zijn plaats.

Minister **Eurlings**: Ik snap dat u die vraag stelt. Aanvankelijk zou ik geneigd zijn u gelijk te geven, maar ik word nu twee jaar met dit soort projecten geconfronteerd en ik vind echt dat de nieuwe lijn zorgvuldiger is. Ik zal proberen te zeggen waarom. Je kunt proberen een model te perfectioneren. Daaraan kun je sleutelen tot je een ons weegt. Alleen, de cruciale onzekerheid betreft de vraag: hoe ontwikkelt de economie zich en hoe schoon is het wagenpark? Er is geen expert die op dit punt zekerheid kan bieden. Hadden wij maar geweten wat de economische ontwikkeling zou zijn. Dan hadden wij anders op deze crisis kunnen anticiperen. Je wordt echter continu verrast door de praktijk. Daarom heb ik gewezen op de onzekerheidsmarge van 30% à 40%. Die marge is heel normaal bij een voorspelling van tien jaar, zelfs bij het meest perfecte model. Als je alle geloof aan de modellen hecht, dreig je een discussie te voeren van scherpslijperij met grote consequenties in juridisch opzicht, terwijl de discussie onzeker blijft. Stel dat je aan de hand van het model het sein groen krijgt en dat ook krijgt met al die procedures. Dan is het toch de vraag of echt de norm wordt gehaald als de weg er over tien, vijftien jaar is. Het gekke is dat als het besluit juridisch is genomen, niemand zich meer afvraagt: hoe zal de situatie bij die weg over vijftien jaar zijn? Daarom is het huidige voorstel zorgvuldiger.

De heer **Smaling** (SP): Uw verhaal is helder. Ik heb het gevoel dat wij met dit voorstel winnen aan snelheid, maar dat die snelheid een beetje ten koste gaat van de zorgvuldigheid. Die trade off wordt hier gemaakt. Dit hoeft geen groot bezwaar te zijn, maar ik constateer dit slechts.

Minister **Eurlings**: Maar ik vind toch dat u daarmee Peter Elverding een beetje onrecht aandoet. Ik snap dat u dit gevoel hebt, maar ik vind dat men in de praktijk aan een opleveringstoets echt wat heeft. Dan ligt die infrastructuur er. Als het niet klopt, kan de snelheid naar beneden of komen er extra voorzieningen bij de weg. Het moet kloppen, niet in de modellenrekenarij en bij de rechtbank, maar in de praktijk van die mensen zelf op dat moment.

Er komt nog iets bij. Bij de A4-Leiderdorp was ineens het onderzoeksgebied een groot issue: hoe ver moeten wij gaan? Maar dat was het jaren geleden niet. Je ziet in de wetgeving dat er steeds verder moet worden gerekend. Iedere negatieve uitspraak is jurisprudentie. Daarom zat men met de handen in het haar: moeten wij dan voor half Nederland gaan rekenen, waar houdt het op? De wet was een paar jaar geleden qua interpretatie ook helemaal niet zo. Wij werden ermee geconfronteerd dat, doordat er geen duidelijke grenzen waren gesteld, negatieve jurisprudentie leidde tot onduidelijkheid en tot steeds verder oprekken. Het leek wel alsof de wetgever vroeger had gezegd: je moet het 20 km doorrekenen, anders is het onzorgvuldig. Dat was echter helemaal niet het geval. Daarom vind ik dat hiermee wordt voorkomen dat wij steeds verder wegzakken in die schijnzekerheid van modellen en juristen die elkaar vervolgens weer gaan bevechten over zo'n model. Wij moeten de zekerheid zoeken in een test in de praktijk. Ik vind dat dit het milieubelang beter dient. Maar ik loop hiermee vooruit op een structurele wijziging waarmee wij later dit jaar in uw richting hopen te komen. Het moest mij wel van het hart. Ik denk niet alleen dat het sneller is, maar ook dat het in de praktijk beter is voor het milieu. De commissie-Elverding is heel breed samengesteld met mensen uit de MER-

commissie en milieuverenigingen. Ik denk dat ook die kant er beter uitkomt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik deel de scepsis van de minister over modellen. In het algemeen is het een te simpele weergave van een te ingewikkelde werkelijkheid. Maar begrijp ik het nu goed dat wij alles na die tijd gaan meten? Wij hebben keurig een weg aangelegd van twee keer drie rijstroken, maar dan komt in de krant: wij doen er twee keer twee dicht. Dat vind ik ook een beetje frustrerend. Hebben de vuistregels ook hiermee te maken? Gaan wij ook vuistregels gebruiken om te zeggen: het zal zo en zo uitpakken? Het is essentieel hoe dat in de praktijk gaat, want ik voorzie dan ook heel veel apen en beren op de weg.

Minister **Eurlings**: De heer Hofstra zet mij even aan het denken: modellen zijn een versimpelde weergave van de werkelijkheid. Ik hoop dat hij het niet over fotomodellen heeft.

De heer **Hofstra** (VVD): Helaas geldt dat ook voor fotomodellen, maar dat is een persoonlijke opvatting.

Minister **Eurlings**: Alle gekheid op een stokje. U schetst het beeld dat twee stroken misschien niet gebruikt kunnen worden. Ik denk dat wij daarvoor niet hoeven te vrezen. Wij experimenteren met dynamische snelheden. Daarbij kijken wij niet alleen naar snelheidsverhoging als het rustig is op een weg, maar ook naar snelheidsverlaging als de luchtkwaliteit in het gedrang is. Dan ben je veel preciezer bezig door de snelheid te verlagen wanneer dat echt nodig is. Als de omwonenden van zo'n weg echt een luchtkwaliteitsprobleem hebben, krijg je er ook bij automobilisten best draagvlak voor dat, zolang de auto's niet schoon genoeg zijn, op dat stukje weg minder hard mag worden gereden, zeker op momenten dat het nodig is. Maar dat is dan omdat er in de praktijk echt een probleem is. Ik geloof echt in die aanpak.

Wij werken aan die vuistregels, want daar moeten wij inderdaad meer naartoe. Wij hebben een algemeen beeld hoe het gaat worden, maar er is een stuk onzekerheid. Wij erkennen dat en lopen er niet voor weg. Daarom hebben wij een extra set maatregelen in het mandje die wij dadelijk kunnen inzetten bij de praktijktoets, als blijkt hoe de situatie is. Dat is in grote lijnen wat Elverding heeft bedoeld. Wij werken daar nu aan.

Er is gevraagd naar de opmerkingen van onze eerste minister tijdens een congres afgelopen weekend. Ik kan u geruststellen: naar mijn stellige overtuiging gaat dit niet tegen Elverding in. Ik heb de premier van Nederland heel vaak zijn grote waardering horen uitspreken voor de aanpak van de commissie-Elverding. Hij heeft gezegd dat hij voorziet dat het kabinet met een crisiswet meer kan doen. U weet dat het kabinet nog moet besluiten over een pakket voor het aanpakken van de crisis. Als ik de iPhone in de gaten houd, lijkt het aanstaande. Maar goed, wij wachten het nog maar even met elkaar af. Mocht dit een onderdeel zijn van die crisisaanpak, dan zal het verder moeten worden uitgewerkt. Ik kan er nu niet inhoudelijk op vooruitlopen. Ook toen wij Elverding aankondigden, kon ik u niet zeggen wat eruit zou komen. Ik zie wel voor mij dat een verbreding van de aanpak zeer wel mogelijk is. De Tweede Kamer heeft al gevraagd: doe het ook voor het spoor, doe het ook regionaal. Ik kan mij nog wel wat meer terreinen voorstellen.

De heer **Schouw** (D66): Ik dank u voor uw helderheid dat er geen voorbereidingen zijn geweest om te komen tot een crisis- en herstelwet en dat het, afhankelijk van een pakket, een optie is om wettelijke maatregelen te nemen rondom crisis en herstel, maar dat wij eigenlijk nog in de beginfase zijn om er iets op te bedenken.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Ik ga ervan uit dat wij met deze spoedwet en deze 30 projecten de horizonbepaling van deze wet hebben gehad, dat er in de nieuwe Tracéwet versnellingsmogelijkheden komen, dat er vervolgens aan de hand van de rapportage van Elverding wordt gekeken hoe het totaal van Elverding van het begin tot het eind kan worden meegenomen om tot versnelling te komen en dat het dus niet betekent dat wij opnieuw met een spoedwet te maken krijgen.

Minister **Eurlings**: Ik probeer u te zeggen dat onze marsroute van Elverding staat. Wij gaan er onverdroten mee verder. Aan de structurele aanpak wordt hard gewerkt. Ik popel om ook die structurele wijziging met u te bediscussiëren. Het is echter de vraag of je er daarmee bent. De Kamer heeft gezegd: doe wat rond het spoor, doe wat rond de regionale infrastructuur. Ik ga nu vrij denken; dat is altijd gevaarlijk voor een bewindspersoon. Maar ik kan mij zomaar voorstellen dat er rondom de woningbouw ook mogelijkheden zijn om in de versnelling te komen. Misschien zijn daar ook mogelijkheden om iets anders te doen, maar dat is niet mijn competentie. Windmolenparken en andere dingen? Wie weet. Dat wij aan Elverding trouw zijn en dat het onze marsroute is, wil niet zeggen dat je niet kunt verbreden of andere dingen niet kunt doen. Nogmaals, laten wij eerst de crisisaanpak van het kabinet afwachten.

De heer **Hofstra** (VVD): Het is nu wel een beetje gemakkelijk. De minister zegt: misschien, de crisis, wij moeten het allemaal uitwerken. Maar ik las ook over regelvrije gebieden. Er is blijkbaar wel over nagedacht. Ik vond het zelf geen goed idee, zoals ik in mijn eerste termijn heb uitgelegd. Misschien kan de minister er iets meer over zeggen.

Minister **Eurlings**: Ik heb de premier gehoord, u ook. Het lijkt mij dat wij het eerst moeten afwachten. Hij heeft gezegd dat hij het ziet als onderdeel van de crisisaanpak en dat wij moeten afwachten waar het kabinet uiteindelijk mee komt. Ik heb begrepen dat er vanavond nog overleg over zal plaatsvinden in het kabinet. Ik voel mij niet gemachtigd om daarop vooruit te lopen. Kardinaal punt voor nu is dat de aanpak van Elverding staat.

Daar gaan wij voor; het is sneller en zorgvuldiger tegelijk. U kunt ons daar altijd op aanspreken, ook als dadelijk de structurele wijziging hier voorligt. Dan zullen collega Cramer en ikzelf het debat met u aan willen om te laten zien dat het niet alleen sneller, maar ook zorgvuldiger is en dat het ook voor de milieubescherming beter is. Dat is onze route. Ik meen dat ik hiermee mevrouw Meindertsma antwoord heb gegeven.

Er zijn ook andere opmerkingen gemaakt over het hele pakket van maatregelen. De heer Schouw zei: het zit nu in de versnelling, drie tot zes maanden. Ik heb het afgezet tegen zoveel jaar vertraging nu; zie de delta. Hoe zit het dan met de andere verbeteringsonderdelen? Ik zeg het u na: de verbetering van de interne werkwijze is zeker zo belangrijk. Er is in het interne proces een wereld te winnen. Daarom leg ik de ambitie voor deze periode zo hoog. Ik heb ook intern in mijn organisatie gezegd dat het er nu op aankomt. Het zal toch niet zo zijn dat de wetgeving strakker is, maar dat het door allerlei interne processen niet lukt? Ik heb een paar weken voor 400 Rijkswaterstaters gestaan. Men is echt zeer geladen, in de goede zin van het woord, om er een succes van te maken. Maar het zal erop aankomen, het zal nog wat vergen. Je ziet heel vaak dat procedures te lang hebben gesleept rondom besluitvorming. Een van de eerste lessen met het programma Randstad Urgent laat zien dat daar echt een wereld te winnen is: afspreken wat de termijnen zijn en elkaar daaraan houden. Vroeger zei men: ja, dat gaan we doen en vervolgens keek men nog even verder en stelde men dat nog even uit.

Ik herinner mij een opmerking van de heer Elverding over zijn ervaring bij DSM. Hij zei dat je gewoon een keuze moet maken en dat het in bedrijfssituaties ook wel eens is voorgekomen dat men met de wijsheid van achteraf een andere keuze had gemaakt. Dat vond ik heel open en kwetsbaar van hem. Maar je moet op een gegeven moment wel een keuze maken, en dat was mij uit het hart gegrepen. Het jarenlang bewust niet kiezen, zoals bij de A4-Midden-Delfland gedurende vijftig jaar, wat men er ook van vinde, dat is ook een keuze. Dat is een keuze om heel veel jaren niets te doen aan dat tracé, maar ook aan een mogelijk alternatief. Het geld blijft liggen en het land komt niet vooruit.

Daarom vond ik dat wel een goede opmerking dat de politiek wel een keuze moet maken, met alle informatie en met bescherming van de juridische positie van onze inwoners. No easy ride to the next elections. Je moet risico durven nemen en ergens voor durven staan. Die bestuurscultuur en die interne werkwijze moeten strakker, zeg ik met de heer Schouw, maar het komt er ook op aan om niet te verzanden in details van de regelgeving waar zelfs juridische topexperts moeilijk een lijn in kunnen trekken, en dat was hier aan de hand.

De heer Van den Berg vroeg of minder onderzoekslast echt de sleutel is. Ik kan hem zeggen dat dit heel erg van belang is. De commissie-Elverding heeft een goede probleemanalyse gemaakt en de noodzaak van een zinvollere, eenvoudigere omgang met het onderzoek benadrukt. Ik zei zojuist dat zelfs bij een klein project van een paar kilometer verbreden, eigenlijk niemand meer wist hoe ver je moet rekenen: 1, 5, 10 km, misschien zegt er nog iemand 30 km. Op een gegeven moment ben je jaren aan het rekenen. Dan veranderen de gegevens en moet je opnieuw beginnen. Daarom wordt de last heel erg verminderd door een afperking van het onderzoeksgebied en het bevriezen van gegevens. Tegen de heer Schouw heb ik gezegd dat wij er daarmee niet zijn en dat er meer zal moeten gebeuren, ook aan onze eigen cultuur. Wij moeten besluiten en een beetje politiek risico durven nemen, maar dan sta je wel ergens voor. Dat is ook de duidelijkheid die mensen van ons mogen verwachten.

De heer Janse de Jonge vroeg onder andere of het project van de minister van Justitie van een fundamentele aanpak van de Algemene wet bestuursrecht, dat ook in de memorie van antwoord wordt genoemd, ook raakt aan dit wetsvoorstel en hoe dit zich verhoudt tot de aangekondigde herziening van het bestuursprocesrecht. Het project met betrekking tot de Algemene wet bestuursrecht behoort tot de verantwoordelijkheid van de minister van Justitie en heeft tot doel op fundamenteel niveau na te denken over de uitgangspunten en de systematiek van de Awb. Het zal gaan over onderwerpen zoals de rol en bevoegdheden van de bestuursrechter, het besluit als aanknopingspunt voor rechtsbescherming en een bundeling van de besluitvormingsprocedures waarvoor de Awb de basisbepalingen bevat. Dit project raakt niet aan het onderhavige wetsvoorstel, want dit gaat alleen over de wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet, en het Awb-project ziet op de besluitvorming in het ruimtelijk domein in brede zin en niet uitsluitend op infrastructuurprojecten. Het wetsvoorstel Aanpassing bestuursprocesrecht Awb zal daarnaast met een aantal wijzigingen in het procesrecht verbetering brengen in de mogelijkheden om tot een effectieve beslechting van geschillen te komen. Dit wetsvoorstel zal binnenkort bij de Tweede Kamer worden ingediend, zo meldt mijn collega van Justitie, en in die zin geen relatie hebben met het onderhavige wetsvoorstel.

De Tweede Kamer heeft in het bredere kader van de Awb een initiatiefwetsvoorstel gepresenteerd over de bestuurlijke lus. Dat zal natuurlijk wel vrij rechtstreeks bijdragen aan de werking van Elverding-1 en Elverding-2, als ik het kortheidshalve zo mag noemen. Door die bestuurlijke lus aan te pakken voorkom je ook bij dit soort projecten dat je voor een heel kleine, marginale omissie weer helemaal van voren af aan moet beginnen met de inspraak, dus dat je nodeloos verzandt. Hiermee heb ik antwoord gegeven op de vragen over de samenhang der dingen.

Dan een aantal opmerkingen over concrete elementen van het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel behelst vereenvoudiging van de wetgeving en bestaat uit de volgende wettelijke maatregelen. Het eerste punt is de bevriezing van de houdbaarheid

van de onderzoeksgegevens die worden gebruikt bij het ontwerpbesluit, bijvoorbeeld over achtergrondconcentraties van de luchtkwaliteit. Daarmee voorkomen wij de vicieuze cirkel van herberekening op herberekening tussen het ontwerpbesluit en het definitieve besluit. Dat iedere keer opnieuw moeten beginnen heeft de afgelopen jaren bij veel projecten tot aanzienlijke, onnodige vertraging geleid. Door omstandigheden duurt het wat langer, vervolgens moet je helemaal opnieuw beginnen met het berekenen en duurt het weer langer. Daardoor loop je continu achter de werkelijkheid aan en kom je er nooit meer bij.

Ik moest denken aan de spitsstrook Hoevelaken, een van de mindere momenten van mijn ministerschap, zeg ik maar even heel open en direct. Die bleek jaren geleden al opengezet te kunnen worden voor 80 km/u, maar die interpretatie was niet voor iedereen helder. Wat ik nog het meest saillante vond bij het nagaan van de details, toen die zaak speelde in 2005 en 2006, was dat wij in dat project al een keer of zes opnieuw moesten beginnen te berekenen, bij zo'n simpele spitsstrook. Dan moet je jezelf langzaam maar zeker de vraag stellen of dit nog reëel milieu is of elkaar bezighouden en iedere keer dieper in die procedurele toestand wegzakken.

Het tweede punt, naast de bevriezing van gegevens, is de geografische begrenzing van het gebied waarbinnen het onderzoek naar de luchtkwaliteit moet worden gedaan. Ik heb zojuist het nodige gezegd over een eenduidige grens. Voor dit soort kleine projecten denk ik dat de grens prima is gekozen. Dan weet je wat je moet doen. Als je het goed hebt gedaan en met vlag en wimpel langs de norm komt, heb je gedaan wat je moest doen. De vraag is dan niet of je nog tien keer verder had moeten gaan en waar houdt het op.

Het derde punt is om in de besluitvorming te anticiperen op het NSL. Besluitvorming kan nu plaatsvinden wanneer het project is opgenomen in het ontwerp van het vast te stellen NSL. Dat scheelt maanden vertraging in de besluitvorming en voorkomt dat er zeer kostbare, projectspecifieke luchtmaatregelen moeten worden genomen. Mijn collega van VROM zal dadelijk nader op dit punt ingaan.

Het vierde punt is dat het bij de specifiek in de bijlage bij de Spoedwet wegverbreding en de 12 projecten in de bijlage van de Tracéwet genoemde projecten, samen 30 projecten, ook gaat om een vereenvoudiging van de milieueffectrapportage, door alle extra nationale voorwaarden bovenop de Europese verplichtingen, de zogenaamde nationale kop, voor deze relatief kleine projecten zo veel mogelijk buiten toepassing te verklaren. Naast deze vereenvoudigingen geeft het wetsvoorstel aan alle betrokkenen ook helderheid over de relatie tussen de 30 genoemde projecten en de beprijzing met Anders betalen voor mobiliteit. Het wetsvoorstel voorziet in een bepaling dat voor deze projecten geen rekening wordt gehouden met het prijsbeleid.

Hierover zijn veel vragen gesteld. Mijn insteek is dat deze duidelijkheid naadloos aansluit bij de doelstelling van het wetsvoorstel om de meest spoedeisende projecten, waarover twee politieke periodes terug, jaren geleden al besluitvorming heeft plaatsgevonden, nu niet te belasten met onnodige onderzoekslasten. Deze 30 projecten voorzien in oplossingen voor de ernstigste filelocaties en zijn gezien het huidige en verwachte verkeersaanbod en de ontwikkeling van de voertuigverliesuren zonder meer nodig. Het kabinet beraadt zich nog op de relatie tussen het prijsbeleid en andere projecten dan deze 30. Wij zullen nog uit-en-te-na berichten over hoe wij dat bij de grotere projecten gaan meenemen. Als wij bij deze projecten, die tot de top vijftig van de files behoren en waarover al jaren geleden is besloten, hadden gezegd: omdat wij aan de slag zullen gaan met prijsbeleid, gaan wij daarop wachten, gaan wij vervolgens doorrekenen en wij weten met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat deze projecten sowieso nodig zullen zijn, dan denk ik dat het geen goede zaak was geweest en dat wij daarmee onnodig hadden vertraagd.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Een aantal woordvoerders heeft op zichzelf serieus genomen dat de minister zegt dat deze wegverbreding in alle gevallen nodig was, ook met de beprijzing, maar vroeg zich af of deze stelling juridisch houdbaar is, wanneer het over 30 projecten gaat. Een aantal deskundigen heeft hierover ook iets gezegd. Kan de minister daar nog iets over zeggen? Verder neem ik aan dat de minister nog ingaat op de stand van zaken bij het prijsbeleid.

Minister **Eurlings**: Dat kan ik doen.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Dat is namelijk buitengewoon belangrijk. U zegt wel dat het kabinet zich beraadt, maar de komende maand komt het NSL in de Eerste Kamer aan de orde. De basis van het NSL is dat het prijsbeleid wordt doorberekend. Als nu niet duidelijk wordt dat u daarmee zo ver bent dat wij in het voorjaar van 2011 wetgeving op dat punt tegemoet kunnen zien, dan kunnen wij het NSL niet behandelen.

Minister **Eurlings**: Ik kan u helemaal geruststellen; u kunt die wetsvoorstellen veel eerder tegemoet zien dan 2011. Wij zullen die wetsvoorstellen zo snel mogelijk in de richting van de Eerste Kamer laten komen. Voor ons staat het prijsbeleid. Het werd al eerder door een woordvoerder gezegd: het gaat om benutten, beprijzen en bouwen tegelijk. Die mix hebben wij keihard nodig. Daarbij is het unieke van het beprijzingssysteem dat het niet gaat om meer betalen, maar om anders betalen. Daarom ben ik ervan overtuigd dat het draagvlak bij de mensen overeind zal blijven als wij aan dat principe vasthouden. Veel mensen zullen denken: als ik een beetje anders rijd, kom ik al snel aan de goede kant van de financiële streep. Dat is iets heel anders dan tol die hier allemaal bovenop komt. De bpm en motorrijtuigenbelasting verdwijnen. Je betaalt per kilometer. Dat is ook een veel eerlijker principe dat ook de vergelijking met de trein veel eerlijker maakt wanneer je de auto een keer laat staan. Bij de trein betaal je immers ook alleen de variabele lasten. Als je je auto op de oprit hebt staan met

een hoge bpm en hoge motorrijtuigenbelasting, zijn je kilometers relatief goedkoop, of je rijdt of niet. Het geld daarvoor ben je immers al kwijt. In die afweging verliest de trein het vaak. Wij staan daar dus voor en gaan er ook echt mee verder.

Het is de vraag hoe je de jure de invloed van beprijzing gaat betrekken bij de afweging bij projecten. Die vraag bekijk ik op dit moment met de collega van VROM. Daarover zullen wij de Eerste Kamer later berichten. Dat vergt veel denkwerk, in de zin van: hoe doe je dat op een goede en realistische manier? Als wij deze 30 projecten, waar al zolang over wordt gesproken en waartoe al zolang geleden is besloten, daarop hadden laten wachten, had dat tot een nodeloze vertraging geleid. De noodzaak voor deze projecten staat voor eenieder al buiten kijf, zo hebben de woordvoerders ook uitgesproken. Wij hebben de tarieven echter nog niet. Wij weten niet wat het basis- en het spitstarief wordt. Daar moet je dan op wachten. Je moet eerst weten waar je het over hebt. Vervolgens moet je het gaan doorrekenen: hoe neem je het mee? Het had dus sowieso tot een behoorlijke vertraging geleid.

Dan kom ik op de juridische kwetsbaarheid. Volgens de hoogste juridische experts die wij daarover kunnen raadplegen, is het van belang dat de wetgever heel duidelijk is over de vraag wat hij hierin meeneemt. Dat moet hij heel expliciet maken. Het wordt een juridisch risico als je het ergens in het midden laat, want dan wordt het vrij interpreteerbaar. Volgens onze juridische adviseurs wordt het een stevig verhaal door bij dit soort projecten duidelijk aan te geven dat wij hier om een set van redenen het prijsbeleid niet in meenemen. Als wij met die spoedwet instemmen, bekennen wij daarin namelijk uitdrukkelijk kleur en maken wij duidelijk dat het onzinnig is om deze projecten die zo relevant zijn en toch uitgevoerd moeten worden, te laten vertragen. Je moet die keuze expliciet maken. Ik kom echter graag terug op de vraag hoe wij in den brede het prijsbeleid bij een en ander gaan betrekken. Het prijsbeleid staat echter; daar is geen twijfel over mogelijk.

Ik krijg hier nog wat documenten aangeleverd. Dat werkt prima. Dan kan ik nu toch terugkomen op de juridische houdbaarheid, al ben ik geen jurist, maar een ingenieur; het probleem is duidelijk. Ik kan melden dat ik in de memorie van antwoord uitgebreid ben ingegaan op dit punt. Van der Feltz advocaten heeft zijn redenering en conclusies gebaseerd op de aanname dat prijsbeleid een zelfstandig alternatief is. Dit is echter niet juist. Prijsbeleid is een belangrijk element om de verkeersgegevens te bepalen. Daarbij moet wel onderscheid worden gemaakt tussen projecten die nu op stapel staan en projecten waarvoor besluitvorming en uitvoering nog niet is voorzien. Dat is reden voor ons om geen aandacht te besteden aan prijsbeleid bij de 30 projecten uit de spoedwet. De spoedaanpak houdt in dat de besluitvorming, en voor veel projecten ook de uitvoering, al is gerealiseerd voordat de wettelijke invoering van de kilometerprijs een feit is. Bij besluitvorming voor projecten kan ik geen rekening houden met prijsbeleid als de wettelijke basis ontbreekt om die prijsbeleidsmaatregelen te treffen.

Er loopt nog een tweede discussie over de vraag of de Europese MER-richtlijn noopt tot alternatievenonderzoek. Ons antwoord daarop is: "nee". Op de keper beschouwd is de tweede discussievraag echter niet relevant, omdat prijsbeleid op dit moment geen alternatief is en geen zelfstandig alternatief zal worden. Dat is dus echter meer een element om de verkeersgegevens te bepalen.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Wij hadden in de memorie van antwoord ook het antwoord gelezen dat de minister nu nog een keer voorleest. Daar hadden wij juist vraagtekens bij gezet. Er wordt gezegd: het is nog geen wet en daarom kan het niet worden meegenomen. Ook het NSL is nog niet ingevoerd en toch nemen wij het mee. Dat is dus niet erg steekhoudend. U kunt wel juridisch verdedigen dat dit niet wordt meegenomen bij projecten die nu een aanvang hebben genomen. Dat betekent echter tegelijkertijd dat bij alle nieuwe projecten rekening wordt gehouden met de zekerheid van de kilometerbeprijzing. Daar had ik overigens nog een vraag over gesteld inzake de wegen in de omgeving van Utrecht.

Minister **Eurlings**: Misschien gaf ik met mijn ingenieursantwoord meer antwoord op de concrete vraag die u nu stelt, maar de juristen luisteren ook mee. Dat is echter precies de reden. Wij gaan inderdaad het prijsbeleid bij andere projecten betrekken. Ik kom echter terug op de vragen hoe wij dat de jure doen en hoe wij voorkomen dat dit leidt tot allemaal onduidelijkheid en gedoe. U maakt zich zorgen dat wij bij tal van andere projecten ineens willekeurig een en ander gaan doen. Dat hoeft niet; daar komt echt beleid op. Daarin zullen wij nadrukkelijk een lijn uitzetten, zeer zeker.

De zorgvuldigheid van besluitvorming blijft overeind. Met het wetsvoorstel wordt de ruimte benut om de onderzoekslast voor projectbesluitvorming te vereenvoudigen. Ik benadruk dat met dit wetsvoorstel in zijn huidige vorm geen afbreuk wordt gedaan aan zorgvuldigheid van besluiten. Dat zou ook in strijd zijn met de aanbevelingen van de commissie-Elverding en de overige acties die in navolging van het advies worden ondernomen ter verbetering van de bestuurlijke en ambtelijke besluitvaardigheid. Mijn collega van VROM zal hier dadelijk verder op ingaan in relatie met de MER en het NSL. Het NSL houdt trouwens ook rekening met beprijzing en de effecten daarvan.

Bij de MER wijs ik nu alvast op de volgende punten. Met het wegvallen van de verplichte startnotitie uit de MER-procedure vervalt niet de inspraak op de MER. Inspraak blijft voor eenieder openstaan en wordt met dit wetsvoorstel niet beperkt tot belanghebbenden. Het bevoegd gezag is en blijft verantwoordelijk voor de kwaliteit van de MER. Het bestuursprocesrecht wordt niet gewijzigd. De toegang tot de Raad van State blijft ongewijzigd. De vereenvoudiging van de milieueffectrapportage door het aannemen van het

amendement-Cramer/Roefs is niet van toepassing voor andere tracébesluiten dan de tracébesluiten die deel uit maken van de lijst van 30 projecten. Daarmee is duidelijk dat de spoedwet een spoedwet is, maar niet oneindig kan doorgaan in de toekomst. Als de 30 projecten zijn afgerond, dan komt deze wet te vervallen. Daar vroeg mevrouw Meindertsma nadrukkelijk naar. Dan gaan wij dus alleen de standaardwetgeving gebruiken, al is die dan aangepast, zo is mijn stellige hoop. Het amendement-Cramer/Roefs geeft duidelijkheid voor alle betrokkenen over de werkingssfeer van het wetsvoorstel.

Dan kom ik op de advisering van de Raad van State. Ik wil nog eens heel nadrukkelijk tegen de Eerste Kamer zeggen dat het de stellige en oprechte overtuiging van de regering is dat dit wetsvoorstel zorgvuldig tot stand is gekomen. Het is met voorrang voorbereid, omdat wij hebben geprobeerd om snel te werken. Mensen hebben door het hele zomerreces heen gewerkt om de zaak af te krijgen. De Raad van State heeft over het wetsvoorstel spoedadvies uitgebracht. Het is tweemaal uitdrukkelijk in de ministerraad aan de orde geweest. Vervolgens hebben wij het met de Tweede Kamer behandeld. Uiteindelijk is het daar vrijwel unaniem aangenomen. Ik kijk hierbij naar de heer Schouw. Ik ben in een vorig overleg op een terechte gevoeligheid gewezen. Ik probeer ervan te leren.

Bij de gedachtewisseling met de Tweede Kamer is nadrukkelijk een hernieuwde gang naar de Raad van State aan de orde geweest. Wij hebben daar met de Tweede Kamer heel open over gesproken. Ook door de Eerste Kamer zijn hier vragen over gesteld. Daarin wordt onder andere verwezen naar de zorgvuldigheid die in het advies van de commissie-Elverding wordt benadrukt. Er is al herhaaldelijk over gesproken, maar het is de oprechte opvatting van het kabinet dat hierbij geen sprake was van een dusdanig ingrijpende wijziging dat hernieuwde advisering aan de orde was. Volgens het kabinet was sprake van een wetstechnische wijziging met het oog op de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel.

Waar ging het in simpele mensentaal over? Bij de uitvoeringstoets bleek dat het moeilijk was om alle 30 projecten met de spoedwet ten uitvoer te brengen, en dat veel beter een gedeelte van die projecten dezelfde behandeling kon worden gegeven, maar dan binnen een Tracéwetprocedure. De facto betekent dit dat voor die 30 projecten nog steeds dezelfde soort versnelling met dit voorstel wordt bereikt. Alleen zit een gedeelte in die wet, en een ander in de andere wet. In het amendement-Cramer/Roefs is nog eens nadrukkelijk begrensd dat er geen 31ste project komt. Dit is een extra zekerheid dat wij niet de deur sluipenderwijs op een kier hebben gezet naar andere, nieuwe projecten, doordat wij het anders in de wetgeving hebben moeten plaatsen, maar vervolgens wel in dezelfde versnelling dezelfde maatregelen hebben moeten nemen voor al die projecten.

De heer **Smaling** (SP): Ik blijf het moeilijk vinden, want ik ken uw opvatting erover. De Handelingen hebben wij allemaal uiteraard nagelezen, net als alle schriftelijke bijdragen sindsdien. Nu zegt u eigenlijk weer exact hetzelfde. Ik begrijp gewoon niet waarom u zo ontzettend voet bij stuk houdt. In de Tweede Kamer was er een breed protest tegen dat dit wetsvoorstel en de Tracéwetprojecten niet zijn doorgestuurd. U zegt nu: ik hoop dat de rust in de Kamer is teruggekeerd. Maar het is toch in zekere zin een gebrek aan respect voor het parlement, dat u zo hardnekkig iedere keer met hetzelfde verhaal komt dat dit niet nodig is? Ik zie niet in waarom u het niet gewoon doet. Voor een spoedadvies van de Raad van State zijn wij een paar weken kwijt. U maakt mij niet wijs dat Nederland daarmee valt of staat.

Minister **Eurlings**: Deze vraag kun je inderdaad stellen, zeg ik heel open. Ook heb ik wel eens tijdens zo'n discussie gedacht dat dit inderdaad ook had gekund, maar de regering heeft echt oprecht gezegd: het is geen ingrijpende wijziging. Er is gewoon open naar gekeken. Ik heb eerder genoemd dat bij andere wetgeving zo'n zelfde discussie aan de orde is geweest, zoals bij de uitbreiding van het toepassingsbereik van de Wro naar de exclusieve economische zone, of de Wabo, waarbij het verbeteringen van de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel betrof.

Je kunt daar verschillend over denken. De regering moet op een gegeven moment beslissen of zij het ingrijpend vindt of niet. Wij hebben nu op basis van de inhoud gezegd dat -- en daar heeft Justitie ook een rol in gespeeld -- dit geen ingrijpende wijziging betrof. Op een gegeven moment kom je dan in die discussie. In september is het wetsvoorstel bij de Tweede Kamer ingediend. Ergens ver in december komt die discussie nog heel stevig op. Als je het wetsvoorstel dan wederom naar de Raad van State stuurt, duurt het een paar weken of misschien veel langer voordat het advies er is. Uiteindelijk hebben wij het wetsvoorstel voor het reces kunnen behandelen en is in de Tweede Kamer bijna Kamerbreed gezegd: wij geven het vertrouwen et cetera.

Ik weet dat door sommigen al langer een vrij principiële discussie wordt gevoerd over de vraag wie het recht heeft om advies te vragen. Dit is het prerogatief van de regering, maar er wordt gediscussieerd of dit op een andere manier moet worden vormgegeven. Ik wil daarbij geen enkele positie innemen, maar ik ken de discussie wel. Over dit relatief kleine wetsvoorstel, dat gaat over de relatief kleine projecten, heeft de regering oprecht aangegeven dat zij niet opnieuw naar de Raad van State hoeft. Dit was tevens op juridisch advies gebaseerd. Ik was bang dat dit kleine wetsvoorstel een speelbal zou worden van die meer principiële discussie.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Daar gaat het nu precies om. Ik heb zo vaak in de dagelijkse bestuurspraktijk op lokaal niveau gezien dat je het niet meer over de inhoud hebt, maar over prestige. Ik ga er meteen van uit dat de regering gelijk heeft

in haar afweging. Maar als een belangrijke groepering in de samenleving echt van mening is dat er mogelijk vraagtekens bij te plaatsen zijn -- het betrof nu zelfs de Tweede Kamer, niet het minste orgaan -- doe dan toch niet moeilijk. Maak dan toch die cultuuromslag en zeg dan toch: dat onderzoek komt er, want ik ben zo overtuigd van mijn eigen gelijk dat ook het nader advies absoluut in ons voordeel zal zijn. U had dan alleen nog maar meer gelijk gehad. Dit type cultuuromslag is daadwerkelijk nodig, niet alleen zozeer hierbij, maar ook in de planvoorbereidingsprocessen.

Minister **Eurlings**: Ik ken de discussie daarover. Het is voor mij als minister van Verkeer en Waterstaat moeilijk om een positie in te nemen bij een breed gevoerde discussie die nog tot een afronding moet komen. Mijn collega van VROM en ik hebben geen enkele vrees om die hernieuwde gang naar de Raad van State te maken. Als je bij zo'n spoedwet de hoge ambitie hebt om 30 schoppen de grond in te steken, is een paar maanden vertraging cruciaal. Het is risicovol en er wordt niet eventjes op safe gespeeld. De heer Schouw zei in dat kader: wil je afgerekend worden, dan durf je daarvoor te gaan. Overigens zeg ik dit echt niet om dit fundamentelere, principiële punt weg te schuiven. De planning is dat in 2009 en 2010 besluitvorming plaatsvindt en in 2010 en 2011 met de uitvoering wordt begonnen. Als mensen het gehele zomerreces doorwerken en de regering op basis van advies van juridische experts zegt dat het echt niet nodig is, zit je er niet echt op te wachten om weer maandenlang vertraging te moeten accepteren. Ik zie het fundamentele punt, maar ik ben ervan overtuigd dat deze principiëlere discussie nog gevoerd gaat worden. Ik vind het jammer als deze spoedwet daar dan het wat principiëlere strijdtoneel zal worden. Ik ben gewoon oprecht uitgegaan van de analyse dat het geen fundamentele wijziging was.

De heer **Smaling** (SP): U herhaalt uzelf de gehele tijd. Wij lezen ook Handelingen. U komt blijkbaar geen enkele centimeter nader tot deze Kamer. U hebt de keuze: of u wint een enorme dosis goodwill bij een groot aantal fracties dat hierbij vandaag kanttekeningen heeft geplaatst, of u houdt uw poot stijf, waardoor de Eerste Kamer strikt genomen niet kan toetsen of de uitvoerbaarheid van deze wet in orde is. Dat is echter wel onze taak!

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Ik sta er iets minder principieel in, want ik ga er nog steeds van uit dat de regering het bij het rechte eind heeft. Ik denk alleen dat de regering er uiteindelijk sneller uit was geweest als zij het spoedadvies wel had gevraagd. Daardoor was haar gelijk na die tijd ook groter geweest. Dat bedoel ik nu precies. Het gaat niet over prestige en welles, nietes enz. Het was veel beter geweest als je het wel had gedaan en je je gelijk bevestigd had gekregen. Als de regering geen gelijk had gekregen -- dat risico bestaat nog -- had zij nog een waarborg gehad om het niet te doen. Laat er alsjeblieft een houding van welwillendheid zijn om toch iets anders met verzoeken om te gaan, of deze nu afkomstig zijn van belanghebbenden in de samenleving of van de Tweede Kamer, die niet de minste is. Op zich neem ik echter genoegen met het antwoord.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp uw oproep en daar voel ik veel voor. Als je het achteraf bekijkt, was het risico van tijdsoverschrijding best beperkt geweest als je het direct had gedaan. Het kwam tot een cumulatie van discussie, helemaal richting het einde van het parlementaire jaar. Toen hebben wij gezegd dat wij het fijn vinden om gewoon de discussie met elkaar te kunnen aangaan. Op GroenLinks na had iedereen in de Tweede Kamer vertrouwen in het verhaal. U maakt meer een punt over de wijze waarop daar vanaf het begin mee moet worden omgegaan. Ik weet zeker dat deze discussie over het omgaan met de Raad van State zal terugkomen in het parlement. Deze discussie speelt echter op een breder terrein dan Verkeer en Waterstaat alleen. Ik geloof oprecht dat wij hiermee zorgvuldig hebben geopereerd. Daar ben ik consistent in; als ik geen consistente lijn had, zou dit een verhaal van niets zijn. Ik was ook totaal niet bang om naar de Raad van State te gaan. Als mensen het gehele zomerreces doorwerken, als je het laat analyseren en als blijkt dat er geen noodzaak is om terug te gaan naar de Raad van State, laten wij dan echter vaart maken. Maar uiteindelijk zijn wij eind december in een moeilijke discussie terechtgekomen.

Voorzitter. De heer Schouw heeft een belangrijk pleidooi gehouden om niet alleen op asfalt te focussen, maar ook breder te kijken. Ik vond dat een heel belangrijk pleidooi. Wij willen ook breder kijken, niet alleen met de 4,5 mld. in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor. Wij doen dit ook met een meer integrale gebiedsgerichte aanpak, waarbij wij voor de oplossing van mobiliteitsproblemen en knooppunten op de weg het openbaar vervoer nadrukkelijk meenemen als een deeloplossing in de afweging. Wij kijken of wij in elk geval een stuk van de problemen in een andere modaliteit, met het openbaar vervoer, kunnen oplossen. Ook daarbij willen wij de modaliteiten meer uitwisselen.

Het verzoek om naar het bronbeleid te kijken, was in dat verband een fundamentele opmerking. Ook de heer Hofstra en de heer Janse de Jonge spraken daarover. Het is cruciaal dat mijn collega van VROM en ik, en met ons het hele kabinet, de vergroening van het beleid niet alleen door een modaliteitshift maar ook door innovatie en nieuwe technologie krachtig ondersteunen. Mijn collega van VROM doet daarvoor zeer haar best. Ikzelf doe dat ook in mijn verantwoordelijkheid voor het verkeer.

Ik ben voornemens om in mei van dit jaar met een plan van aanpak te komen voor de introductie van elektrische auto's. De verwachting is overigens dat dit jaar zo'n 500 elektrische auto's worden geïmporteerd; het aantal groeit sterk. Het gaat daarbij ook om de vraag welke infrastructuur nodig is: oplaadpunten etc. Wij zullen in dat plan van aanpak de vraag beantwoorden wat wij daarvoor kunnen doen. Een spoedwet lijkt mij op

dit specifieke punt wat minder zinvol, omdat er nu niet nog niet zo veel elektrische auto's beschikbaar zijn. Er moeten nog een paar stappen worden gezet in de techniek. Met pilots en het creëren van een soort randinfrastructuur willen wij de ontwikkelingen een stevige duw in de rug geven. Nederland kan hierin vooroplopen.

De heer **Schouw** (D66): Het zou wel een fijne spoedwet zijn. Van mij had u dan niet naar de Raad van State gehoeven. Volgens mij geldt dat ook voor mevrouw Meindertsma en de heer Smaling. U had echt de vrije hand gekregen. U bent goed bezig met het vaststellen van afrekenbare doelen. Mijn hoop is dat u die ook op dit punt wilt stellen: 10% van het wagenpark in 2015 die op andere brandstof rijdt. Ik roep u op om dat soort getallen te vermelden in de nota van mei.

Minister **Eurlings**: Wij zullen zeker ambitieus zijn. Wij beogen grofweg twee belangrijke doelstellingen te bereiken. De eerste is om elektrische auto's een nieuw imago te geven: weg van het golfkarretje en naar de Lotus Elise elektrisch. Die trekt op als een tierelier, kan ik verzekeren; ik kan de auto iedereen aanraden. De tweede doelstelling is om de techniek nog een slag te laten maken. De actieradius is nu vaak nog te beperkt en het opladen duurt nog erg lang. De ontwikkeling van de techniek gaat echter heel snel. Het opladen gaat steeds sneller en de auto's kunnen steeds langer rijden. Wij proberen de elektrische auto dus eerst een push te geven door het imago te veranderen: kijk, het kan. Vervolgens willen wij de producenten een duw in de rug geven zodat zij de laatste slag sneller kunnen maken. Wij zijn er echt voor om Nederland op dat vlak een proeftuinfunctie te laten vervullen. In mei komen wij daarop graag terug.

De heer Smaling vroeg naar het transferium bij Barneveld. Volgens onze inzichten functioneert dit goed. Van de 250 beschikbare parkeerplaatsen zijn er op een gemiddelde werkdag zo'n 175 à 200 bezet. Daarbij gaat het voornamelijk om forenzen. In 2008 is de bezetting verbeterd door acties gericht op de bevordering van het gebruik. Volgens onze insteek loopt het nu redelijk goed.

Wanneer beginnen de werken van de spoedaanpak? Dit vroeg de heer Hofstra. De besluitvorming balt zich met name samen in de jaren 2009-2010. De upswing in de projecten is in 2010 en begin 2011. De echt grote projecten komen gereed in 2012, 2013 en 2014; dan is de openstelling. Ook bij die grote projecten wil ik graag dat nog in deze periode de schop de grond in gaat. Dit houdt de druk op het proces, ook binnen onze eigen cultuur. Wij moeten bij de les blijven en de zaken niet zelf laten uitlopen. Het streven is dat in 2011 de besluitvorming over alle 30 projecten is afgerond en de schop de grond in is gegaan. De verwachting is dat zo'n tien projecten in deze kabinetsperiode kunnen worden afgerond.

De heer Hofstra vroeg ook naar de A12. Op enkele weggedeelten is daar in het kader van groot onderhoud extra asfalt aangelegd. Voor deze trajecten loopt een procedure tot aanleg van extra stroken. Zodra die is afgerond, worden de stroken aangelegd. Deels gebeurt dat inderdaad op bestaand asfalt dat je vanuit de file zo mooi kunt bewonderen. Dank voor de complimenten aan Rijkswaterstaat dat het gras daar niet is te zien. Het asfalt blijft in topconditie. Concreet gaat het om de A12 bij Woerden-Oudenrijn en de A12 bij Utrecht-Bunnik. Het mooie van dit voorstel voor de spoedaanpak is dat wij daarmee ook deze stroken aanpakken. Daarmee willen wij voorkomen dat wij daar waar er al asfalt ligt, in jarenlange procedures terechtkomen. Het is de bedoeling dat de A12 bij Woerden-Oudenrijn in 2010-2011 gereed is. Zonder deze aanpak had dat aanmerkelijk langer geduurd.

Is het beschikbare budget voldoende voor de 30 projecten van de spoedaanpak? Is in de begroting voldoende budget gerealiseerd op basis van een normale uitvoeringswijze? Er zijn drie factoren in de spoedaanpak die de kosten kunnen beïnvloeden, ook naar boven. Ten eerste is er gekozen voor een andere wijze van uitvoeren om de uitvoeringsduur te verkorten. Ten tweede kan er marktspanning optreden vanwege het grote aantal contracten dat tegelijk wordt aanbesteed. In deze tijd is het echter een zegen voor de sector als de orderboeken gevuld blijven. Dat tegelijkertijd een groot aantal projecten wordt gestart, kan de sector welkom zijn. Ten derde, omdat wij zo veel tegelijk gaan doen, kan het noodzakelijk zijn om extra maatregelen te treffen om verkeershinder te voorkomen. De winkel blijft natuurlijk open tijdens de werkzaamheden. Dit kan betekenen dat wij extra mitigerende maatregelen moeten nemen. Ik voer een analyse uit naar de effecten van deze mogelijk prijsopdrijvende zaken. Indien nodig zal ik bij het indienen en behandelen van de begroting voor 2010 hierop terugkomen. In principe is het budget gewoon gedekt.

Ik kom bij het amendement op stuk nr. 21. Bij verschillende fracties in de Kamer was er onduidelijkheid over de reikwijdte van het wetsvoorstel. Om die reden is er een speciale brief geschreven over de rol van de commissie bij toekomstige MER-plichtige projecten (31721, nr. 16). Met het amendement kwam er naar mijn mening de noodzakelijke duidelijkheid. Het wetsvoorstel is geldig voor 30 projecten. Andere projecten doen wij met de gewone, hopelijk aangepaste, versnelde wetgeving. Het was wel belangrijk dat er duidelijkheid kwam. In die zin hielp dit amendement, omdat anders onduidelijk is of er wel een horizonbepaling is: loopt het niet toch door? Het gaf de noodzakelijke duidelijkheid en in die zin heb ik het amendement verwelkomd.

De heer Hofstra vroeg naar de spoedwet voor het spoor. De spoedwet heeft betrekking op MER-plichtige trajecten onder de Tracéwet waarbij met name de luchtproblematiek een knelpunt vormt. Op het spoor vallen slechts zeer weinig projecten onder de MER-plicht en speelt de luchtproblematiek bovendien geen rol van betekenis. Met andere woorden, binnen deze spoedwet kun je eventuele problemen met het spoor niet goed adresseren. De algemene wijzigingen die worden voorgesteld voor de Tracéwet zullen wel mede van toepassing zijn op de spoorsector. Daarom zal de aanpak van "Elverding-

2" wel degelijk doorwerken in de spoorsector. Een van de acties in het plan van aanpak voor de versnelling en verbetering van de besluitvorming infrastructuur betreft het nagaan van de wenselijkheid en de mogelijkheden om deze aanpak specifieke en gericht door te vertalen voor de spoorsector. Daarop komen wij graag bij de volgende tranche-Elverding terug.

Waarom wordt de motie-Hofstra (29800-XII, nr. 24) niet uitgevoerd? In de memorie van antwoord staat op pagina 4 dat het nemen van een politiek besluit niet het juiste moment is om nieuwe regelgeving buiten beschouwing te laten. In de brief van 25 mei 2004 zijn wij al uitgebreid ingegaan op dat principe. De motie is bovendien niet de enige motie op dit terrein. Wij hopen toch met dit wetsvoorstel -- wij hebben de waarderende woorden van de heer Hofstra gehoord -- een stuk versnelling door te voeren.

Het is fijn -- daardoor kan ik er ook in dit huis op ingaan -- dat verschillende woordvoerders, onder anderen mevrouw Meindertsma en de heer Schouw, vragen hebben gesteld over de A58, de A67 etc. Is het zo dat door de focus op de spoedprojecten overal in het land de scherven vallen? Nee, dat is absoluut niet zo. Wij hebben wel uitgesproken na jaren van heel veel procedures en heel weinig resultaat te willen focussen op realisatie. Niet alleen praten maar ook doen: op papier kun je niet rijden. Rijkswaterstaat zet alles op alles om zelf die versnelling aan te kunnen. Ik noemde al de honderden mensen die ik heb mogen ontmoeten. Er is een projectteam opgezet gericht op hands on-management. Het is echt indrukwekkend om te zien hoe men er nu voor gaat, maar de organisatie kan niet alles. Men kan veel extra, maar er is ergens een grens, anders knapt het lijntje. Rijkswaterstaat heeft in een beperkt aantal verkenningen gezegd dat die niet geheel in het versnelde tempo konden worden gedaan. Zo heeft de provincie om een verkenning naar de A58 gevraagd, maar Rijkswaterstaat zei dat hij daarmee niet kon omgaan zoals hij had gedacht. Is dat een ramp? Allerminst. Hierover is gepraat met de provincie en mevrouw Cora van Nieuwenhuizen, gedeputeerde van Brabant, heeft daar al in positieve zin op gereageerd.

Wat is er aan de hand? Eerstens kunnen wij bezien hoe en of de provincie zelf extra energie in de verkenning kan steken. Het blijft papier, dus het is nog een verkenning naar de vraag of er iets mee kan worden gedaan et cetera. Vervolgens, als wij iets met dat project gaan doen of als de provincie dat niet kan en die verkenning iets later klaar komt, zijn wij er nog van overtuigd dat je in de planstudie en de verdere juridische behandeling met Elverding-2 en met de nieuwe wet, gemakkelijk kunt inhalen in de juridische procedure, omdat die sneller is. Je kunt dus eventueel iets uitlopen in de papierwinkel. Zeker als de provincie zelfs iets extra's kan doen, is er helemaal geen enkel punt. Ik heb gezegd dat ik ervoor wil gaan om de MIRT van dit voorjaar te verleggen om samen met de provincie te voorkomen dat bij die projecten vertraging optreedt. Ik zeg wel: op papier kun je niet rijden, dus wij focussen echt op doorpakken, aanleggen et cetera. Ik denk dat de zorgen bij de betreffende provincie voor een groot gedeelte zijn weggenomen. Ik ga graag het gesprek aan.

De heer Schouw had het over de academie van uitvoering. Ik ben het met hem eens dat er een wereld te winnen is. Verkeer en Waterstaat heeft kort geleden het initiatief tot oprichting van een rijksacademie voor projectmanagement genomen, dus in die zin wordt de heer Schouw op zijn wenken bediend. Wij onderkennen dus dat daar inderdaad een extra inspanning nodig is. Rijkswaterstaat gaat samen met ProRail en de Rijksgebouwendienst aan de verbetering van de kwaliteit van het projectmanagement van bouwprojecten werken, dus wat dat betreft was de opmerking van de heer Schouw zeer to the point.

Wat betekent het oplossen van een probleem voor het wegennet elders? De vluchtstrook is in een normale wegconfiguratie beschikbaar voor hulpdiensten en in sommige gevallen voor bussen. In situaties waarin de vluchtstrook wordt omgebouwd tot spitsstrook, wordt de doorstroming verbeterd, zodat het niet meer nodig zal zijn dat er bussen over vluchtstroken rijden. Zo willen wij het hebben, want dan stroomt het gehele verkeer fluks door en is het niet meer nodig dat de bus zich over de vluchtstrook een weg langs de file moet banen. Dat denken wij te kunnen bereiken. Bij de aanleg van spitsstroken worden met de betrokken hulpdiensten afspraken gemaakt en die worden vastgelegd in een zogenoemd calamiteitenplan. Daarin wordt vervolgens de beschikbaarheid voor de hulpdiensten gegarandeerd. Het zijn spitsstroken, dus als er een incident plaatsvindt, zal de strook stante pede worden afgesloten, zodat dat weggedeelte vrij is voor hulpdiensten. Wat dat betreft denken wij dat er geen sprake zal zijn van extra verkeer op het onderliggend wegennet; eerder is het omgekeerde het geval.

De verbeterde doorstroming op de snelweg zal leiden tot minder ontwijkgedrag van files via allerlei vluchtroutes over het onderliggende netwerk. Wij denken dat het onderliggende wegennet kan worden ontlast. Ik denk dat dit net het begin is van het zand dat echt door het vergiet of liever gezegd: door de zandzeef gaat lopen. Dat zand bleef allemaal plakken in de procedure en wij zijn de mening niet toegedaan dat je alles maar moet laten vastlopen, omdat er anders meer wordt gereden. Wij willen dat mensen minder de auto nemen doordat er een beter alternatief is. Daarom investeren wij in het ov. Wij denken niet dat het een goed ov-beleid is om de wegen in het hele land vast te laten lopen. Zo proberen wij het te benaderen.

Wat betekent de informatievoorziening voor belanghebbenden? Duidelijk moet zijn dat het wetsvoorstel niets afdoet aan de eis dat de MER zorgvuldig is. Dit zeg ik hier nog eens for the record. Het blijft met dit voorstel de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Hierover mag geen twijfel bestaan. Ten tweede doet dit wetsvoorstel niets af aan de rechtspositie van belanghebbenden. Er blijft immers inspraak mogelijk in het ontwerp-Tracébesluit of het

Wegaanpassingenbesluit. Daarbij moet het MER nog steeds ter inzage worden gelegd. Tenslotte blijft de mogelijkheid om in beroep te gaan, bestaan. Ik denk dus dat via deze vier lijnen de rechtspositie van de mensen echt voldoende is gewaarborgd. Dit zeg ik vooral tegen de fractie van GroenLinks.

Ik ben blij dat mevrouw Meindertsma om een reactie op het artikel "Hé, de voorspelling komt niet uit" van 19 maart jongstleden in het NRC Handelsblad vraagt, want dat biedt mij de mogelijkheid om het te verduidelijken. Ik heb dat artikel samen met de minister van VROM gelezen. Wij zaten op de vrijdagochtend daarop naast elkaar in een andere zaal van dit gebouw. Ik kan u zeggen dat ik mij absoluut niet kan vinden in het eerste punt van de drie auteurs, dat het aan onderzoekers zou zijn om te bepalen wat er onderzocht wordt en in het tweede punt van de auteurs, dat ik aan de ene kant alle troeven inzet op prijsbeleid, maar dat ik aan de andere kant wegverbredingen zou beoordelen alsof de kilometerheffing niet wordt ingevoerd. Het primaat bij infrastructurele projecten dient niet bij technisch onderzoek te liggen, maar bij een verantwoordelijk bestuur dat na een afweging van belangen tot duidelijke besluitvorming kan komen. Onderzoek kan de onzekerheden waarmee elke bestuurlijke besluitvorming te maken heeft, niet geheel wegnemen. Het kan deze wel inzichtelijk maken, maar het kan onzekerheden ook vergroten en soms zelfs evenwichtige besluitvorming hinderen, bijvoorbeeld indien het suggereert dat tal van zaken erbij moeten worden betrokken, zelfs wanneer er geen actuele mogelijkheid of toekomstige zekerheid bestaat om die berekende effecten te laten uitkomen.

De commissie-Elverding heeft juist deze problematiek op een evenwichtige manier van een modern antwoord willen voorzien. Het kabinet heeft daarop als beleid gesteld dat onderzoeken voor besluitvorming zinvoller -- dat is de krachtige kant -- maar ook eenvoudiger -- dat is de snelle kant -- dienen te worden. Het wetsvoorstel is daarbij de eerste actie van het kabinet in deze richting. Over het niet meenemen van het prijsbeleid suggereren de schrijvers naar mijn mening ten onrechte dat ik aan de ene kant alle troeven inzet op prijsbeleid, maar aan de andere kant deze verbredingen beoordeel alsof er geen kilometerheffing komt. De uitvoering van de projecten die onder de spoedaanpak vallen, is volgens onze mening absoluut noodzakelijk. Wij kunnen hiermee knelpunten aanpakken, die bijna allemaal in de file top-50 van ons land voorkomen. Het inzichtelijk maken van de effecten van prijsbeleid op de 30 projecten heeft geen invloed op het besluit om die projecten uit te voeren. Bovendien zou het alleen maar extra onderzoekslast betekenen die de projecten significant vertraagt. Hierbij zou ik het advies van de commissie-Elverding willen aanhalen: "onderzoek alleen wat relevant is voor besluitvorming en verlicht daarmee de onderzoekslast". Dat is een letterlijk citaat uit het rapport van die commissie. Daarnaast zullen de 30 projecten die onder de spoedaanpak vallen, nadrukkelijk in uitvoering zijn voordat er überhaupt met de invoering van het prijsbeleid is gestart.

Binnenkort zal ik, om heel duidelijk te zijn, het wetsvoorstel kilometerprijs aan de Tweede Kamer aanbieden. Nadat ook de Eerste Kamer haar oordeel over het wetsvoorstel gegeven heeft, zal de wet kilometerprijs hopelijk in 2011 van kracht zijn. Dan zijn wij er alleen nog niet. De kilometerprijs zal vanaf 2012 stap voor stap ingevoerd worden. De verwachting is dat de kilometerprijs in 2018 helemaal is ingevoerd, voor alle automobielen. Met de Wet versnelling besluitvorming beoog ik dat van de 30 projecten die onder de spoedaanpak vallen, er in 2012 al zeker 10 zijn opengesteld. Dit om nog eens aan te geven dat dit alleen al in de tijd niet goed matcht. Bovendien zouden wij moeten hebben wachten om voldoende duidelijkheid te krijgen over de tarieven van de kilometerprijs en vervolgens over hoe wij die moeten meenemen zonder dat dit tot onnodige vertraging leidt.

De **voorzitter**: Kunt u afronden, mijnheer de minister?

* *

Minister **Eurlings**: Ik heb nog drie vragen te beantwoorden, als u het goed vindt.

De **voorzitter**: Kort graag.

* *

Minister **Eurlings**: Ja.

De uitspraak van het Hof van Justitie inzake de kokkelvisserij -- ik zeg dit tegen de heer Smaling -- maakt duidelijk dat je alleen als je significante effecten kunt uitsluiten geen passende beoordeling hoeft te maken. Dat betekent in de praktijk dat voor elk project in of nabij een Natura 2000-gebied, want daar ging het om, zekerheidshalve altijd een passende beoordeling wordt gemaakt. In die zin denk ik dat wij daarmee de lijn naar behoren volgen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. De vraag was juist aan welke passende beoordeling de minister dacht. Als er rijstroken op de A1 of de A12 in een Natura 2000-gebied bij komen, is dat hoogstwaarschijnlijk significant verstorend. Ik vroeg mij af wat voor een passende beoordeling dan nog mogelijk was, behalve dat die extra rijstroken niet kunnen worden aangelegd, gezien de Natuurbeschermingswet.

Minister **Eurlings**: Tijdens de begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer heb ik al toegezegd dat ik de eventuele risico's op dit vlak samen met de collega van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zal inventariseren en dat de Kamer daarover in het voorjaar wordt geïnformeerd. Dus wij zijn ermee bezig om juist dat te bekijken. Ik kom er dus graag op terug, maar het is moeilijk om daar nu op vooruit te lopen.

De heer **Smaling** (SP): Is dat een brief die wat breder ingaat op allerlei ruimtevraagstukken die ook met dit soort Europese richtlijnen te maken hebben? Ik herinner mij dat Verkeer en Waterstaat specifiek over Natura 2000 vraagtekens had of dat niet te veel belemmerend zou zijn.

Minister **Eurlings**: Dit gaat dus met name over Natura 2000, ook naar aanleiding van de terechte vraagstelling vanuit uw Kamer hoe dit gaat interfereren en hoe wij voorkomen dat dit tot tal van moeilijkheden gaat leiden. Hoe zorgen wij dat wij goed omgaan met de Natura 2000-gebieden? Daarop heb ik geantwoord dat ik een inventarisatie doe plaatsvinden. Ik kom daar graag heel binnenkort mee naar buiten met de collega van LNV.

De uitvoering van de Spoedwet wegverbreding is eerder ernstig vertraagd door luchtkwaliteitseisen. Toentertijd gold het Besluit luchtkwaliteit uit 2001. Inmiddels is de luchtkwaliteitsregeling versoepeld. Er is een salderingsmethode beschikbaar. Bovendien kan met dit wetsvoorstel vooruitgelopen worden op het NSL -- de minister van VROM zal daar nog over spreken -- en is voorzien in een beperkt onderzoeksgebied. Belangrijke beperkingen en problemen zijn daarmee weggenomen. Daarom ben ik er echt van overtuigd -- the proof of the pudding is in the eating -- dat dit wetsvoorstel een significante versnelling zal kunnen bereiken. Het is slechts een eerste stap in de lijn van Elverding.

Ik zie er zeer naar uit om de meer fundamentele stappen met u te bespreken, waarin het gaat om brede verkenning, de vuistregels, de oplevertoets en alles wat daarbij hoort. Maar ik wil wel afsluiten met de opmerking dat ik dit een heel belangrijke eerste stap vind en dat ik hoop dat wij na deze behandeling ook echt in de praktijk van mensen kunnen laten zien dat het echt mogelijk is om echt het natuurbelang goed te dienen en tegelijkertijd die grote versnelling te bereiken waar Peter Elverding het over had.

*N

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de leden van uw Kamer voor hun inbreng in eerste termijn. Collega Eurlings en ik hebben collegiaal met elkaar opgetrokken om dit spoedwetsvoorstel snel bij u in behandeling te brengen. Dat vinden wij van belang omdat wij beiden zien dat deze spoedwet ook een rol kan vervullen in zowel de ontwikkeling van thema's op het terrein van Verkeer en Waterstaat als van milieu en ruimte. Ik zal toelichten wat mijn belang is en dan ingaan op de vragen.

Collega Eurlings memoreerde al dat er een aantal problemen was bij bouwprojecten en andere projecten die niet konden doorgaan vanwege de luchtkwaliteitsproblematiek. Wij hebben een NSL voorbereid. Dat zorgt ervoor dat nu naar structurele oplossingen kan worden gezocht en dat het dilemma van de ontwikkeling van ruimte en bouw versus het milieu kan worden aangepakt en opgelost, zodat zowel de projecten worden vlotgetrokken als de luchtkwaliteit verbeterd. Aan die maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, heeft collega Eurlings ook hard meegewerkt.

Het wetsvoorstel dat hier nu ter tafel ligt, anticipeert inderdaad op het NSL. Daarop kom ik straks terug. Ik zeg met nadruk dat dit wetsvoorstel weliswaar anticipeert op het NSL maar geen afbreuk doet aan de milieukwaliteit. Ook dat zal ik straks uitleggen.

Het wetsvoorstel dat voorligt, heeft ook betrekking op de MER en op de toepassing daarvan. U zult in uw Kamer nog de herziening van de MER behandelen. Ik loop daar nu ook op vooruit en ik zal ook toelichten hoe wij dit in het kader van de spoedwet zien. Het gaat om 30 projecten en niet meer. Collega Eurlings heeft dat al nadrukkelijk gezegd. Dat is ook met een amendement bekrachtigd.

Ik ben verantwoordelijk voor het milieu, maar ook voor de ruimtelijke ontwikkeling. Die 30 projecten waren wel degelijk nodig om op korte termijn te investeren in de bereikbaarheid en daarmee ook in de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Dus in die zin ondersteun ik ook deze aanpak. Het gaat om investeren en vlottrekken van projecten, maar heel nadrukkelijk met behoud van de vereiste zorgvuldigheid en ook met oog voor de milieu- en natuurbelangen. Dat is mijn inzet en daar houden wij ons beiden aan. Niet alleen versnelling, maar ook kwaliteitsverbetering.

Ik heb een drietal thema's, namelijk de relatie met het NSL en daaraan gekoppeld de vereenvoudiging van de rekenregels -- het terrein van de commissie-Verheijen -- de milieueffectrapportage en alles wat daarmee samenhangt en een aantal algemene vragen.

Allereerst het NSL. Laat ik maar meteen doorstoten naar de vragen, want heel veel zaken zijn al door collega Eurlings genoemd. De heer Hofstra vroeg naar de toepassing van de 1%-regel. Wij hebben inderdaad afgesproken om niet meer dan 1% overschrijding toe te staan van de grenswaarden, zowel voor PM10 als voor NO_x. Daaraan houden wij ons. Dat staat ook duidelijk in elk projectbesluit dat ter tafel ligt. Daarin moet ook aannemelijk worden gemaakt dat men zich daaraan houdt. Dat wordt ook getoetst door de VROM-Inspectie, dus in die zin kunnen wij dit ook controleren. Die 1%-regel sluit natuurlijk aan bij hetgeen wij hier ook eerder hebben gewisseld over de niet in betekenende mate bijdrage.

Er is gevraagd wanneer wij de derogatie verwachten. Dat zal rond 1 april zijn. Als ik zo beluister wat de Commissie tot nu aan ons heeft meegedeeld, heb ik er alle vertrouwen in dat wij daarop een positieve reactie zullen krijgen. Bij de behandeling van het NSL in de Eerste Kamer zal ik daarover duidelijkheid geven, want dan is er ook meer over bekend.

De heer Hofstra en de heer Laurier hebben gevraagd hoe het nu verder gaat met het NSL. De definitieve vaststelling ervan zal naar verwachting in de periode juni-juli 2009 zijn, na vaststelling door de ministerraad. Voor het van kracht worden zijn in ieder geval de volgende zaken nog van belang: een positief besluit van de Europese Commissie ten aanzien van ons verzoek tot

derogatie, het actualiseren van het NSL naar aanleiding van de inspraakprocedure, het meenemen van alle positieve en negatieve reacties die daaruit voortvloeien en de definitieve regionale luchtkwaliteitsplannen in het aangepaste NSL. Dus wij zijn inderdaad nog bezig om ook in samenspraak met andere overheden alles goed op een rij te hebben.

De heer Hofstra heeft gevraagd of wij overgaan tot ontkoppeling indien er opnieuw een kink in de kabel komt. De kink is nog niet opnieuw in de kabel. Laten wij hopen dat die sowieso niet in de kabel komt, maar juridische ontkoppeling biedt in principe geen oplossing, want iedereen kan in principe naar de rechter stappen bij overschrijding van grenswaarden. Onze aanpak is er nu juist op gebaseerd om niet projectmatig maar programmatisch te werken en om op programmaniveau ook de plannen met elkaar te verbinden. Dat zien wij als de beste oplossing, ook als er mogelijk een kink in de kabel komt. Als er een kink in de kabel komt, zullen wij die er meteen uit moeten halen en een oplossing moeten zoeken.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): De minister van Verkeer en Waterstaat zei dat het prijsbeleid in de definitieve uitwerking zal doorgroeien tot 2018. Als ik het goed heb, zijn het NSL en de derogatie gebaseerd op het jaar 2015. Dat betekent, niet alleen op programmaniveau, dat de lucht in Nederland op dat moment moet voldoen aan de Europese richtlijn. Als het NSL nu is gebaseerd op het prijsbeleid, zijn er dus aannames gemaakt dat de schone lucht door het prijsbeleid in 2015 gerealiseerd wordt. Of hebt u zoveel marge ingebouwd in de modellen van het NSL dat die kink in de kabel die u net noemde, doordat het prijsbeleid pas in 2018 helemaal uitgewerkt is, geen kink is?

Minister **Cramer**: Dit is ook een vraag die mevrouw Meindertsma had gesteld, namelijk hoe de toetsing van de luchtkwaliteitseisen geschiedt op programmaniveau, in plaats van op projectniveau, en hoe wij dan daadwerkelijk kunnen toetsen. Zoals mevrouw Meindertsma weet, hebben wij een saneringstool. Daarmee willen wij voortdurend bijstellen. Het gaat hierbij dus niet om een toetsingsmodel, maar om een tool waarin wij steeds nieuwe gegevens kunnen stoppen. Op die manier kunnen wij onze maatregelen nemen om tot het gewenste resultaat te komen. In de tool wordt gebruikgemaakt van goedgekeurde rekenmodellen die aan alle eisen voldoen, ook aan die van de Europese Commissie. De tool geeft zelfs op straatniveau inzicht in overschrijdingen. Het is dus geen theoretisch toetsmodel. Dat is een belangrijk punt bij de beantwoording van de vraag van mevrouw Meindertsma. Wij hebben in de saneringstool wel degelijk ook aannames gedaan over de invoering van het prijsbeleid. De effecten van het prijsbeleid zullen in de loop van de tijd toenemen. Een en ander zal echter pas in 2018 in zijn geheel zijn uitgerold.

De heer **Laurier** (GroenLinks): Kan de minister op twee dingen ingaan? In de eerste plaats had minister Eurlings in zijn eerste termijn relativerende opmerkingen over modellen. Hoe verhouden die zich tot het NSL, dat in feite een supermodel is? In de tweede plaats verdedigde minister Eurlings de begrenzing van de gebieden, omdat er erg veel wordt gediscussieerd over de vraag hoever deze effecten doorwerken. Tegelijkertijd schaalt minister Cramer in het NSL zaken op van projectniveau naar programmaniveau. Hoe verhouden die twee zaken zich tot elkaar?

Minister **Cramer**: Wij komen nog te spreken over het NSL. Een aantal van de punten die wij nu bespreken, loopt vooruit op behandelingen, ook van de MER. Ik zal straks terugkomen op een aantal zaken dat de heer Laurier noemt. Er ligt hierbij namelijk een verband met de conclusies van de commissie-Verheijen en de manier waarop wij omgaan met onzekerheden. In de saneringstool hebben wij echter geprobeerd zo veel mogelijk te nemen maatregelen uit te drukken in milieu- en natuureffecten. Tegelijkertijd hebben wij gekeken naar de prognose van de ontwikkeling van vervoer en van beleid dat daarop sturend werkt. Dat geheel is verwerkt in de saneringstool. Dat stellen wij voortdurend bij op grond van actuele gegevens. Ik kom zo nog terug op de manier waarop wij de conclusies van de commissie-Verheijen toepassen.

De heer Smaling vroeg of de oplevertoets van belang is voor dit wetsvoorstel. Het antwoord daarop is "nee". Onder het NSL vindt een monitoring plaats van allerlei maatregelen en projecten. Die monitoring komt in de plaats van de oplevertoets.

De heer Janse de Jonge vroeg naar de armslag van gemeenten onder de Wro en het NSL. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening biedt gemeenten inderdaad extra armslag. Alleen al het feit dat een langdurige procedure voor het verkrijgen van goedkeuring van het college van gedeputeerde staten niet meer nodig is, maakt heel wat uit. De doorlooptijd wordt daardoor korter. Door het NSL wordt bovendien voorkomen dat er individuele, kostbare en tijdrovende luchtkwaliteitsonderzoeken moeten worden gedaan. Dat onderzoek kunnen wij nu namelijk via de saneringstool gezamenlijk en op dezelfde manier doen. Daarmee kan het NSL een belangrijke bijdrage leveren aan versnelling van de besluitvorming.

De heer Laurier vroeg naar de verhouding tussen enerzijds de inperking van het studiegebied en anderzijds derogatie. De inperking van het studiegebied is daarbij geen probleem, omdat de effecten worden meegenomen in het NSL. Dat programma bevat voldoende maatregelen om ervoor te zorgen dat wij tijdig de grenswaarden halen. Dat is de basis op grond waarvan wij derogatie krijgen. Alles is in deze zin dus al doorgerekend.

De heer Laurier en de heer Smaling hebben vragen gesteld over het meten en rekenen en de vereenvoudiging daarvan. Als ik spreek over "anders effecten bepalen", bedoel ik daarmee dat

wij het eenvoudiger doen als dat mogelijk is. Wij kunnen effecten bijvoorbeeld in een vroege fase bepalen. De heer Laurier is ook wetenschapper. Hij weet dus exact hoe groot de bandbreedte kan zijn als je nog in een zoekgebied bezig bent. Naarmate je echter meer weet, kun je preciezer worden. Zeker in de uitvoeringsfase, kan alles heel precies worden doorgerekend. De toets aan het eind is uiteraard ook van groot belang om zeker te stellen dat wij de grenswaarden halen. Er worden dus in de regelgeving standaardrekenmethoden toegepast, zodat wordt voldaan aan Europese richtlijnen. De essentie is echter dat wij van breed naar smal gaan, ook in termen van bandbreedtes.

De heer Smaling heeft ook gesproken over de resultaten van de commissie-Verheijen. Hij vindt dat door de formulering in de memorie van toelichting de indruk ontstaat dat wij niet zouden geloven in meten en rekenen. Dat is volgens hem niet conform de adviezen van de commissie-Verheijen. Ik wil zeker niet zeggen dat de memorie van toelichting op die manier moet worden gelezen. De memorie van toelichting moet gelezen worden op de manier die de commissie-Verheijen adviseert. Die commissie heeft een heel belangrijke input geleverd voor een zinvolle effectbepaling. Er is gekozen voor een manier waarbij wij ons niet voortdurend met details hoeven bezig te houden op een wijze die geen recht doet aan de bandbreedte waarmee wij te maken hebben.

De heer **Smaling** (SP): Ik dank de minister voor deze toelichting. Die lijkt mij erg belangrijk, want in alles wat ik tot nu toe heb gelezen, blijven de conclusies van de commissie-Verheijen een beetje onzichtbaar, vergeleken met alle verhalen over de commissie-Elverding. Ik vind dat met name de dingen die de commissie-Verheijen hierover heeft gezegd, een op een zouden moeten terugkomen in de conclusies van de commissie-Elverding. Daarbij heb ik het ook over het afdekken van de bandbreedtes ten behoeve van een juiste conclusie van de Raad van State. Dit zijn belangrijke zaken die problemen uit het verleden kunnen voorkomen. Ik noem in dit verband Burgerveen-Leiden.

Minister **Cramer**: Ik ben het op dit punt helemaal eens met de heer Smaling. Onze inzet is dat de aanbevelingen van de commissie-Verheijen zo goed mogelijk worden verwerkt in de aanpak van de commissie-Elverding. Daarom hebben wij een aparte commissie hiernaar gevraagd. Wij zijn zeer tevreden met het antwoord. Wij houden dus rekening met de conclusies van de commissie-Verheijen bij onze standpunten over sneller, beter, zorgvuldig en gericht op milieu- en natuurbelangen. Die belangen moeten ook in acht worden genomen. Dat is de manier waarop wij hierover gezamenlijk spreken.

De heer Hofstra vroeg wat de vuistregels precies zijn. Op deze vraag kan ik eenzelfde antwoord geven als op de vraag van de heer Smaling. Wij werken eerst globaal en zoomen daarna steeds verder in. Naarmate je vordert, kun je steeds beter toetsen waar je het over hebt. Wij zullen niet nalaten in die fase te toetsen. Dit vergroot de transparantie en verhoogt het inzicht in waar je werkelijk op kunt bouwen.

De heer Smaling suggereerde dat wij alleen de krenten uit de Elverding-pap zouden halen. Hij verwees daarbij naar mooie muziek van Motown. Daar ben ik allemaal erg voor. Ik ben er echter niet voor om zijn suggestie over de krenten uit de pap over te nemen. Ik vind dat wij Elverding-proof moeten werken. Ik zeg overal waar wij nu bezig zijn: let op, wij moeten Elverding-proof zijn, want dat is de manier waarop wij nu moeten werken.

Ik heb nog een paar punten over de milieueffectrapportage. Ook dit vergt enige toelichting. De herziening van de milieueffectrapportage zal nog worden behandeld. Wij zullen binnenkort met de Tweede Kamer spreken over het wetsvoorstel over de modernisering van de MER. Dit wetsvoorstel is in behandeling. Later zullen wij ook met de Eerste Kamer dit wetsvoorstel bespreken. Het zal leiden tot een structurele vereenvoudiging van de MER. Ik zeg daarbij nogmaals dat dit niet wil zeggen dat wij niet alle punten in acht nemen rond zorgvuldigheid en het goed afwegen van milieu- en natuurbelangen. Daarop zal ik zeker elke keer toezien. Wij streven nog steeds een verantwoorde MER na. Dat wil zeggen dat wij in vergelijking met andere Europese landen op een gemiddelde MER-praktijk zullen gaan zitten. Een aantal zaken zal extra geregeld worden, maar daar kom ik nog op terug. Het gaat dan vooral om zaken die te maken hebben met toetsing, onder andere door de Commissie voor de MER, en een evaluatieplicht. Dit geldt vooral voor complexe projecten. Wij hebben geconstateerd dat dit voor deze 30 spoedprojecten niet nodig is, omdat wij het anders nodeloos ingewikkeld maken.

Ik moet heel nadrukkelijk stellen dat het voorliggende wetsvoorstel voldoet aan alle eisen van de EU met betrekking tot MER-regelgeving. Er is dus geen sprake van dat wij het maar half doen. De basis wordt nog steeds gehanteerd, wij zetten er alleen minder koppen bovenop dan wij bij complexere projecten van toepassing willen laten zijn. Op dat punt kom ik nog terug; dat is nog ter bespreking.

Wij hebben het over eenvoudige projecten. Dit doet geen afbreuk aan de zorgvuldigheid. Het bevoegd gezag zal erop moeten toezien dat een en ander ook verantwoord gebeurt. Het bevoegd gezag blijft verantwoordelijk voor de kwaliteit van de MER en de MER-procedure, dit in antwoord op een vraag van de heer Schouw.

De heer Hofstra heeft gevraagd of de MER zo wordt ingericht dat zij standaard wetgeving wordt, zoals nu het geval is bij de Spoedwet wegverbreding. Ik heb al aangegeven dat de herziening van de MER een aantal extra waarborgen zal bevatten ten aanzien van complexe projecten. Dat geldt echter niet voor deze 30 projecten.

De heer Schouw vraagt wie verantwoordelijk is. Ik heb al gezegd dat dit de verantwoordelijkheid is van het bevoegd gezag. In de huidige situatie adviseert de Commissie voor de MER het bevoegd gezag. De commissie is echter niet verantwoordelijk voor de kwaliteit van de MER,

dat is het bevoegd gezag. De 30 relatief eenvoudige wegprojecten moeten door beide ministeries worden beoordeeld.

Gaat het hierbij om een afschaffing van MER? Zo vraagt de heer Hofstra. Dat is dus niet het geval. Er zal nog steeds een goede MER moeten worden gemaakt. Wij moeten nog steeds zorgen voor inspraak; dat moet mogelijk blijven en ik zal daar ook zeer op aandringen, ten aanzien van zowel de MER als het ontwerpbesluit. Tegen dit besluit kan beroep aangetekend worden, zoals al werd gememoreerd door collega Eurlings. Hierbij kan de inhoud van de MER reden zijn voor beroep. Het amendement op stuk nr. 21 van de leden Roefs en Cramer heeft ertoe geleid dat wij ons beperken tot een vereenvoudiging van de MER voor alleen deze 30 projecten. Hierbij is bovendien sprake van een onderscheid: er zijn achttien Spoedwettrajecten waarvoor geen, en twaalf Tracéwettrajecten waarvoor wél onderzoek naar alternatieven wordt gedaan.

De heer Hofstra had nog een vraag over de inspraak. Mijns inziens is dit punt door collega Eurlings nadrukkelijk naar voren gebracht.

De heer Laurier vroeg wat precies het verschil is met reguliere, complexere projecten ten aanzien van de toepassing van de MER. Er hoeft geen verplicht advies van de Commissie voor de MER te komen. Voor Spoedwetprojecten hoeft geen alternatievenonderzoek plaats te vinden. In geval van zowel Tracéwet- als Spoedwetprojecten geldt geen verplichte evaluatie van de MER. Wel voert het wetsvoorstel modernisering van de MER een motivatieverplichting in ten aanzien van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij de procedures: de participatiekant. Dat wordt ook bij deze projecten in acht genomen.

De heer Smaling stelde de vraag wat per saldo het milieueffect is van al deze 30 projecten. De effecten van deze 30 projecten zijn meegenomen in de berekeningen die wij gemaakt hebben in het kader van het NSL. Wij hebben een saneringstool waarin ze zijn meegenomen.

Mevrouw Meindertsma heeft enkele vragen gesteld over geluid. Zo vroeg zij hoe het eigenlijk staat met de herziening van de Wet geluidhinder. Ik kan de Kamer zeggen dat het wetsvoorstel voor de rijksinfrastructuur als onderdeel van de gehele vernieuwing van de Wet geluidhinder vrijwel geheel gereed is. Dit voorjaar zal het wetvoorstel eerst naar de Tweede Kamer gestuurd worden en vervolgens naar de Eerste Kamer. Bij dit wetsvoorstel zal tevens een beschrijving worden aangeboden van het voorstel ten aanzien van gemeentelijke en provinciale aspecten.

Verder heeft mevrouw Meindertsma gevraagd naar de motie-Eversdijk. Deze motie wordt gewoon uitgevoerd, daar tornen wij niet aan. Met dit wetsvoorstel worden ten behoeve van de Spoedwet wegverbreding geen nieuwe projecten toegevoegd aan de B-lijst die in de motie-Eversdijk centraal staat. Er worden vier nieuwe projecten toegevoegd aan de A-lijst. Dit betekent dat de Wet geluidhinder ook op deze projecten van toepassing is.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Klopt het dat alle 30 projecten voldoen aan de Wet geluidhinder en er dus een geluidplan voor bestaat? Dus geen verschil tussen A en B, maar een geluidplan voor alle 30 projecten?

Minister **Cramer**: Dat klopt.

Ik ga verder met een aantal resterende vragen. Mevrouw Meindertsma en de heer Hofstra hebben een vraag gesteld over het advies van professor De Zeeuw en anderen over milieu- en gebiedsontwikkeling. Wij hebben deze notitie ontvangen. In principe deel ik de analyse. Er staan heel goede zaken in die wij zeker ter harte zullen nemen. Een en ander sluit ook aan bij allerlei zaken die wij al in gang hebben gezet. Neem de commissie-Elverding, de commissie-Verheijen, de commissie-Dekker, de commissie-Lodders en de commissie-Mans. Wij zijn bezig om al deze adviezen in de praktijk te brengen. Het gaat erom dat wij met elkaar -- collega Eurlings zei dit ook heel nadrukkelijk -- een aantal zaken kunnen verbeteren in termen van snellere procedures waarbij wij toch zorgvuldig blijven. Dat laatste zal ik altijd blijven bewaken. Het gaat er niet om dat wij alleen maar versnellen; wij moeten ook zaken verbeteren. Ik ben er heilig van overtuigd dat er nog een wereld te winnen valt. Wij zijn niet voor niets bezig met een Wabo. Wij zijn niet voor niets bezig met een bestuurlijke lus. Wij zijn niet voor niets bezig met een wetvoorstel tot modernisering van de MER. Zo kan ik nog wel doorgaan: de nieuwe Wro, de NSL en met het verminderen van de regeldruk in het algemeen.

In die zin werken wij als kabinet breed aan deze problematiek. Op mijn bordje als minister van Milieu en Ruimte liggen een heleboel projecten waarin ik versnelling en verbetering van procedures wil aanbrengen. Dit dient echter absoluut zorgvuldig te gebeuren, met inachtneming van alles wat met milieu- en natuurkwaliteit te maken heeft. Dat is de inzet. In die zin deel ik de analyse van de heer De Zeeuw. Wij zullen bezien wat bruikbaar is van zijn advies in het kader van al die acties die wij al in gang hebben gezet.

Mevrouw Meindertsma had nog een vraag gesteld die bij het voorgaande aansluit; minister Eurlings heeft deze ook al behandeld. De minister-president heeft heel nadrukkelijk naar voren gebracht een en ander van groot belang te vinden. Binnen het kabinet wordt daarover ook gesproken: waar dat kan, moeten procedures echt worden versneld. Er zijn zeer veel mogelijkheden die ook ten goede komen aan milieu en natuur, zoals bijvoorbeeld alle procedures ten aanzien van windturbines. Ik was gisteren weer eens in het land, in dit geval in de Achterhoek, waar ik de verhalen hoorde over hoe traag het allemaal gaat. Ik moet bekennen dat bij dergelijke verhalen het schaamrood mij op de kaken staat. Ik denk dan: dit kan niet goed zijn voor wat wij met elkaar willen. Windturbines zijn ook van belang voor ontwikkeling van duurzame energie, maar het gaat allemaal traag. Inspraak en alles daaromheen zijn perfect voor elkaar, maar wij doen het met elkaar op een manier waarvan ik denk "dit kan anders". Dat

vonden de mensen die aan die procedure in de Achterhoek hadden meegewerkt, ook. Daar ging het om acht turbines; in 1997 is men ermee begonnen en pas in 2008 waren de besluiten genomen en de turbines geplaatst. Dat is toch niet van deze tijd? Dat moet echt anders kunnen. Daarom kan ik mij heel goed voorstellen dat de minister-president op het recente CDA-congres daarover ook het een en ander heeft gezegd. Ik zal daarover nadrukkelijk met mijn collega's spreken, met name met minister Hirsch Ballin. Het kabinet zal met gezamenlijke voorstellen komen, waarop ik echter, net als collega Eurlings, nu niet kan vooruitlopen. Wat wij gaan doen, zullen wij zeker met deze Kamer delen.

Voorzitter. Minister Eurlings heeft al het een en ander gezegd over belanghebbenden. Ik kan dus alleen nog maar zeggen dat ik, net als mijn collega, een groot voorstander ben van bronbeleid en van het stimuleren van elektrische auto's. Bij dat laatste kijk ik even naar de heer Schouw van de D66-fractie; het is van hartstikke groot belang om daarmee door te gaan, maar wij moeten bij de fusie van nieuwe technologieën, zeker op het gebied van autoverkeer, wel rekening houden met het feit dat het wel een aantal jaren kost voordat het hele autopark op een schonere of nieuwe brandstof is geënt. De rijksoverheid zal, in samenspraak met andere overheden, acties ondernemen om waar mogelijk elektrisch vervoer te stimuleren. Te denken valt aan ons duurzaam inkoopbeleid en ook aan duurzame bedrijfsvoering; daar kunnen wij wat, zeker in regionaal verband, zoals bij lokale vervoersbewegingen. Wij zullen met elkaar optrekken om dit zo snel mogelijk tot een goed resultaat te brengen.

Datzelfde geldt ook in relatie tot de vraag van de heer Smaling. Het kabinet staat voor duurzaamheid en zal zeker aandacht besteden aan de "New Green Deal". Hopelijk hoort deze Kamer daar heel, heel binnenkort nader over.

De **voorzitter**: Daarmee komen wij toe aan de tweede termijn van de kant van de Kamer. De Kamerleden hebben ingetekend voor ruim een half uur; ik ben er echter van overtuigd dat wij dat korter kunnen.

Het woord is aan de heer Hofstra, die als eerste een poging mag doen.

**

*N

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Allereerst wil ik beide bewindslieden hartelijk bedanken voor hun zeer uitvoerige beantwoording. Het is niet mijn gewoonte om inbrengen van tevoren te verstrekken -- ik kan u garanderen dat dit ook altijd zo zal blijven -- maar desondanks zijn veel van mijn vragen beantwoord. Hartelijk dank daarvoor.

Het is mij bij de betogen van de collega's opgevallen dat zij allemaal wat terughoudend zijn in verhouding tot de regering. Eigenlijk mag de regering heel blij zijn met de oppositie in deze Kamer, die eigenlijk nog wat meer ambitie aan de dag legt dan de regering. De CDA-fractie is het dan wel eens met de spoedwet, maar als het wat verder moet gaan, dan moet het wat rustiger aan. Mevrouw Meindertsma verwijt ons dat wij allerlei belangen "verkwanselen". Nee, mevrouw Meindertsma, dan doen wij niet, maar wij moeten onder ogen durven zien dat wij met ons allen in dit land zo veel ingewikkelde regelingen hebben gemaakt dat wij nu niet meer voor- of achteruit kunnen. Dan moet je dus een snoeischaar nemen en die heg een beetje opsnoeien; daar wordt deze mooier van. Dat moeten wij met elkaar durven doen.

Ik heb in mijn eerste termijn niets gezegd over Anders Betalen voor Mobiliteit. Ik vind het onzin om te zeggen dat het allemaal moet worden doorberekend. Het gaat hier om de drukste trajecten in Nederland. Ik zou zeggen: doe niet zo "zunigjes". Het is ook niet erg als er een beetje te veel asfalt zou liggen. Wees nu blij dat als het er ligt, het ook wordt gebruikt. In Frankrijk is het heel simpel: men rekent uit hoeveel stroken nodig zijn en dan doet men er altijd eentje extra bij, waardoor tijdens het werk in uitvoering de automobilisten alleen maar het bordje "110" zien en waarschijnlijk gewoon met 130 km/u doorrijden. Dat zou toch wel een lichtend voorbeeld voor Nederland kunnen zijn.

Collega's Schouw en Smaling hebben weer die wat pessimistische visie gelanceerd over "ja maar, als je meer asfalt aanlegt, krijg je ook meer verkeer". Nogmaals, wees blij dat het wordt gebruikt en geloof in de techniek. Het openbaar vervoer kan ook veel beter -- op dit moment is dat in dit land nog slecht ontwikkeld -- maar de auto zal altijd dominant blijven. Ik vond het wel aardig dat collega Schouw met de elektrische auto aankwam, die voor de luchtkwaliteit waarschijnlijk een goede oplossing biedt. Ik heb tunnels genoemd, evenals dubbeldekswegen. Geloof in de techniek; wij zij in staat het allemaal veel beter te doen. Dat brengt mij ertoe om te zeggen dat wij verder moeten durven gaan.

De heer **Schouw** (D66): Ik neem even de proef op de som. Ik sprak over de bottlenecks en zo. Het Prins Clausplein wordt een nog grotere bottleneck. U zegt "geloof toch in de techniek". Wat gaat wij daar dan mee doen? Vergroten, verdubbelen, ondertunnelen, nog groter, nog complexer? Zijn grenzen de maat?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat kan op zich zo zijn, maar dan moeten wij meer in netwerken denken dan in wegvakken. Vliegtuigen kunnen alleen maar landen als je een slot hebt. Ik voorspel dat het op de weg ook nog zo ver komt dat wij slots moeten hebben; dat zal in de toekomst heel gemakkelijk gaan, via de telefoon of de TomTom. Op dat terrein kan nog zeer veel worden verbeterd. Ik wil u wel nageven dat ik er niet voor ben om heel onsamenhangend te zegen: wij gaan hier heel veel en daar heel weinig asfalt aanleggen. Er zijn trouwens al rijstroken waar Rijkswaterstaat een bufferzone maakt, maar iedereen begrijpt dat het parkeren beter op andere plekken kan gebeuren dan op snelwegen.

Ik koester toch nog wel wat hoop op datgene wat vooral de ministers noemden, namelijk het politieke primaat terughalen. Dat lijkt mij heel verstandig. Ook de uitbreiding naar spoorwegen, naar lokale infrastructuur en wellicht naar woongebieden of bedrijfsterreinen lijkt mij allemaal uitstekend. Ik heb van de zijde van het kabinet ook heel nadrukkelijk een structurele herziening van de Tracéwet beluisterd. Ik heb ook steeds benadrukt dat een spoedwet prima is, maar daarna moeten wij nog een slag maken. De modellen, incluis de fotomodellen, mevrouw de voorzitter, laat ik daarbij maar even voor wat ze zijn.

Ik begrijp nu dat de ambitie zodanig is dat medio 2011 10 van de 30 voorzieningen zijn geopend en dat er dan nog twintig in aanleg zijn. Inderdaad, kilometerpaaltje 50 op de A50 ligt tussen Woerden en de Oude Rijn; mijn complimenten aan de minister van Verkeer en Waterstaat dat hij dat ook heeft herkend.

De elektrische auto is prima, maar dan moet het kabinet één ding doen: voorkomen dat Financiën zegt "accijns op de kW-prijs". Als je dat even niet doet, zal het als een tierelier gaan, maar zodra Financiën zijn zin krijgt, wordt er weer accijns geheven en dan schiet het niet echt op.

Ik bedank het kabinet voor zijn opmerking over het budget. Het is mij duidelijk hoe dat eventueel zou kunnen gaan. Ik miste echter in de beantwoording toch een bevestiging van de stelling van mijn fractie dat wij op langere termijn na die 30 projecten toch nog zeer veel zullen moeten bouwen, ook bij een grotere rol voor het openbaar vervoer of bij een eventueel beprijzingsproject. Minister Cramer heeft gesproken over de robuustheid in de zin van "kink in de kabel, gaan wij het zus of zo doen". Misschien toch nog even concreet de vraag: als nu bij een of twee projecten weer iets misgaat, wat wordt dan door het kabinet ondernomen?

Ik heb een aantal voorbeelden genoemd van radicale versimpeling: noodwet, lex specialis. Ook daar komen wij graag op een later moment op terug. Inderdaad zou het zo moeten zijn dat het "sneller, maar ook wel beter" gaat.

Tot slot: ik heb niets gehoord over de trein naar Parijs. Minister Eurlings, maakt u ons nog gelukkig door te zeggen dat deze met de nieuwe zomerdienstregeling gaat rijden. Vanaf mijn plek in de Kamerbankjes noemde ik de vergiettheorie: als er water in een vergiet, dat oude keukengerei, zit en je houdt je vinger op één gaatje, dan loopt het water harder uit de andere gaatjes. Dat is een heel simpele analogie voor het wegennet: snelwegen en onderliggende wegen.

*N

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ook ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording van onze vragen en interrupties in eerste termijn. Het is goed om te horen dat beide bewindslieden niet alleen het slot van het advies van de commissie-Elverding sneller en beter omarmen maar het gehele advies. Zij onderkennen daarmee dat in de verkenningsfase een afweging van alle belangen moet plaatsvinden. Juist omdat wij in een van de dichtstbevolkte landen van de wereld leven en er zoveel conflicterende belangen met elkaar strijden om de ruimte, gaat het simplisme van de heer Hofstra absoluut niet op. Het gaat juist om het afwegen van de belangen in de verkenningsfase. Ik ben het met de bewindslieden eens -- minister Eurlings zei het zeer expliciet -- dat daarna een zorgvuldige besluitvorming moet plaatsvinden, moet worden doorgepakt en tot uitvoering moet worden overgegaan. Je moet niet steeds herkauwen. Als zich onvoorziene omstandigheden voordoen, kan er natuurlijk worden teruggekomen op een besluit. Het betekent ook dat overheden elkaar niet meer moeten bestrijden en dat duidelijk moet zijn welke overheid in eerste instantie verantwoordelijk is voor de uitvoering.

Zorgvuldige besluitvorming houdt uitdrukkelijk een afweging van de belangen in. Het gaat niet alleen om rekenmethoden of modellen, maar daadwerkelijk om het zichtbaar maken van de belangen. Dat is een integrale aanpak en een ontkokerd beleidsvoorbereidingsproces en betekent een andere ambtelijke en bestuurlijke cultuur. Iedereen spreekt over een te veel aan wet- en regelgeving en dat is ongetwijfeld waar. Wij hebben dat met elkaar gedaan omdat wij de belangen allemaal wilden verdedigen. Er wordt echter veel te weinig gesproken over de kwaliteit van het beleidsvoorbereidingsproces en dat geldt ook voor het essay van Friso de Zeeuw en voor anderen. Zij spreken alleen maar over wet- en regelgeving, terwijl dezelfde dames en heren op stoelen zitten waar zij als bestuurder op lokaal of provinciaal niveau of als projectontwikkelaar daadwerkelijk invulling kunnen geven aan een goed planvoorbereidingsproces. Daarmee begint het.

Er zijn voorbeelden gegeven van bestaande wetgeving waar gezocht wordt naar versnelling: in de Tracéwet, in de bestuurlijke lus die bij ons op tafel ligt, enzovoorts. Ik heb begrepen dat een nieuwe "crisiswet" altijd in de lijn van de commissie-Elverding moet liggen. Het stelt mij zeer gerust dat beide bewindslieden dit uitstralen.

Ik ben ervan overtuigd dat wij de komende periode nog van gedachten zullen wisselen over het NSL-beleid in relatie tot de infrastructurenprojecten. Dat betreft niet deze 30 projecten.

Ik dank de minister van VROM hartelijk voor haar weergave van de stand van zaken bij de geluidshinderwetgeving. Het doet mij deugd dat daarin daadwerkelijk voortgang zit. Ik kan zeggen dat mijn fractie blij is met deze wet en dat zij hoopt op een spoedige invoering.

*N

De heer **Schouw** (D66): Mevrouw de voorzitter. Ik dank beide ministers voor hun antwoorden. Het viel mij op dat de ene minister meer het accent legde op spoed en de andere meer accent legde op de gedetailleerde uitwerking van de wet. Het is heel leuk om dat zo te zien gebeuren rondom een dossier. Ik daag de bewindslieden uit om eens te

kijken of in de tweede termijn de minister van VROM misschien als eerste kan antwoorden en dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich daarbij vervolgens aansluit. Dan is het mooi compleet.

Ik ben blij met de beantwoording. Het is goed dat er op korte termijn een uitgewerkt kader komt rondom de commissie-Elverding. Daarin moeten het ov, het spoor, locaties en de weg een plek krijgen. Wanneer kunnen wij dat behandelen? Ik begreep dat het pas dit najaar naar de Raad van State gaat. Voordat je het weet, zijn wij weer een jaar verder. Het zou aardig zijn als bekeken wordt of hierin wat versnelling kan worden aangebracht.

Aan een crisis- en herstelwet, zoals aangekondigd op het CDA-congres, heeft mijn fractie helemaal geen behoefte. Wij hebben veel meer behoefte aan een New Green Deal die minister Cramer hopelijk in het vooruitzicht heeft. Dat zou een fantastische doorbraak zijn.

Het is plezierig dat de ministers benadrukt hebben dat het niet alleen gaat om wetgeving en procedures, maar ook om een goede kwalitatieve beleidsvoorbereiding. Wij moeten ervoor zorgen dat de mensen die in de hele beleidsketen werken, van bestuurder tot junior beleidsmedewerker, de competenties hebben om bruggen te bouwen, keuzen te maken en daaraan vast te houden. Je ziet dat in ambtelijke en misschien ook wel in private netwerken heel veel mensen vooral op het proces georiënteerd zijn. Men houdt elkaar vooral bezig. Ik wil de aanzet van de minister voor een rijksacademie voor uitvoering steunen. Breid dat uit, certificeer dat, laat iedereen daar verplicht heengaan en maak tempo!

Ik heb er goede notie van genomen dat het kabinet 30 schoppen in de grond wil steken. Dat gebeurt alleen maar als de procedures zijn afgerond. Dat doen wij niet tussentijds. Verder wil het kabinet tien lintjes doorknippen. Dit kan alleen gebeuren als een project echt afgerond is binnen twee jaar. Ik wens de bewindslieden daarbij alle succes. Ik bedoel dit niet cynisch. Ik hoop werkelijk dat het lukt.

Ik dank het kabinet voor de warme ondersteuning van de opmerkingen die ik heb gemaakt over de vergroening van het mobiliteitsbeleid. Ik zou het aardig vinden om met elkaar een idee te ontwikkelen over hoeveel procent elektrische auto's het wagenpark in 2015 zal bevatten. Is dat 5%? Hoe kunnen wij dat realiseren? Of moeten wij de lat nog hoger neerleggen, bijvoorbeeld bij 10%? Hoe gaan wij dat doen? Ik hoop dat de in het vooruitzicht gestelde notitie een beetje van die ambities laat zien.

Ik schrok van de opmerkingen over het prijsbeleid. Wij hebben hier gesproken over tempo, haast, schoppen in de grond en gezegd dat er wat moet gebeuren. Iedereen vindt het prijsbeleid ontzettend belangrijk. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat dit pas in 2018 voltooid is. Dat is nota bene nog ruim negen jaar en dat lijkt mij toch een heel, heel lange voorbereidingstijd. Ik vind dit ook niet passen in de context van de bespreking die wij hier vandaag hebben gehad. Het kabinet zou toch de ambitie moeten hebben om het eerder in 2014 gereed te hebben dan in 2018.

Ik zit nog een beetje in mijn maag met de discussie over de Raad van State die wel of niet over de wet moet adviseren. Ik zie twee dingen. Er is in deze Kamer een lijn neergezet om vooral te investeren in de voorkant van het beleidsproces. Practise what you preach. Dat is dan iets waar ik nog op wil wijzen. Verder snap ik niets van het argument van minister Eurlings. Hij zei: dit is eigenlijk maar een wetje, het gaat hierbij slechts om techniek. Het wetje stelt eigenlijk niet veel voor en daarom hebben wij het niet voor advies naar de Raad van State gestuurd. Echter, wij creëren hier wel een groot, theatraal moment, omdat vandaag deze spoedwet door deze Kamer wordt behandeld. Die twee aspecten verhouden zich op het eerste gezicht dan ook niet helemaal met elkaar. Misschien kan de minister hierover kort en bondig nog iets zeggen en dan met een zodanige tekst dat ik helemaal tevreden naar huis kan gaan.

*N

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik wil beide bewindslieden bedanken voor de beantwoording. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de context nog eens aangegeven. Wij hebben te maken met groeiende mobiliteit en dat vereist een goede aanpak, niet alleen voor de wegen, maar ook voor het openbaar vervoer. Dat betekent dat je de onderliggende structuur voor de wegen in aanmerking moet nemen en dat je naar samenhang moet zoeken. Deze visie spreekt onze fracties erg aan.

Wat ons ook aanspreekt, is de opvatting van de minister dat de politiek weer keuzen moet maken. Die keuzen moeten zorgvuldig voorbereid worden, maar daarna moet de politiek wel kiezen. Daarmee ben ik het helemaal eens. Ik vat het voorgaande zo samen: versnelling, maar ook kwaliteitsverbetering. Aan die versnelling leveren wij vandaag een bijdrage. De twee aspecten moet je daarbij wel in hun onderlinge samenhang bezien. Dat spreekt onze fracties aan.

Dat geldt ook voor de MER-procedure die voor deze projecten geldt. De gevolgen voor de gezondheid en het milieu moeten duidelijk in beeld worden gebracht. Die worden dan ook omschreven en met die gevolgen wordt rekening gehouden. Dat betekent weer dat er rechtsbescherming blijft. Daaraan hechten wij heel erg. Het totale pakket mag geen afbreuk doen aan de zorgvuldigheid. Wij vinden dat wat dat betreft op een goede wijze is gehandeld.

Wat het inwinnen van advies door de Raad van State betreft, wijs ik nog op het volgende. Ik heb met onze bijdrage gezegd te begrijpen dat de minister het vragen van dat advies niet nodig vindt, omdat het hier om een technische wijziging gaat. Wij hebben ons wel afgevraagd of het achterwege laten van dit advies politiek verstandig was, maar goed dat is achteraf praten. Ik meen dat wij in het vervolg iedere keer een zorgvuldige afweging moeten maken.

Voorzitter. Onze fracties zeggen: nu snel aan de slag met inachtneming van de afgesproken

zorgvuldige randvoorwaarden. Ik hoop dat deze wet een succes zal zijn.

*N

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden en beide bewindslieden voor de indiening van het wetsvoorstel. In mijn eerste termijn heb ik de halve waarheid vermeld. De minister van VROM is namelijk medeondertekenaar van dit wetsvoorstel.

De minister geeft aan dat de structurele aanpassing van de Tracéwet na advies van de Raad van State richting het parlement gaat en dat daarbij sprake is van een bredere aanpak. Er is ook aangegeven dat spoor, water en regionale netwerken in aanmerking worden genomen. Ik koppel dat aan het antwoord van de minister inzake de aanpassing van de Algemene wet bestuursrecht. Hij zegt dat deze spoedwet op onderdelen daarvan afwijkt, maar ik neem aan dat wij bij de structurele hervorming van de Tracéwet het een goed op het ander afstemmen en daarbij ook de bestuurlijke lus in aanmerking nemen.

De ministers hebben aangegeven dat het oogmerk cumulatieve effecten is. Dat wil zeggen dat de uitvoering en de aanpak cruciaal zijn. De bewindslieden zijn er niet op ingegaan, maar voor de duidelijkheid herhaal ik dat ook het ontwikkelen van uitvoeringskracht op decentraal niveau erg belangrijk is. Daarover staat ook iets in het NSL. Ik doe daarom graag de suggestie om niet alleen in samenwerking met Rijkswaterstaat en de provincies, maar misschien ook met pps-achtige constructies vaart te gaan maken met de uitvoering. Er zijn heel veel kansen. Ik begrijp met name van de minister van V en W dat het hele traject van Elverding, als het ware het hele tracé-Elverding, de meetlat is voor het kabinetsbeleid. Dat vind ik zeer goed. Dat zorgt voor een grondige voorbereiding en een vlotte uitvoering. Wij kunnen ons in dit idee zeer goed vinden.

Voorzitter. Dan wil ik nog herinneren aan een interessante mededeling van de minister. Collega's wezen er ook al op dat het prijsbeleid in 2018 volledig zal zijn ingevoerd. Dat kan wel eens een zeer intelligente uitspraak zijn, want het prijsbeleid is buitengewoon complex, mijnheer Schouw. Het zal erg veel tijd, moeite en energie kosten om dat in te voeren, maar dit is niet het moment om daarover een discussie te voeren.

De heer **Schouw** (D66): Dit is daarvoor wel het moment. Ik val van mijn stoel. Ik kreeg net een compliment van de heer Hofstra. Ik was stikjaloers, want u zou de grote man van het tempo zijn. U had tenminste ambitie. Nu leg ik de lat bij één onderwerp een beetje hoog, een onderwerp waarop al twintig jaar wordt gestudeerd, en vervolgens neemt u daar afstand van.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Nee, ik neem geen afstand van het prijsbeleid. Ik ben daar groot voorstander van; onze fractie ook.
De heer **Schouw** (D66): Maar u gaat nu toch niet het kabinet ruimte bieden voor een excuus, zodat het kan wachten tot 2018. Het wordt natuurlijk 2019, 2020.

De heer **Janse de Jonge** (CDA): Wij zullen afwachten waarmee het kabinet komt. De minister heeft zojuist meegedeeld dat het wetsvoorstel na advies door de Raad van State zeer binnenkort naar het parlement wordt gestuurd. Dan zien wij de concrete voorstellen en dan zullen wij er nog eens over discussiëren.

*N

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ook ik complimenteer de twee ministers voor de uitvoerige en ter zake kundige beantwoording. Ik heb minister Eurlings nog proberen aan te praten dat hij zichzelf steeds herhaalt. Hij antwoordde dat hij consistent was. Daar heeft hij natuurlijk gelijk in. Dat geef ik grif toe.

Ik ben het graag met mevrouw Meindertsma eens dat wij in een klein en buitengewoon atypisch landje met ontzettend veel mensen leven. Dit is natuurlijk een cliché, maar er is weer 560 km rijstrook gepland en dat baart ons zorgen. Met name als je kaarten op wat grotere schaal ziet, bijvoorbeeld van UNEP, merk je dat Nederland een piepklein landje is met Vlaanderen en het Ruhrgebied er omheen. Dan zie je dat Nederland een vies hoekje van de wereld is en dat is zorgelijk. Op kaarten van het NMP zie je het verschil tussen Nederland in 1960 en Nederland nu. Dan word je erg weemoedig, omdat je dan merkt hoe weinig bebouwing en infrastructuur er in 1960 was. De voorzitter en ik waren toen heel vrolijke kleuters. Wij kunnen ons nog herinneren hoe mooi het was. Wij hebben dus zorgen en vragen ons af hoe je alle functies in dit land goed kunt combineren.

Minister Eurlings heeft pas nog met de Tweede Kamer over de mobiliteitsaanpak gediscussieerd. Er werden goede opmerkingen gemaakt. Ik heb het MIT-projectenboek er nog eens op na geslagen. Minister Cramer heeft laatst in een ander debat gezegd: geen visie zonder projecten, maar ook geen projecten zonder visie. Dat is allemaal waar, maar volgens de SP-fractie hebben wij nog geen antwoord op de vraag hoe je het landgebruik optimaliseert. Het is van cruciaal belang dat je daarvoor een model vindt. De heer Hofstra zei: kom met een plan. Wij zeggen: doe het maar. Wij zien reikhalzend uit naar de AMvB ruimte, maar zelfs daarin zul je allerlei deelfacetten en verschillende functies niet terugvinden. Ik daag de ministers uit om dit punt in het kabinet aan de orde te stellen. Wij moeten de lat hoger leggen. Wij moeten proberen een model te vinden waarmee wij de functies van het landelijk en stedelijk gebied kunnen optimaliseren.

Ik wijs er speciaal op dat de bepalingen van de EU-richtlijnen voor natuur, water en lucht voor Nederland streng zijn. Wij onderschatten wat dat betekent voor de andere functies. Minister Eurlings zegt daar later dit jaar op terug te komen, maar het leggen van de spitsstroken door Natura 2000-gebieden is echt een probleem. Ik heb het

onderwerp Natura 2000 hier ook behandeld, maar zoals ik het zie is dat leggen van die spitsstroken vrijwel onmogelijk. Er zal wel weer een oplossing komen, maar het zou mooier zijn als wij een model zouden vinden dat vanzelf zorgt voor het optimale.

Minister Cramer heeft gesproken over meten en rekenen. Ik vond dat zij een heel goed verhaal had. Nogmaals, de commissie-Verheijen mag een meer prominente plaats in het geheel hebben. Ieder schaalniveau heeft zijn specifieke probleem. Vaak is het een kwestie van "emerging properties" die bepalen of je lokaal, regionaal of nationaal een bepaalde ingreep moet doen. Dat geldt ook hiervoor.

Over modellen is altijd een hoop gedoe. Geen model is ideaal, maar naarmate de wetenschap vordert, worden de modellen beter. Van ingewikkelde modellen komen wij meer tot consensusmodellen. Bijvoorbeeld voor uitspoeling waren er vroeger allerlei ingewikkelde modellen, maar nu is er een consensusmodel. Dat is bruikbaarder voor het hele land, dus laten wij vooral niet vergeten dat de wetenschap vordert en het beleid kan helpen om betere gereedschappen in te zetten die begrijpelijk zijn voor de bevolking en ook voor de Raad van State.

Ik kom bij Elverding. Dat de man nog geen standbeeld heeft bij de ingang van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, verbaast mij. Ik heb het idee dat minister Eurlings nog nooit zo'n prachtig rapport heeft gelezen. Dat standbeeld moet dan natuurlijk door de heer Duivesteijn worden onthuld, de schrijver van het vorige rapport over de wegen in dit land. Onze fractie vindt het rapport van Elverding wel duidelijk. Wij hebben er een paar kanttekeningen bij, met name over fase 4. Dat is ook een beetje naar aanleiding van het debat van vandaag. Er wordt toch een stukje Elverding in deze wet gezet en het totaal van Elverding wordt opgespaard voor de nieuwe tracéwet. Fase 4, met name de oplevertoets, baart onze fractie in zoverre zorgen dat het hele traject nu geacht wordt te zijn gebudgetteerd. Als het daarna tegenvalt op het gebied van het milieu, waar is dan het geld om die oplevertoets ex post te bekostigen?

De tracéwet in wording is vooruitkijken; wij hebben het er nu niet in extenso over. Ik heb wat zorgen daarover, ook als het beleid zich vertaalt naar provincieniveau, met name wanneer de beheersverordening buiten werking kan worden gesteld als een tracébesluit eenmaal een projectbesluit is geworden, zoals in Elverding staat. Daarmee zet je een nieuwe figuur zoals de beheersverordening vrij snel buitenspel. Als provincies dit via een inpassingsplan snel kunnen doorzetten, verliezen wij toch een stukje poldercultuur. Ik weet niet hoe dat uitpakt in onze structuur, in onze manier van communiceren in dit land. Ik vraag er graag nog aandacht voor. Gelukkig is minister Cramer bezig een monitorinstrument voor de Wet op de ruimtelijke ordening te maken. Dat zal helpen om eventuele problemen voor te zijn.

Over de Raad van State is veel gezegd. Het is duidelijk hoe de minister erin staat. Hij zegt dat een paar maanden het verschil van dag en nacht kunnen maken. Dat is niet waar, want die paar maanden zijn wij al kwijt. Ik begrijp de uitspraak, maar die is onderuit te halen. Minister Eurlings, doe net of u een bankier bent, zeg dat het u spijt dat u het niet anders hebt aangepakt en u hebt onze goodwill.

*N

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor de beantwoording van de vragen. Zij hebben dat met groot enthousiasme gedaan. Toch blijft bij mijn fractie een gevoel van spanning. Er wordt gesproken over versobering, over de begrenzing op het gebied van luchtkwaliteit en over de bevriezing van de gegevens. Tegelijkertijd wordt beargumenteerd dat de zorgvuldigheid behouden blijft. Mijn fractie kan het niet helpen dat zij een aantal van die maatregelen toch ziet in een reeks van maatregelen in de afgelopen jaren, vanaf 2003, waarin iedere keer weer aan de gegevens wordt gemorreld op het moment dat die in de praktijk problemen blijken op te werpen voor grote infrastructurele werken.

Het valt mijn fractie ook op dat er in de beantwoording een relativering is van modellen op projectniveau en dat tegelijkertijd wordt gekeken naar grote planconstructies zoals het NSL met allerlei mogelijkheden op programmaniveau om die problemen op te lossen. Het nadenken, bijvoorbeeld over modellen op projectniveau, heeft vaak ook te maken met voortschrijdend inzicht op bepaalde terreinen. Bijvoorbeeld de vraag op welke afstanden de luchtkwaliteit moet worden gemeten, heeft veel te maken met onderzoek naar de schadelijke effecten van bepaalde vormen van uitstoot. Geneeskundig onderzoek levert vaak meerdere inzichten op. Het is goed dat in die discussies dergelijke inzichten worden meegenomen.

Ik kom bij het punt van de rechtszekerheid. Beide ministers hebben gezegd dat de procedures voor inspraak en beroep in stand blijven, maar dat was niet mijn punt in eerste termijn. Met name was mijn argumentatie dat de MER specifieke informatie geeft die ook relevant is voor degenen die hun zegje willen doen en eventueel in beroep willen gaan tegen bepaalde plannen. Juist op het niveau van de informatievoorziening wordt zwaar versoberd.

Beide bewindspersonen hebben gezegd dat de politiek keuzes moet durven maken. Ik zal de laatste zijn om dat te bestrijden, maar dan moeten het wel keuzes zijn die je met open ogen, met alle informatie kunt maken. Anders loop je het risico keuzes te maken op verkeerde gronden.

De **voorzitter**: Wij zijn toegekomen aan de tweede termijn van de kant van de regering. Ik geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Maar u hebt zelf besloten om te wisselen.

**

*N

Minister **Cramer**: Voorzitter. Wij zijn een duo. Ik wil niet zeggen een Jacobse en Van Es, want dat zou precies het tegengestelde zijn van wat wij hier hebben betoogd: niet sjoemelen, maar serieus en zorgvuldig zowel de snelheid als de kwaliteit afwegen. Wij kunnen af en toe met een snoeischaar rondlopen, maar wij doen dat dan wel met een geavanceerd schaartje.

De heer Hofstra vraagt wat wij doen als een project misgaat. Dan komen er extra maatregelen. Dan moeten wij iets anders doen om ervoor te zorgen dat wij binnen het NSL blijven.

Mevrouw Meindertsma heeft gezegd dat een goed voorbereidingsproces cruciaal is en dat het niet alleen gaat om versnelling en verbetering van de wet- en regelgeving, maar ook om onze eigen aanpak en onze eigen procedures. Ik ben het daar volkomen mee eens. Wij kunnen ook heel veel verbeteren. Daarom vind ik het heel goed dat er een rijksacademie is opgezet door Verkeer en Waterstaat om de mensen te trainen op projectmanagementgebied. Het is een kunst; je doet dat niet zomaar even als je het nog nooit hebt gedaan.

De heer Van den Berg is blij te horen dat de milieueffectrapportage nog goed wordt meegenomen en dat milieu- en gezondheidsaspecten daarbij zorgvuldig worden gewogen. Ik kan u verzekeren dat wij dat absoluut doen.

De heer Janse de Jonge zegt dat de uitvoeringskracht op lokaal niveau van groot belang is. Ik ben het daar ook volstrekt mee eens. Het sluit aan bij hetgeen ik hiervoor heb gezegd. Het is niet alleen wet- en regelgeving; je moet er ook voor zorgen dat je met elkaar op een goede manier samenwerkt en door één deur komt.

Ik kom bij de heer Smaling. Ik was in die tijd ook een vrolijke kleuter en ik heb hetzelfde ervaren. Er kwamen steeds meer wegen en het werd steeds voller en drukker. Dat is ook een van de redenen waarom ik gemotiveerd ben om in dit kleine landje met alle opgaven die wij hebben het beleid zodanig verder te ontwikkelen dat wij inderdaad ruimte houden voor open ruimte. Wij willen steden ontwikkelen op een manier die kwaliteit heeft en wij streven een duurzame ontwikkeling na. Daar gaat het allemaal precies om. Als je dat goed wilt doen, heb je altijd keuzes te maken. Dat zei de heer Eurlings ook. Wij zullen er daarbij zeker ook rekening mee houden dat de wetenschap altijd vordert. Wij zullen ook rekening moeten houden met nieuwe inzichten. De heer Laurier maakte eenzelfde opmerking.

De heer **Smaling** (SP): Als de minister twintig jaar geleden -- ik weet niet wat zij toen deed -- had gehoord van het begrip "snelwegpanorama", had zij zichzelf echt op de dijen geslagen van het lachen. Dat wil zij toch niet ontkennen?

Minister **Cramer**: Over de snelwegpanorama's komen wij nog te spreken. Ik heb al eerder met de Tweede Kamer gewisseld wat ik in de jaren tachtig deed.

De heer Laurier vroeg of wij echt bezig zijn om voortschrijdend inzicht mee te nemen in die modellen. Wij zijn bezig met het gezondheidsonderzoek waar hij naar vraagt, dus hij wordt op zijn wenken bediend als het gaat om het verbeteren van de kwaliteit van die kennis. Wij weten wel dat het NSL niet alleen een kwestie is van natuur en milieu, maar zeker ook van de gezondheid van de burger, want daar doen wij het allemaal voor.

*N

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Mij resteren nog een paar vragen om te beantwoorden. Er is een opmerking gemaakt over het belang van het voorkomen van bottlenecks. Ik ben daar in mijn eerste termijn niet zo op ingegaan, maar ik kan dat belang alleen maar onderstrepen. De plekken die wij met deze spoedwet aanpakken, zijn vaak bottlenecks. Ik zie de uitdaging om te voorkomen dat het dan elders weer gaat stokken. Het is van belang om te zeggen dat er een verkenning plaatsvindt bij het Prins Clausplein, maar veel belangrijker en fundamenteler is dat het bij de mobiliteitsaanpak de bedoeling is om bottlenecks te voorkomen en dus meer te stroomlijnen naar een soort vast profiel. In ons land heb je veel meer dan in andere landen continu verschillende breedtes en dat leidt tot onnodig veel fileleed. Ons streven is om zo veel mogelijk extra wegcapaciteit te laten ontstaan door het vergroten van de capaciteit van bestaande wegen. Ik vind het van belang om daarbij de prioriteit te leggen in plaats van overal kriskras nieuwe doorsnijdingen te doen. Het blijkt bij de A6/A9 te lukken, dus het moet mogelijk zijn om de vergroting van de capaciteit gepaard te laten gaan met niet meer, maar juist minder overlast voor de omgeving. Dat klinkt een beetje paradoxaal, maar dat kan wel degelijk als je op de inpassing let.

De heer Hofstra en anderen juichen de uitbreiding van het spoor en van de regionale wegen toe. Daarmee gaan wij inderdaad aan de slag. Zoals ik al heb gezegd, willen wij wat doen om de elektrische auto te stimuleren. De heer Schouw en de heer Hofstra juichen dat toe en zo staan zij weer schouder aan schouder met ons. Het is van belang om de technologische ontwikkeling te bevorderen en de switch te maken in de perceptie van mensen.

Het Beneluxparlement maakt zich terecht druk om de trein naar Parijs, zoals de heer Hofstra opmerkte. De baan is klaar, maar het probleem is dat er geen treinen zijn. Ik ben ingenieur, maar erg theoretisch en weinig praktisch, dus ik kan het ook niet helpen; wij moeten wachten tot de treinen beschikbaar komen. Volgens de huidige planning zal het tijdelijk vervoer tussen Rotterdam en Amsterdam met 160 km/u op zijn vroegst rond de zomer zijn en grensoverschrijdend op zijn vroegst rond het eind van het jaar. Wij wachten op treinen, het is niet anders. Een schrale troost is misschien dat volgens het Beneluxparlement de Beneluxtrein, die naar hem is genoemd, in elk geval langer blijft rijden, want die trein rijdt sowieso zolang er geen

hsl is. Naar mijn smaak blijft die trein ook daarna nog rijden, maar daarover zijn wij nog in overleg met de Belgen.

Mevrouw Meindertsma zei terecht dat het gaat om zorgvuldigheid, maar het gaat ook om snelheid, in de zin dat wij niet continu blijven herkauwen. Als je goede redenen hebt, moet je altijd van een besluit kunnen afstappen, maar de procedure moet niet zijn dat je iedere keer als bij een Echternachprocessie zoveel stappen terug moet, terwijl je net wilt doorpakken. Zij zegt terecht dat de kwaliteit van de beleidsvoorbereiding cruciaal is, net als de bestuurscultuur dat wij ons zelf ook aan termijnen houden, want vaak zat en zit de vertraging in te weinig kleur bekennen als bestuurder. We moeten niet alleen naar de wetgeving kijken, dan schuiven we te veel van ons eigen bordje af. Ik ben ook blij dat zij net als velen hier afsloot met positieve bewoordingen over deze wet. Het is aan ons om dat vertrouwen waar te maken.

De heer Schouw sprak over goede beleidsvoorbereiding en competenties, waarover wij het in de repliek in eerste termijn ook hebben gehad. Dat is helemaal terecht. Die 30 schoppen in de grond en om en nabij 10 lintjes zijn van belang om de druk heel hoog te houden, ook voor onszelf, en gefocust te blijven. In het kader van de nieuwe bestuurscultuur houd ik ervan om afrekenbaar te zijn en die druk heel hoog te houden, om te voorkomen dat het verslonst. Daarmee neem je wel risico, maar ik ben geen minister geworden om risicoloos mijn jaren uit te zitten.

Wij gaan ook voor invoering van de kilometerheffing, zo snel als het kan. Ik vind het cruciaal om te zeggen dat wij geen dag zullen verspelen, want dit is van belang. Het enige is dat wat wij gaan doen, complex is en in de hele wereld zijn weerga niet kent. Het moet ook niet overhaastige spoed zijn waardoor het stukloopt. Wij krijgen deze kans nu één keer en moeten het dan ook goed doen. De heer Schouw vroeg waarom er een aantal jaren is gemoeid met de invoering. We zullen zien of dat 16, 17 of 18 jaar is, maar je hebt een aantal jaren nodig om dat gigantische autopark van miljoenen auto's om te bouwen. Dat zou niet in één klap kunnen worden ingebouwd, en het systeem met het back office kan ook niet ineens al die transacties aan. Daar zit een rem, zodat je die invoering stap voor stap moet doen. Wanneer de wetgeving door de Kamers is en de eerste auto met het nieuwe systeem rijdt, is dat het nieuwe systeem en dan wordt dat stap voor stap verder ingericht. Wij gaan ervoor, geen twijfel over onze inzet, maar juist omdat wij ervoor gaan, moeten wij ook niet over een halfjaar stuklopen door onzorgvuldigheid. Wij zullen geen dag verspelen.

Over de Raad van State heb ik veel gezegd. Ik heb geprobeerd om daar niet defensief in te zijn, met de wijsheid van nu. Het was voor ons in die zin geen punt dat wij bang voor iets waren of iets te verbergen hadden, maar toen de discussie opkwam, was het van september alweer december geworden. Wij zijn bij de Raad van State geweest, zeg ik tegen de heer Smaling. De oprechte mening van de regering was, net als bij andere voorstellen die ik zojuist noemde, dat er geen reden was om opnieuw naar de Raad van State te gaan. Achteraf hadden wij in december of januari kunnen zeggen dat het niet tot vertraging had geleid, als wij in september waren teruggegaan. Maar toen wij in december op het scherpst van die discussie stonden, had het wel tot verdere vertraging geleid.

Met de wijsheid van nu hadden wij misschien een andere keuze gemaakt, maar de regering heeft oprecht de analyse gemaakt of wij voor de tweede keer terug moesten of niet. Op basis van de inhoudelijke feitelijkheid was de conclusie dat dit niet hoefde, maar deze had ook heel anders kunnen uitvallen. Het was geen doelredenering. Ik heb de signalen goed gehoord, maar ik hoop dat men begrijpt hoe het is gegaan en dat er niets achter zat. Als wij dat in september onmiddellijk hadden gedaan, hadden wij dat misschien voor december teruggekregen, maar dat is met de wijsheid van nu. Wij dachten in het begin misschien dat de behandeling al in oktober zou zijn, maar dat is hoe het loopt.

Dank voor de positieve woorden van de heer Smaling over onze repliek. Onze inzet is om zo veel mogelijk extra capaciteit op de weg te bereiken door de capaciteit van bestaande wegen te vergroten, maar dat kan niet overal. Dat doen wij met deze spoedwetprojecten. Dat zijn allemaal wegen die er al liggen. Die maken wij iets breder en passen wij in. Het moet mogelijk zijn om die grotere capaciteit geen afbreuk te laten doen aan de leefbaarheid van de omwonenden. Daarmee proberen wij het groene karakter van ons land zo veel mogelijk overeind te houden.

De heer Smaling heeft de mobiliteitsaanpak ook positief genoemd. Daarmee proberen wij ook de bottlenecks uit het wegennet te halen. Volgens recent TNO-onderzoek zou de luchtkwaliteit aanmerkelijk beter zijn, als je onze wegen die continu vastlopen, zou vervangen door dezelfde wegen waarop het redelijk constant doorloopt. De heer Smaling zou zeggen dat oneindige capaciteit ook weer een aanzuigende werking heeft. De waarheid ligt ergens tussen die twee, maar ik wil wel zeggen dat die flessenhalzen ook niet goed zijn voor het milieu. Met onnodige files bij Leiderdorp, file nummer een of twee van het land, is niemand geholpen. Wij proberen ons beleid in dit opzicht in elk geval verstandig te maken.

Ik heb al gezegd dat ik terugkom op Natura 2000, samen met de minister van LNV. Wij gaan hier serieus mee om. Dit is geen doelredenering om alles aan de kant te schuiven, maar wij denken dat de bedoeling van Natura 2000 is dat er een stuk maatwerk kan plaatsvinden. Wij kijken hier precies naar en komen daar zeker op terug.

De opleveringstoets wordt natuurlijk wel bekostigd, om even vooruit te lopen op wat gaat komen. Ik durf nog verder te gaan. Het kan zijn dat je op basis van vuistregels denkt uit te komen, maar dat later bij de opleveringstoets blijkt dat er meer nodig is. Dan moet je ook een soort marge hebben, in het mandje, zoals ik zei, om een aantal extra dingen te kunnen doen en te financieren om in de praktijk die extra bescherming te bieden. Het is juist de bedoeling dat wij dit punt meenemen.

Dan kun je tegen mensen zeggen dat zij hoe het ook zij, linksom of rechtsom, in de praktijk voldoende zijn beschermd bij de opleveringstoets. Wij zijn dit nog aan het uitwerken, maar die opleveringstoets zal gewoon gebeuren, net als eventuele extra maatregelen. Het gaat erom dat mensen niet tien jaar van tevoren een stuk zekerheid denken te krijgen op de tafel van de rechter, maar dat zij, als de weg er echt ligt, in de praktijk die zekerheid hebben door die toets en door de maatregelen die wij als gevolg daarvan nemen.

De heer **Smaling** (SP): De commissie-Elverding benadrukt heel sterk de behoefte aan budgetzekerheid van projecten in de toekomst. Dat lijkt mij logisch, maar het houdt volgens mij op bij de implementatiefase. De opleveringstoets kan uitwijzen dat er helemaal geen negatieve milieueffecten zijn, of juist een heleboel, waardoor je extra budget nodig hebt. Het is dus een flexibel deel van het budget, dat je niet in een begroting opneemt omdat je niet weet of je het nodig hebt.

Mevrouw **Meindertsma** (PvdA): In het verslag heb ik gevraagd of er een opleveringstoets was. Ik kreeg als antwoord dat die er niet zou komen. Ik ben heel verheugd dat ik in het staartje van dit debat alsnog hoor dat wij bij deze projecten toch een opleveringstoets krijgen. Ik dank de minister hartelijk voor deze toezegging.

Minister **Eurlings**: Ik ben bang dat ik dan toch te Limburgs spreek, met mijn enigszins toenemende vermoeidheid; mijn excuses daarvoor. Laat ik proberen om goed gearticuleerd te zeggen dat ik het had over Elverding-2, wanneer wij grotere projecten gaan uitvoeren, waarbij de zekerheid niet zit in de modelvorming van tevoren, maar in de opleveringstoets in de praktijk. Ik dacht de vraag van de heer Smaling zo te begrijpen dat hij zegt: als je straks geen budget hebt, is het een wassen neus. Dan ga je wat opleveringstoetsen uitvoeren als de weg er ligt, maar dan is er niets meer. Wat ik wil zeggen is, dat het voor een deel gaat om de kwaliteit van de vuistregels. Die moeten dan weer zo precies zijn dat je er een inschatting van kunt maken waar je ongeveer uitkomt. Dan moet je een onzekerheidsmarge hebben. Hoe je het in het begin financieel begroot, is ook een technische zaak. Ook het ministerie van Financiën zal meekijken. Misschien moet je een soort marge of buffer aanhouden. Het punt dat ik hier wil maken, is dat de opleveringstoets serieus is en dat wij extra maatregelen zullen nemen als die nodig zijn.

Wat betreft de 30 lopende projecten is het monitoringsysteem NSL en de saneringstool het instrument, zoals de minister van VROM zei.

De doorzettingsmacht is genoemd in het kader van het programma Randstad Urgent. Het is puur een ultimum remedium, als de zaak blijft hangen op bestuurlijke tegenstellingen. Het spreekt voor zich dat het niet de voorkeursvariant is en dat je altijd probeert er samen goed uit te komen. Het zou ook kunnen dat alleen al het hebben van een stok achter deur ertoe bijdraagt dat men er samen goed uitkomt. Het programma Randstad Urgent is overigens voorgelegd aan de raden en staten in de Randstad, met de vraag: wat vindt u van een degelijk ultimum remedium als men er echt niet uitkomt? Tijdens de bijeenkomsten, zowel in de kerk hier als in Amsterdam bleek dat het overgrote deel van de aanwezigen daarvoor was, hoe gek het ook klinkt. Het is een beetje paradoxaal. Maar onze bedoeling is dus juist dat het hebben van zo'n instrument ertoe bijdraagt dat je het nooit hoeft te gebruiken, als u begrijpt wat ik bedoel. Het klinkt een beetje gek, maar ik hoop wel dat het zo uitwerkt. Tot nu tot gaat het goed met het programma Randstad Urgent en ik denk dat het gelijkelijk zou kunnen werken in andere gevallen.

De heer Laurier van de fractie van GroenLinks had het over een gevoel van spanning. Ik doe een poging om dit gevoel bij hem weg te nemen. De heer Laurier zegt dat hij het gevoel heeft dat er sprake is van versobering. Het kabinet heeft het wel over zorgvuldigheid, maar die is versoberd. Het aantal kilometers onderzoeksgebied wordt beperkt enzovoort. Ik kijk even terug naar de wijze waarop wij een jaar of vier, vijf geleden omgingen met het onderzoeksgebied. Hoeveel wij toen rekenden, was helemaal het "issue" niet. Wij rekenden helemaal niet meer bij dit soort projecten dan wij nu voornemens zijn te doen. De wetgeving was ambigu en hoe ver wij moesten gaan was niet nadrukkelijk beschreven. Het probleem ontstond, toen op een gegeven moment een van de projecten daarop viel dat er geen enkele lijn meer was in de zin van: hoe ver moet je gaan? Wij hebben topexperts gevraagd om aan te geven hoe wij met de uitspraak moesten omgaan. Hoe ver moesten wij rekenen? 0,5 km, 1 km, 5 km, 10 km? Waar houdt het op? De experts kwamen er niet uit, in mijn normale mensentaal gezegd. Dit leidde ertoe dat bij een project mensen op een gegeven moment zo ver gingen, om alle risico's uit te sluiten, dat zij bij een stukje autosnelweg al 100 km verder aan het rekenen waren wat dit voor de luchtkwaliteit betekende. Welnu, dan is echt niets meer mogelijk en verslobbert alles. Dat was een paar jaar geleden niet de bedoeling. Juist de ambiguïteit van de wetgeving leidde ertoe dat steeds onduidelijker werd wat je moest doen en niet. Ik denk dat nu duidelijkheid wordt geschapen, en dat is goed voor het geven van een stuk zekerheid rond relatief kleine projecten. Als je hebt gedaan wat je moet doen, kun je ook wel met enig vertrouwen de rechtsgang aan. Wij hebben ons driekwart jaar het hoofd gebroken en de hersens gepijnigd over de vraag hoe ver wij nu moeten gaan. Zelfs op die vraag was nauwelijks een goed antwoord meer te geven, laat staan dat wij een en ander goed zouden kunnen invullen en effectueren. Als men een paar jaar terugkijkt in de tijd, zal men zien dat wat wij nu doen zeker zorgvuldig is. Het enige punt is dat er ook sprake moet zijn van rechtszekerheid. Op dat punt was de wetgeving tot nu toe gewoon te weinig solide.

Tegen de heer van den Berg zeg ik dat ik heb geprobeerd aan te geven wat de context is. Ik onderken het belang van het onderliggende wegennet. Ik ben het zeer eens met zijn opmerking

over het keuzes maken door de politiek. Dit is mij uit het hart gegrepen, maar de rechtsbescherming blijft. Dat is nadrukkelijk gezegd door mijn collega van VROM. Ik ben het ook zeer eens met de opmerking van de heer Janse de Jonge over de uitvoeringskracht en het innovatieve karakter van de markt. Wij zien "Elverding" inderdaad als een meetlat voor het kabinetsbeleid.

Wij zijn langs de Raad van State gegaan. De enige vraag was of wij er nog eens langs moesten. Daarmee heb ik ook gereageerd op de vraag hoe wij hiermee moeten omgaan. Is de zaak dan zo klein dat wij niet langs de Raad van State moeten? Neen, het is weliswaar een wetsvoorstel dat gaat over de wat kleinere projecten, maar het is wel een heel belangrijk wetsvoorstel. Het kabinet denkt hiermee oprecht in staat te zijn om projecten die jarenlang zijn verslonsd, vlot trekken. De lat ligt heel hoog en ik ben zeer dankbaar dat ik na deze goede gedachtewisseling van zeer velen uwer positieve bewoordingen heb gehoord. Mocht de eindstemming in uw huis dit ook uitwijzen, dan zullen wij er alles aan doen om het in ons gestelde vertrouwen op dit punt waar te maken. Ik zie uit naar Elverding-2. De wetgevingsnota komt al dit voorjaar, dus wij gaan ermee aan de slag. Dit zal uiteindelijk in het najaar resulteren in de echte wet. Dat komt omdat wij echt hechten aan een goed contact met de basis: de maatschappelijke organisaties, milieuverenigingen en wat dies meer zij.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik bedank beide ministers voor hun reactie in tweede termijn.

Ik constateer dat de fractie van GroenLinks stemming wenst over het wetsvoorstel. Wij zullen daarover volgende week dinsdag stemmen.

**

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

*B

!Energie-efficiëntie!

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- het wetsvoorstel Regels omtrent energie-efficiëntie (Wet implementatie EG-richtlijnen energie-efficiëntie) (31320);

- het wetsvoorstel Wijziging van de Elektriciteitswet 1998 en de Gaswet ter verbetering van de werking van de elektriciteits- en gasmarkt (31374).

De beraadslaging wordt hervat.

*N

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van onze vragen in de eerste termijn. Op dit late tijdstip beperk ik mijn tweede termijn tot twee punten.

Bereiken wij door het aannemen van dit wetsvoorstel energiebesparing? Dat is de grootste twijfel van mijn fractie. De minister heeft ons er nog niet van overtuigd dat dit het geval is. De consument moet een beter inzicht krijgen in zijn gebruik. Daartoe krijgt hij van zijn leverancier één maal per twee maanden een overzicht gebaseerd op dagwaarden. Wat kan hij daaruit concluderen? Stel dat hij een zeer geïnteresseerde consument is en toestemming geeft aan zijn netbeheerder om de kwartier- en uurwaarden door te geven aan zijn leverancier. Dan krijgt hij na twee maanden een gespecificeerd overzicht. Daarin kan hij op dag x op moment y piekgebruik constateren. Moet die consument zich dan herinneren welk apparaat hij op dat moment in werking heeft gesteld? Ik stel mij hetzelfde voor als bij een telefoonnota. Als ik één lang en duur gesprek naar het buitenland heb gevoerd, dan herinner ik me dat na twee maanden waarschijnlijk nog wel. Dat lukt me echter niet als het er een heleboel zijn geweest. Kan de minister nog eens uitleggen hoe zij dat precies ziet? Hoe gaan de meter en de meetwaarden die hij produceert, een actieve houding van de consument stimuleren?

De discussie over de pilots bracht meer verwarring dan helderheid. Ik begon me op een gegeven moment af te vragen wat de minister eigenlijk onder een pilot verstaat. Het suggereert volgens mij dat je iets gaat proberen. In dit geval, zo heb ik begrepen, bestaat er in elk geval een verplichting bij grootschalige renovatie, nieuwbouw, op aanvraag mits verantwoord en bij reguliere vervanging; de minister heeft beloofd op dit laatste nog in te gaan. Vormen deze gebruikers nu een pilot, dé pilot, meerdere pilots? Zijn er nog andere proefprojecten? In mijn eerste termijn heb ik al gevraagd of er al positieve of negatieve resultaten zijn te melden op basis van bestaande proefprojecten.

De netbeheerder heeft geen commercieel belang bij de individuele meetdata, maar moet wel niet-geringe investeringen doen in de individuele slimme meter. De minister zei bovendien dat de netbeheerder de lasten moet dragen, ook als het project mislukt. Wanneer is volgens de minister een project mislukt? Wat zou dat voor netbeheerders in financiële zin betekenen? De kost gaat voor de baat uit, maar wat als die baat niet volgt? De netbeheerder moet dat allemaal dragen, maar betalen wij dat als belastingbetalers uiteindelijk niet allemaal?

Over de baten bestaat grote onzekerheid: tussen 0,1 en 2,0 mld., bovendien gespreid over 50 jaar. Meters gaan vijftien jaar mee, dus dan zijn ze inmiddels al drie keer vervangen. Ook is er nog geen zekerheid over het gedrag, omdat het gedrag van de consument niet voorspelbaar is. Ik begrijp dat de minister geen garanties kan geven, maar het blijft een wankel geheel.

De minister heeft het mijn fractie vandaag niet gemakkelijker gemaakt. Wij zullen aanstaande dinsdag in de fractie ons definitieve standpunt bepalen.

*N

De heer **Doek** (CDA): Voorzitter. Ik heb er toch behoefte aan om nog even te zeggen dat de introductie van die moderne slimme meter natuurlijk ook een grote kans biedt aan het Nederlands bedrijfsleven. Wij spreken allemaal over innovatie. Het is toch goed om te weten dat Nederland marktleider is bij de ontwikkeling van dit soort meters. Dat geldt met name voor een groot bedrijf uit de omgeving van Lochem. Dat is in Gelderland; ik kon niet nalaten om dat toch even te zeggen. Ik dank de minister voor de antwoorden die zij gegeven heeft.

De heer **Reuten** (SP): Er zit een kleine meterproducent in Nederland maar de grote producenten, waar het om draait, zitten in het buitenland.

De heer **Doek** (CDA): Dank voor uw aanvulling. Ik zou zeggen: koop Nederlandse waar. Overigens moet het Europees worden aanbesteed en dan zien wij wel wie er wint.

De minister wil in de eerste periode -- ik zou het geen pilotperiode noemen -- waarin wij op grond van de Europese richtlijn, wetsvoorstel 31320, alvast moeten beginnen, een aantal aspecten nader bekijken: waarom, de prijs, allerlei effecten en met name de communicatie. Dat lijkt mij verstandig want vandaag blijkt al, tijdens een debat tussen ingewijden, dat er nog een heleboel misverstanden bestaan. Het is niet verwonderlijk dat die er ook zijn bij de burgers.

Ik heb antwoord gekregen op de vraag op welke manier wij omgaan met het nieuwe monopolie dat ontstaat onder netwerkbedrijven en netbeheerders. De minister heeft ons gerustgesteld; het zal een van de taken van de NMa zijn om daar goed op te letten. Ik dank de minister daar hartelijk voor.

Aan het volgende punt hecht ik groot belang, al was het maar voor de verslaglegging. Het betreft het onderwerp van de vervaltermijnen. Met het antwoord van de minister wordt weergegeven wat er nu in die wet staat, maar dat is nu net wat er niet in had moeten staan. Ter voorkoming van juridische mist merk ik op dat je wel kunt afspreken dat na een periode van twee jaar het recht om te factureren vervalt, dat nu in de wet is opgenomen, maar dat dat niet betekent dat de vordering die ontstaan is op grond van de levering die van minuut tot minuut plaatsvindt daarmee ook vervalt. Dat recht verjaart pas na vijf jaar of zo. De verwarring tussen factureren en het ontstaan van een vordering heeft ertoe geleid dat dit is opgenomen. Het lijkt heel praktisch maar het is niet gebaseerd op het burgerlijk recht. Wij komen er graag op terug naar aanleiding van de toezegging die bij de behandeling van de Warmtewet is gedaan om in overleg met het ministerie van Justitie hier nog eens goed naar te kijken. Wij zullen er bij de minister op blijven aandringen om het op termijn op een juiste wijze te regelen.

Ik heb namens mijn fractie nogal gemopperd over de uitvoeringsregeling en het pleistertje plakken bij het capaciteitstarief. Hopelijk is dat overgekomen, ook voor toekomstige gevallen. Ik geloof dat de minister heeft gezegd dat dat beter van tevoren bedacht had kunnen worden. Ik hoop met de minister dat hiermee de kou uit de lucht is. Ik betwijfel echter of met dit pleistertje plakken degenen die zich er zo over hebben opgewonden -- wij hebben er veel e-mails over ontvangen -- zich daarmee netjes bediend voelen. Dat moeten wij dan maar afwachten.

*N

De heer **Reuten** (SP): Mevrouw de voorzitter. Dit is al met al een complex wetsvoorstel, met name vanwege de grote risico's en onzekerheden die ermee gepaard gaan over een tijdspanne van 50 jaar. Tegelijkertijd gaat dit wetsvoorstel alle Nederlanders aan. Iedereen heeft een energiemeter in huis en verandering van iets waarvan de algemene opinie is dat het goed functioneert, roept, begrijpelijk, grote weerstand op.

Dit wetsvoorstel beoogt energiebesparing en met dat oogmerk vindt de minister mijn fractie geheel aan haar zijde. Ik vergeet te melden dat ik ook spreek namens de PvdD-fractie, die eveneens achter dit oogmerk staat. Ik heb nog twee vragen. Is het instrument dat de minister gebruikt, adequaat? Op afstand afleesbare meters moeten leiden tot meer informatie over energieverbruik en slechts het feit dat die informatie er is, moet leiden tot minder verbruik dan wel meer gespreid verbruik. De minister heeft ons er niet van overtuigd dat dit instrument tot het beoogde doel van 2% energiebesparing leidt.

Alleen al de meters zelf, zo heb ik begrepen, verbruiken 0,5% extra energie. Dan blijft er van die 2% nog maar 1,5% over. In contante waarde gaat het dan om 200 mln. Wat zijn de verdere kosten en baten? De minister meent dat er in 50 jaar tijd aan contante waarde een baat zal zijn van 1,2 mld. De belangrijkste batenpost zou moeten voortkomen uit prijsdalingen voor energie, ingeboekt voor 1,3 mld. Hoe? Doordat consumenten makkelijker kunnen veranderen van leverancier, waardoor de leveranciers sterker in concurrentie gaan treden en daardoor hun prijzen verlagen. De minister heeft ons hiervan niet kunnen overtuigen. Zoals zij zelf stelt in de nadere memorie van antwoord: dit resultaat is niet hard te maken.

Alleen al op dit punt komt de kosten-batenanalyse op een paar honderd miljoen negatief uit. Er zijn echter ook nog andere risicovolle en onzekere posten. Ik tel ze op. Geen prijsdaling: 1,3 mld. Hogere meterprijs: 0,4 mld. Energieverbruik van meters: 0,2 mld. Dat is samen 1,9 mld. Zet dat af tegen de beoogde baten van 1,2 mld. en wij komen uit op minus 0,7 mld. De vraag is dan wie er gaat betalen indien het project financieel een mislukking blijkt te worden. Als ik het goed begrijp, geeft de minister de garantie af dat de nettarieven inclusief die van het metergebruik niet met meer zullen stijgen dan het consumptieprijsindexcijfer

van ik meen 2004. Ik vraag de minister dat straks nog eens te herhalen.

Een vraag waar ik nog geen antwoord op kreeg, is wat er gebeurt als het project leidt tot verliezen bij de netbeheerders inclusief meetbedrijven. Wie draait daar dan voor op? Is dat iemand anders dan de belastingbetaler? Graag hoor ik daar straks het antwoord op.

De minister heeft ons geen adequate risicoanalyse geleverd, dat wil zeggen het soort analyse dat de banken ook niet maakten. Waar komen wij uit als een aantal cruciale elementen tegelijkertijd fout lopen? Dat is dan iets anders dan de Monte Carlo-analyse die de minister geleverd heeft. Naast het punt van de kosten zijn er nog een aantal punten waar de minister geen duidelijk antwoord op heeft kunnen geven. Wat gebeurt er als iemand de nieuwe meter weigert? Wat is de maximale straf die zo iemand krijgt? Kan hij of zij eventueel afgesloten worden van energie? Wat zijn precies de EU-eisen? Een individuele meter is vereist, maar moet die ook digitaal zijn en op afstand uitleesbaar? Wat is de invoeringstermijn en de daarbij behorende reguliere vervangingsduur?

Wat is precies de rol van de proefperiode? Mevrouw Kneppers vroeg daar ook naar en de heer Schouw gaat daar straks, zo meen ik, verder op in. Heeft die proefperiode eventueel consequenties voor de al dan niet massale verplichte invoering?

Ik stel de minister voor om deze vragen en andere kernvragen die vandaag niet precies konden worden beantwoord, schriftelijk te beantwoorden. De Kamer zou de brief met deze antwoorden uiterlijk twintig uur voor de stemming moeten ontvangen.

*N

De heer **Laurier** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie dankt de minister voor de beantwoording. Wij zijn na de eerste termijn toch nog met een aantal vragen blijven zitten. Wiens problemen lost de slimme meter nu eigenlijk op? Zijn dat de problemen van de consument, van de netbeheerder of van de leverancier? Die zaken blijven voor een deel door elkaar lopen. Er zit ongetwijfeld ook een aantal voordelen voor de consument aan de slimme meter, maar onze indruk is toch sterk dat vooral is gekeken naar problemen van leveranciers en netbeheerders.

De Europese regelgeving vormt de basis voor een aantal van de maatregelen. De vraag is wat wij nu eigenlijk moeten regelen van Europa en welke nationale kop er via een U-bocht op deze regelgeving is gezet. De kern van de gedachte van de Europese richtlijn is volgens ons dat consumenten in staat moeten worden gesteld om informatie te krijgen om hun eigen energiemanagement te doen. Naar onze mening hoeft daar dus geen op afstand uitvraagbare meter bij te horen.

Op een aantal terreinen is een aantal onzekerheden dat wij zien bovendien nog niet weggenomen. De belangrijkste is de vraag wat er nu feitelijk met de pilot wordt bedoeld. Wij krijgen de indruk dat die een periode betreft waarin de slimme meter stapsgewijs wordt ingevoerd, bijvoorbeeld bij nieuwbouw, ingrijpende verbouwingen of reguliere vervanging van de meter. Dat is in feite stapsgewijze invoering, maar de minister noemt dat een pilot. Als wij het goed begrepen hebben, verbindt zij daar een periode van go of no go aan op basis van de ervaringen die worden opgedaan. Als dat het geval is, spelen die ervaringen een belangrijke rol. Dan is het van belang om de criteria voor de beoordeling vast te leggen, meer te weten over de personen die in de pilot zijn opgenomen en meer te weten over de informatie die de personen hebben te kregen. Op basis daarvan kan tevredenheid of ontevredenheid worden gemeten. Ook mijn fractie zou het erg op prijs stellen als de minister daar meer helderheid over zou geven. Ook wij hebben er een voorkeur voor om die helderheid op schrift te krijgen.

Er is nog een ander punt dat wij belangrijk vinden, namelijk de positie van degenen die grote problemen hebben met de plaatsing van de meter. Wij hebben gezien wat voor maatschappelijke commotie dit voorstel intussen teweeg heeft gebracht. Die is ook nog niet gestopt. Wat is nu de positie van iemand die niet zo'n meter in zijn huis wil omdat hij die een enorme bedreiging van zijn privacy vindt of, om wat voor reden dan ook, een bedreiging voor zijn gezondheid? Ook die laatste geluiden worden gehoord, namelijk. Wat is de positie van die betrokkenen? Ook dat zou mijn fractie graag helder beschreven zien.

*N

De heer **Schouw** (D66): Voorzitter. Ik weet niet het goedkope nachttarief om 23.00 uur of 24.00 uur ingaat, maar op deze manier wordt het wel goedkoper om de avond met elkaar door te brengen.

Ik dank de minister voor de beantwoording. Zoals dat wel eens gaat in dit huis, in eerste termijn was het een pittig gesprek, maar het gaat ook over iets. Het gaat over energie, over de mogelijkheden rondom decentrale energieopwekking, over het hebben van invloed op je energierekening, over privacy en over geld, heel veel geld, gelet op de kosten en baten. Ik heb een aantal opmerkingen.

De consument aan het roer. Dat staat centraal voor mijn fractie. Ik heb dat ook al in een interruptiedebatje gezegd. Ik had eigenlijk veel meer verwacht van de mogelijkheden voor je persoonlijke energiedashboard dat in huis hangt, laat zien wat je verbruikt en dat tegen mij zegt: Mijnheer Schouw, vandaag heeft u €15 aan elektriciteit verbruikt. Vorige week was dat €8. Dat verschil komt daar en daar door. Dan ben je er dagelijks bewust mee bezig. Ik zeg dat, omdat uit alle onderzoeken blijkt dat dit de meest effectieve manier is waardoor mensen iets gaan doen aan energiebesparing. Dat zou het beperkte energiebesparingseffect van deze maatregel, naar schatting 2% tot 4%, veel meer kunnen vergroten. Nu wordt dat persoonlijke appel via een soort U-bocht op het matje van de burger gelegd of via een persoonlijke website die weer allerlei privacygevoeligheden met zich brengt, of via

energieconsulenten. Voor onze fractie is het eigenlijk een voorwaarde dat wij veel meer zicht hebben op dat energiedashboard, want daardoor kunnen wij ook een rendementsversneller op de energiebesparing zetten.

Wij hebben ook een beetje het gevoel -- mijn interruptie heeft wat dat betreft niet voor duidelijkheid gezorgd -- dat wij wat op het verkeerde been staan. Uit de EU-regeling is de individuele meter een op een te vertalen. Zo zien wij dat toch echt. De minister heeft die opgepoetst, er van alles en nog wat aangehangen en nu komen wij tot de slimme meter. Dat is heel legitiem, maar ik vind niet dat wij mogen zeggen dat de slimme meter rechtstreeks het gevolg is van de EU-regeling. Dat is niet fair richting de Europese regeling. Het maakt de afweging ook lastig.

De invoering hinkt eigenlijk op twee benen. Wordt hiermee het principebesluit genomen tot invoering voor iedereen van de slimme meter, maar gaan wij die stapsgewijs invoeren -- dat kan, maar dat is een keuze -- of is er een go- en no-gomoment over twee jaar, een soort proefperiode? In eerste termijn is daar onduidelijkheid over ontstaan. Onze fractie vindt het nodig om duidelijkheid te krijgen over het evaluatiekader, de omvang van de pilot, en het wel of geen go- of no-gomoment. Ook wij geven er de voorkeur aan om dat schriftelijk te doen, want het is een belangrijk punt. Daar moet duidelijkheid over komen.

Dan de op afstand afleesbare meters waarbij allerlei privacyachtige aspecten een rol spelen. Wij vinden dat degene die het principieel niet wil, de mogelijkheid moet krijgen om de meter eens in de drie maanden uitgelezen te krijgen en dus niet elk kwartier en elke dag. Dat komt volgens mij redelijk tegemoet aan heel veel opmerkingen vanuit de samenleving. Dan doe je ook echt iets voor mensen in de samenleving die daar principiële bezwaren tegen hebben. Daar wil ik graag een reactie op.

Ook zou ik graag doorgedacht willen hebben wat de positie is van de mensen die dat principieel weigeren. Wat gaat er dan gebeuren? Komen politie en Openbaar Ministerie dan voor de deur? Ik vind dat we in dit debat de volle omvang te weten moeten komen. Anders hebben we onvoldragen informatie en kunnen we eigenlijk geen goed besluit nemen. Ook daarvoor geldt dat, als het nu niet mogelijk is, de minister zou moeten bekijken of dit in een brief kan. Dan kunnen we er volgende week een voldragen besluit over nemen.

*N

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor de beantwoording van veel van onze vragen, onder andere over het leveranciersmodel en over de informatiecode. Zij heeft deze beantwoording op een heel goede wijze gedaan. Ik dank haar daarvoor nogmaals hartelijk.

Ik had me nooit gerealiseerd dat de marktwerking ons zou opzadelen met dit soort problemen. Moet je je toch voorstellen! Ik heb mij tijdens het debat voorgenomen dat ik niet meer naar de microfoon zou lopen. Ik had de minister nog willen vragen wat er zou gebeuren als de energiebesparing niet zou lukken. Kan dan via de slimme meter gereduceerd worden, zodat wij veel minder gebruiken? Alles is immers mogelijk. Dan zou ergens een centrale regelaar opdracht krijgen. De regeringen van de EU-landen vinden dat het energieverbruik niet omlaag gaat. Dat is toch een beetje mijn angstbeeld. Het is al een beetje nacht. Dit maakt mij straks, als ik nog in slaap kom, niet vrolijker.

Ik vind alle discussies over de slimme meters een beetje ingewikkeld worden. Naar mijn idee moet het allemaal wat simpeler kunnen. Andere collega's hebben al gevraagd of we het niet kunnen houden bij de EU-richtlijn en of wij niet kunnen kijken naar de pilots. Dan kunnen we naar aanleiding van de voors en tegens een goede beslissing nemen. Je moet dan een proefperiode inbouwen. Ik hoor graag hoe de minister hierover denkt. Ik geloof niet dat een en ander tot een grote energiebesparing zal leiden.

Technisch is heel veel mogelijk. Met een beetje goede wil van ons allen kun je volgens mij een aantal dingen uitsluiten, ten aanzien van de privacygevoeligheid die er toch al een beetje inzit. We moeten proberen daarover met zijn allen helderheid te krijgen. Hoe garanderen we bijvoorbeeld de beveiliging van de meters? Zijn er geen omwegen om daaraan weer te ontkomen? Dat blijft voor ons een heel belangrijk punt. Ik vind het fijn dat een aantal collega's de minister heeft gevraagd om rustig en evenwichtig wat op papier te stellen. We zijn de minister zeer erkentelijk als zij dit wil doen.

Wij zijn de minister dankbaar omdat zij heeft gezegd dat voor een groep die principieel bezwaard blijft, gekeken zal worden naar een alternatief, een andersoortige meter. Ik heb in dit interruptiedebat duidelijk gemaakt wat ik daarmee bedoel.

*N

De heer **Van Driel** (PvdA): Voorzitter. Ik heb maar een beperkt aantal punten. Het gras is voor een deel voor mijn voeten weggemaaid. Bovendien is het half twaalf.

Ik ga ervan uit dat de minister in tweede termijn helderheid verschaft over de pilots. Anders kan zij dit schriftelijk doen. Waarom en waartoe worden de pilots eigenlijk gehouden? Als de pilots mislukken, bestaat dan de kans dat het helemaal niet doorgaat? Ik wil de criteria graag weten. In het vorige debat heeft de minister dit overigens toegezegd. Ik ga er dus niet verder op in. Ik zou wel graag willen dat de minister in ieder geval met de netbeheerders afspreekt dat tijdens die pilotperiode mensen niet verplicht zijn tot plaatsing. Dan kunnen wij de pilot doen daar waar mensen er vrijwillig aan meewerken, of bij renovatie of bij nieuwbouw. De minister zou tegen de netbeheerders kunnen zeggen dat zij zich op dat punt terughoudend moeten opstellen.

Ik vind dat de minister adequaat heeft geantwoord op de vragen rond de privacy. Ik heb daar verder niets aan toe te voegen, behalve dat ik

mij door het CBP nogal op het verkeerde been gezet voel. Als dat nu een deskundige club is … Ik hoop dat er voorlopig niet bezuinigd hoeft te worden, anders zou ik wel wat weten. Als ze met zulke rare antwoorden komen, denk ik: de bezem erdoor.

Ik ben expres niet erg ingegaan op de kosten-batenanalyse. Ik krijg daar gewoon niet veel hoogte van. Ook de oppositie in de persoon van de heer Reuten heeft mij niet overtuigd. Er zit zo'n bandbreedte in. Over 30 jaar kan pas blijken wie er gelijk heeft. Dat weten wij nu niet. Het is nu een beetje welles nietes. Ik geef toch het voordeel van de twijfel aan de minister. Zij maakt het niet heel scherp. Zij gaat bijvoorbeeld niet uit van het feit dat de energieprijzen geweldig zullen stijgen, terwijl ik daar heel sterk in geloof. Daarom denk ik dat die meters in dat opzicht wel kunnen werken. Je ziet de schaarste aankomen. De voorzieningen die wij daarvoor getroffen hebben zijn ten enenmale onvoldoende en energiebesparing zal helaas helemaal niet zo snel gaan; dat is een feit. Het zal dus op het gebied van energiebesparing eerder hoger dan lager uitvallen. Die analyse maak ik in ieder geval.

De heer **Reuten** (SP): Het gaat er niet om of de heer Van Driel overtuigd is door mijn berekeningen. Het zijn niet mijn berekeningen, maar cijfers die ik ontleen aan de berekeningen van de minister. Het draait erom dat de kosten-batenanalyses van de minister hem kennelijk niet overtuigen. Dat is de kern.

De heer **Van Driel** (PvdA): Er zijn gaten te schieten in de berekening van de minister, want daarin zitten aannames waarvan niemand weet of die over tien jaar uitkomen. Dat heb je met aannames en dat kun je niemand kwalijk nemen. Ik zeg alleen dat de heer Reuten mij er ook niet van overtuigd heeft dat die aannames níét kloppen. Het blijft een beetje in het midden hangen. Ik kan niet tegen de minister zeggen dat haar beweringen over 2020 niet kloppen. Ik weet het niet. Daarom geef ik haar voorlopig het voordeel van de twijfel. Er zit zo veel ruimte in al die berekeningen. Ik heb geprobeerd ze na te rekenen en voor zover ik het begreep, heb ik geconcludeerd dat het inderdaad twee kanten op kan.

Dan kom ik op de zaken waarover ik wel positief ben. Ik ben er meer dan veel van mijn collega's van overtuigd dat energiebesparing wel zal werken omdat het prijsmechanisme geweldig zal toeslaan vanaf 2010 of 2011. Dat is mijn persoonlijke overtuiging. Dan zullen mensen daar veel sterker op gaan letten. Je ziet de Hummer gelukkig ook bijna niet meer omdat die gewoon te duur is in het gebruik. Je had hem overigens nooit moeten zien, maar dit is in ieder geval een van de bijkomende kleine voordelen. Op andere punten krijg je dat dus ook. Ik geloof ook in de economische benadering van de peakshaving. Als de netten minder belast worden, geloof ik zeker in deze besparing. Door "manipulaties" met de meters kun je gemakkelijker sturen en heb je minder investeringen nodig.

Ik heb zelf het volgende punt genoemd en daar is verder niemand op ingegaan -- misschien omdat mijn partij de enige is die dat wel een argument vindt: het wordt nu mogelijk om gedeeltelijk af te sluiten. Ik ben directeur van de Sociale Dienst geweest en ik heb honderden mensen afgesloten zien worden. Ik heb dat altijd vreselijk gevonden. Als iemand constant niet betaalt, kan ik me voorstellen dat een energiebedrijf iemand afsluit. Op deze manier wordt het mogelijk om gedeeltelijk af te sluiten. Ik vind dat niet sociaal, maar in ieder geval nog een beetje sociaal. Het is beter dan helemaal afgesloten worden, zeker als er kinderen in het spel zijn. Dat is een voordeel dat voor ons telt, maar ik hoor er verder niemand over.

Niet voor het eerst maak ik hier opmerkingen over de kwaliteit van de wetgeving vanuit Economische Zaken. Ik vind dat dit ons enige zorgen zou moeten baren. Rond de privacy is het niet goed gegaan, rond het capaciteitstarief is het niet goed gegaan. Collega Doek noemde een voorbeeld rond de verjaring waarbij het lijkt alsof in deze wet het BW wordt overgedaan. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Het moet te denken geven dat het allemaal een kwaliteit heeft die ruimte voor verbetering biedt. Daarnaast is de introductie niet volgens een goed traject verlopen. Op de communicatie zou je kritiek kunnen hebben.

Wat gebeurt er met iemand die weigert? In het verlengde van de inbreng van de heer Schouw kan ik mij voorstellen dat je zegt: als u zo principieel bent, nemen wij wel elke maand op, maar brengen wij daar ook kosten voor in rekening. Zoiets gaat niet voor niks. Afsluiten om deze reden vind ik heel zwaar. Mijn fractie zou daar moeite mee hebben.

De geruststellingsbrief is toegezegd, waarvoor dank.

Ik neem aan dat mijn fractie erin slaagt om voor de stemming een standpunt over het wetsvoorstel te bepalen.

*N

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. De heer Van Driel zei dat de kwaliteit van de wetgeving verbeterd kan worden. Dat trek ik mij natuurlijk aan. Als de wetgevingskwaliteit voor verbetering vatbaar is, moet dat natuurlijk ook gebeuren. Wat het capaciteitstarief betreft, had er eerder iets gedaan kunnen worden. Dat heb ik toegegeven. Wij zijn echter ook afhankelijk van zaken die in andere wetten geregeld zijn en die je niet zomaar kunt veranderen. Ik heb de kritiek gehoord en zal er iets mee doen.

Ik begin met de proefperiode en de pilot. Er is een aantal pilots van netbeheerders. Die pilots gebeuren op dit moment los van de wetgeving. Er zijn gegevens uit naar voren getrokken waar lessen uit geleerd zijn. Bekeken wordt of de meters voldoen. Betrouwbaarheid, beveiliging, prestatie en klanttevredenheid worden bezien. De Universiteit van Amsterdam heeft in 2008 een aantal meters getest die uit deze pilots afkomstig zijn. Er worden expres verschillende meters gebruikt. De pilots zijn

bedoeld om de kinderziektes eruit te halen en om slechte systemen of meters eruit te filteren. In 2008 is een meter van Alliander uitgebreid getest, waarna de meter het hoogste beveiligingspredikaat heeft gekregen. De beveiliging van het dataverkeer tussen meter en centrale server is op dit moment op orde. Als de eerste meters op grond van de wet zullen worden geplaatst, zal de beveiliging een niveau kennen gelijkwaardig aan dat van het elektronisch betalingsverkeer.

Dat brengt mij bij de wet en de proefperiode. De proefperiode is de implementatie van de Europese richtlijn die voorligt. Dat moet; daarover beslissen wij nu. Wat doen wij? De richtlijn bestaat uit twee twee elementen. Ten eerste de installatie van de slimme meters, bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovatie, bij reguliere vervanging en op aanvraag. Ten tweede is er de verplichting van de leverancier om de afnemer frequent te voorzien van zijn actuele energieverbruik. De heer Van Driel vroeg hoe het zit met de verplichting en de bestraffing als hij weigert mee te werken in de periode van de proef. Er moet worden meegewerkt als de Europese richtlijn wordt geïmplementeerd. Reguliere vervanging is de vervanging in het geval dat de netbeheerder van mening is dat er vervangen moet worden. De netbeheerder is eigenaar van de meter en hij beslist of er wordt vervangen. Dat is de reguliere vervanging.

Wat gebeurt er dan, en hoe kan een afnemer worden bestraft? Dat was de vraag van de heer Van Driel. Er kan geen bestuurlijke boete worden opgelegd. De netbeheerder kan wel aangifte doen omdat er sprake is van een overtreding van artikel 1 onder 4 van de Wet op de economische delicten. Dat betekent dat een overtreder bestraft kan worden door hechtenis van ten hoogste zes maanden, een taakstraf of een geldboete van de vierde categorie. Dat kan echter alleen op het moment dat een netbeheerder aangifte doet, omdat het dan een delict wordt. Het Openbaar Ministerie gaat er dan een rol in spelen.

De heer **Van Driel** (PvdA): Is die zes maanden gevangenisstraf in een gevangenis met een slimme meter, of zonder slimme meter?

Minister **Van der Hoeven**: Nee, alsjeblieft niet. Daarom wil ik graag het volgende eraan toevoegen. Wat is bijvoorbeeld de praktijk in Zweden? Ik denk dat wij iets dergelijks ook moeten gaan doen. In Zweden worden de aansluitingen die om welke reden dan ook tot discussie leiden, in eerste instantie overgeslagen en komen ze pas in een latere fase alsnog aan de beurt. Dat is in de periode waarin wij de Europese richtlijn implementeren, de proefperiode, en het geldt ook daarna. Het is dus niet mogelijk om de slimme meter te gebruiken als argument om af te schakelen. Dat kan niet meer. Er zijn maar drie gevallen waarin je gedoseerd mag schakelen; waarin je de doorlaatwaarde doseert of waarin je afschakelt. Het kan alleen maar bij calamiteiten, om grootschalige storing of totale black out te voorkomen, in geval van prepaid contracten en bij wanbetaling. Bij wanbetaling kun je op die manier totale afsluiting voorkomen. Dat is nieuw; daar heeft de heer Van Driel gelijk in. Op dit moment kan de meter aan- of uitgeschakeld worden, maar met de slimme meter kan de doorlaatwaarde gedoseerd worden, zodat bij wanbetaling de totale afsluiting voorkomen kan worden. Het weigeren van de slimme meter is echter geen grond om dat te doen.

De heer **Van Driel** (PvdA): Dat is in ieder geval een geruststellende mededeling. Ik heb nog een vraag over het geval dat een netbeheerder in de proefperiode vindt dat een meter moet worden vervangen. De minister zegt dat de netbeheerder dat bepaalt. Hij heeft er verstand van en het is juridisch zijn taak. Dat kan tot rare situaties leiden. De netbeheerder vindt één uitrol in een straat hartstikke makkelijk, dus hij verklaart alle meters in een straat verouderd en zegt dat ze moeten worden vervangen. Zou de minister met de netbeheerders willen en kunnen afspreken dat men er in elk geval in de proefperiode buitengewoon terughoudend mee omgaat, en dat kapot ook echt kapot is? De netbeheerder moet niet denken: nou, de meter is ongeveer wel aan zijn afschrijvingsperiode. Iedereen heeft namelijk thuis een televisie of een vaatwasser die allang over de afschrijvingsperiode heen is en het vaak nog prima doet.

Minister **Van der Hoeven**: Ik ga sowieso met de netbeheerders praten, ook naar aanleiding van het Kamerdebat. Ik neem daarbij het verzoek van de heer Van Driel mee. Ik heb al gezegd dat de manier waarop ze het in Zweden hebben gedaan mij aanspreekt. Die manier komt, denk ik, ook tegemoet aan de opmerking van de heer Van Driel.

De heer **Van Driel** (PvdA): Ik bedoel met "praten" wel iets meer.

Minister **Van der Hoeven**: Ja natuurlijk, anders ga ik niet praten. Ik ga niet voor niets praten.

De heer **Reuten** (SP): Ik begreep het aanvankelijk nog iets scherper. Bent u bereid de netbeheerders een ministeriële aanwijzing te geven dat zij mensen gedogen die die meters per se niet willen?

Minister **Van der Hoeven**: Nee.

De heer **Reuten** (SP): Waar zit u dan?

Minister **Van der Hoeven**: Heel simpel. Wij nemen hier een wet aan, en dan zou ik de netbeheerders een aanwijzing moeten geven dat zij de wet niet moeten toepassen. Dat kan toch niet?

De heer **Reuten** (SP): Dan begrijp ik niet waar u staat. Wat is "Zweden" dan precies? Begrijpt u mij?

Minister **Van der Hoeven**: Nee.

De heer **Reuten** (SP): U zegt dat wij daar soepel mee kunnen omgaan.

Minister **Van der Hoeven**: Nee, ik heb aangegeven dat men daar in Zweden ook tegenaan is gelopen. Wat heeft men daar gedaan? De aansluitingen die om welke reden dan ook tot discussie leiden worden in eerste instantie overgeslagen en komen in een latere fase alsnog aan de beurt. Ik heb aan de heer Van Driel over de vervanging van de kapotte meters toegezegd dat daarmee op een normale manier moet worden omgegaan, en dat dit niet mag worden gebruikt als een gelegenheidsargument. Als de wet is aangenomen, kan ik geen aanwijzing geven aan degenen die de wet moeten uitvoeren dat ze moeten gaan gedogen.

De heer **Reuten** (SP): Er ontstond hier enige beroering omdat een half jaar gevangenis speelde. U zegt nu eigenlijk dat die mensen een half jaar later een half jaar de gevangenis in gaan. Eerst worden ze overgeslagen, waarop ze zich kunnen voorbereiden op die tijd, en dan gaan ze later alsnog de gevangenis in. Begrijp ik u nu goed?

Minister **Van der Hoeven**: Nee.

De heer **Reuten** (SP): Legt u het dan uit!

Minister **Van der Hoeven**: Nee, want ik heb het al uitgelegd. Ik heb aangegeven op welke manier ik ermee omga. Met alle respect voor deze Kamer, maar ik vind dat de heer Reuten de zaak in het extreme trekt. Wat ik heb aangegeven te gaan doen, doe ik met overtuiging. Daar laat ik het bij.

De heer **Reuten** (SP): Ik heb genoteerd dat de netbeheerder aangifte moet doen op grond van de Wet economische delicten en dat daar een gevangenisstraf van maximaal zes maanden op staat. Dat hebt u gezegd.

Minister **Van der Hoeven**: Nee.

De heer **Reuten** (SP): Ik heb dat niet uit mijn duim gezogen.

Minister **Van der Hoeven**: Met alle respect: ik heb dat niet gezegd. Ik heb aangegeven dat in het uiterste geval, als iemand weigert, netbeheerders aangifte kunnen doen. Op dat moment is het een economisch delict, en het is niet aan de netbeheerders om daaraan iets te doen. Dat is iets wat onder het OM valt. Het gaat mij erom dat wij hiermee praktisch omgaan. De aanpak in Zweden staat mij aan. Daarbij wordt de zaak niet op de spits gedreven, maar er wordt praktisch tot goede resultaten gekomen, ook bij de implementatie van deze Europese richtlijn. Ik ben van plan dát te gaan doen.

Mevrouw Kneppers vroeg wie er opdraait voor de verliezen als meterprojecten verkeerd gaan. De heer Reuten sloot zich daarbij aan. Als een bedrijf het slechter doet dan de rest zorgt het systeem van tariefregulering ervoor dat het niet terechtkomt in de tarieven. Alleen de efficiënte kosten kunnen worden doorberekend in de transporttarieven, andere kosten komen voor rekening van het bedrijf, dus uiteindelijk voor rekening van de aandeelhouders. Ik heb aangegeven op welke manier met de pilots van de netbeheerders wordt omgegaan, namelijk op vrijwillige basis. Oxxio heeft bijvoorbeeld al zo'n 100.000 meters hangen, en uit een vorige week gepubliceerd onderzoek blijkt dat 30% van de onderzochte Oxxio-klanten 5% besparing realiseert, en 15% bespaart zelfs 10%. Uit zulke ervaringsgegevens blijkt dat het wel degelijk mogelijk is om met zo'n slimme meter tot efficiency en besparing te komen, zeg ik in het bijzonder tot de heer Laurier en de heer Reuten.

Mevrouw Kneppers vroeg, evenals de heer Reuten, hoe het staat met de financierbaarheid van de meter. Waar halen de netbeheerders het geld daarvoor vandaan? Wij hebben er via de Wet onafhankelijk netbeheer en het Besluit financieel beheer voor gezorgd dat er in de vermogenspositie van de netbeheerders ruimte is om de investeringen te kunnen doen. Zij hebben ook een buffer kunnen opbouwen, mede overigens dankzij de hoogte van de huidige tarieven. Voor de komende twee jaar moet dit echt voldoende ruimte bieden voor investeringen in de meterinfrastructuur, vooral ook omdat het voorlopig beperkt is tot nieuwbouw. Dat is immers in de Europese richtlijn aangegeven. In de komende jaren beperken wij ons daartoe. Dat probleem is er dus niet.

Ik zal overigens, zoals ik al aangaf, de evaluatie gebruiken om de kostenontwikkeling en de financierbaarheid samen met de NMa te toetsen. Daarna komt uiteindelijk het beslismoment, zeg ik in de richting van de heer Schouw. Overigens hebben deze investeringen nog geen invloed op de hoogte van de tarieven. Het uiteindelijke rendement op de investeringen dat nodig is, heeft wel invloed op de tarieven. Daarop krijgen wij pas zicht als inderdaad op relatief grote schaal praktijkervaring is opgedaan.

Mevrouw Kneppers vroeg of ik het aannemelijk vind dat de consument zijn gedrag gaat veranderen. De consument krijgt inzage in de kosten van het werkelijke verbruik van de afgelopen periode. Hij kan dus zelf benchmarken met het gebruik in een vergelijkbare voorgaande periode. Zo kan men actieve informatievoorziening over zijn besparingsmogelijkheden op maat krijgen. Als een klant ervoor kiest om meetdata in te zien via de pc of via een in-home display -- daarop kom ik dadelijk terug -- wordt hij nog directer geconfronteerd met die gebruikspatronen. Zichtbaar wordt dat het uiteindelijk gewoon harde euro's oplevert. Zoals ik daarnet al zei, zijn er op dit moment al voorbeelden dat dit inderdaad gebeurt. Ik gaf het voorbeeld van Oxxio.

Mevrouw **Kneppers-Heijnert** (VVD): Moet de consument dan betalen voor bijvoorbeeld zo'n display?

Minister **Van der Hoeven**: Als je meer wilt dan het basispakket, moet je betalen. Dat heeft te maken met de betaalbaarheid van een aantal zaken. Het hangt ook af van de vraag hoeveel gegevens

iemand op een gegeven ogenblik bijgehouden wil hebben. Daarin zit tevens een relatie met de privacy. Het is wat men zelf wil. Het basispakket is voor iedereen hetzelfde.

Mevrouw Kneppers vroeg ook wanneer het mislukt is en wat daarvan de gevolgen zijn. Wij gaan nu voldoen aan de Europese richtlijn. Dat moet; daar kunnen wij niet omheen. De bedrijven moeten dat eveneens doen. Met die gedeeltelijke uitrol -- dat is in feite wat de Europese richtlijn voorschrijft -- heb ik de mogelijkheid om in de komende periode, waarin wij de Europese richtlijn gaan implementeren, goed te monitoren of ik de beoogde doelen bereik. Ik heb al een aantal criteria genoemd. De bottomline moet inderdaad zijn dat de baten boven de lasten uitstijgen.

Dit brengt mij bij de opmerkingen van de heer Schouw over deze proefperiode. Wat zijn de evaluatiemomenten daarin? De bottomline is, als gezegd, dat de baten hoger moeten zijn dan de lasten. Indicatoren zijn de volgende:
- technische betrouwbaarheid: werkt het allemaal naar behoren?
- beveiliging: zijn maatregelen tegen hacken genomen?
- privacy: is die voldoende gewaarborgd?
- installatiecapaciteit: zijn er voldoende handjes, voldoende gekwalificeerd personeel?
- beschikbaarheid van voldoende meters die voldoen aan de gestelde eisen;
- kostenefficiency: zijn op basis van de vastgestelde eisen voldoende meters beschikbaar tegen lage kosten? Daarbij moet aannemelijk zijn dat de kosten van meters door de technologische vooruitgang niet zullen stijgen. Ook moet de invoering van de meters kostenefficiënt verlopen.

Daarnaast is er uiteraard de consumentenbarometer:
- tevredenheid van de eindgebruiker over de plaatsing;
- juistheid van de informatie;
- afhandeling van de klachten.

Vandaag heb ik daaraan nog toegevoegd dat ik ook het aspect van de straling in de monitoring zal meenemen. Ik wil dit best nog eens op schrift zetten, maar door de manier waarop ik dit nu zeg, ligt het vast in de Handelingen van deze Kamer. Meer dan wat ik nu gezegd heb, ga ik niet op papier zetten.

De heer **Schouw** (D66): Ik dank de minister voor haar uitleg. Dat ik erop doorga, is niet om vervelend te doen; misschien ligt het gewoon aan mijn beperkte bevattingsvermogen. Zoals de minister het nu vertelt, gaat het toch om een stapsgewijze invoering met een degelijke monitor. Zo komt het echt op me over. Dat is iets anders dan bij tijdelijke invoering, een pilot met een "go/no go"-moment. Als dat zo is, moet je serieus rekening gaan houden met een terugkeermoment. Dan voldoe je echter niet meer aan die EU-regelgeving. Ik zeg dit niet om vervelend te zijn, maar om het te begrijpen. Ik zie een aantal collega's knikken, dus ik ben niet alleen, mevrouw de minister.

Minister **Van der Hoeven**: Ik knik de andere kant uit, maar goed. Hoe we het ook wenden of keren, wij moeten die Europese richtlijn gewoon gaan uitvoeren. Ik heb zo-even aangegeven wat die Europese richtlijn inhoudt. Er is geen "go/no go"-moment wat betreft de Europese richtlijn energie-efficiëntie. Wij gaan het gewoon doen. Dat moeten wij doen want anders worden wij in gebreke gesteld. Zo simpel is dat. In de periode waarin de Europese richtlijn wordt ingevoerd, evalueer ik wat er allemaal gebeurt. Daarna krijg je de verdere uitrol. Wij komen echter niet terug op de implementatie van de Europese richtlijn energie-efficiëntie.

Wanneer de heer Schouw het een gefaseerde invoer noemt, zijn dat zijn woorden. Ik heb duidelijk aangegeven dat wij de Europese richtlijn energie-efficiëntie gaan uitvoeren. Wij kunnen niet anders. Dat bestrijkt een bepaalde periode. In die periode monitor ik dat. Ik heb aangegeven naar welke indicatoren ik kijk en ik heb aangegeven dat ik daar vandaag nog een aspect aan heb toegevoegd. Daarna komt de definitieve verdere uitrol, de grootschalige uitrol. Het gaat dus in twee stappen. Wij kunnen niet terugkomen op Europese richtlijnen. Dat gaat niet.

De heer **Reuten** (SP): Gaat de minister straks nog even voorlezen, zoals ik in de eerste termijn heb gevraagd, wat die eis uit die richtlijn precies is? Individueel meten, ja, maar moet dat ook nog digitaal zijn en moet dat op afstand uitleesbaar zijn?

Minister **Van der Hoeven**: Ik kom daar straks nog op terug. Ik denk dat ik voldoende heb aangegeven hoe het precies in elkaar zit en welke onomkeerbare stappen er zijn. Het invoeren van de Europese richtlijn is onomkeerbaar, daar moeten wij geen misverstand over laten bestaan.

Ik ben het eens met de opmerking van de heer Doek. Het zijn behoorlijke kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven. Ik denk ook dat we inderdaad goed moeten bekijken hoe we daaruit profijt kunnen trekken. Waarom zouden wij dat niet doen? Hij stelde terecht dat de eerste stap de implementatie van de Europese richtlijn is, en nogmaals, daarop kunnen wij niet terugkomen. Ik ben het met hem eens dat communicatie absoluut noodzakelijk is. Het is goed om de gedachten die vandaag zijn uitgewisseld en wat ik heb toegezegd ook uit te voeren. Dan komen wij in ieder geval aan de vragen rondom de communicatie tegemoet.

Het wetsvoorstel bevat een specifieke regeling met betrekking tot de verval- en verjaringstermijn in het kader van het leveranciersmodel. Voor zover deze specifieke regeling geldt, geldt inderdaad de algemene regeling van het Burgerlijk wetboek met betrekking tot de verjaringstermijn niet. Zoals toegezegd kom ik hierop terug in het kader van mijn toezegging bij de behandeling van de Warmtewet.

De heer **Doek** (CDA): Nog één keer. Het is juridisch volstrekt irrelevant of die vervaltermijn er nu inzit of niet. De vordering uit levering verjaart niet na

twee jaar. De minister heeft alleen in de wet opgenomen dat de mogelijkheid van het sturen van een rekening na twee jaar vervalt. Dat staat los van de vordering die is ontstaan op basis van de levering. Die verjaart niet. Zo is dat juridisch geregeld. Dat wil ik graag nog even laten vastleggen.

Minster **Van der Hoeven**: Ik begrijp wat u bedoelt. Er kunnen na vele jaren echter niet alsnog rekeningen worden gestuurd. Dat moet binnen een bepaalde periode gebeuren.

De heer **Doek** (CDA): Ik probeer het nog een keer. Of ik moet betalen hangt niet van het feit af of ik een rekening heb gehad. Ik kan ook middels een brief gevraagd worden om alsnog een vordering uit levering te betalen. Daar doet de vervaltermijn niets aan af, al hebben de indieners van het amendement dat wel beoogd. Zo is het niet.

Minister **Van der Hoeven**: Ik kan daar geen woord meer aan toevoegen. Ik heb gezegd in het kader van de toezeggingen bij de behandeling van de Warmtewet op een aantal punten terug te komen. Het lijkt mij verstandig om ook hierop terug te komen. Het amendement is aangenomen door de Tweede Kamer. Ik kan dat niet meer veranderen.

Dit brengt mij bij de opmerking van de heer Reuten. Die vroeg naar het meest pessimistische scenario waarmee ik rekening houd. Ik heb een aantal dingen gedaan. De heer Reuten is daarop teruggekomen. KEMA heeft gekeken naar de gevoeligheid van de uitkomsten van zijn kosten-batenonderzoek. Er is een Monte Carlo-analyse gedaan. Ik heb de Kamer de uitkomsten daarvan per brief doen toekomen. De conclusie is dat de kans op een positieve uitkomst meer dan 90% is. Het consultantsbureau UCP heeft naar aanleiding van eerdere vragen van de heer Reuten voor mij de verschillende kosten-batenanalyses tegen het licht gehouden. De conclusie daarvan is dat, zelfs zonder de factor energiebesparing mee te rekenen, in de gemiddelde variant nettobaten overblijven en een gelijkblijvend meettarief. In het meest pessimistische scenario van de businesscase van de netbeheerder zou sprake kunnen zijn van een meettariefverhoging voor de consument van ongeveer 60 eurocent per maand. Dat is ook het meest pessimistische scenario van het onderzoek van de NMa. Conclusie is dat de verwachte gemiddelde baten positief zijn. Daarbinnen blijven onzekerheden bestaan. De proefperiode is van belang om een en ander goed te kunnen managen door tijdig bij te sturen. De bottomline is dat de maatschappelijke kosten groter moeten blijven dan de kosten.

Gebruikt de slimme meter zelf niet te veel energie? Nee. Het is correct dat de communicatie-unit iets meer energie verbruikt. Het energieverbruik van de slimme meter is minder dan 20 kWh per jaar. Ik heb al gezegd dat uit onderzoek bij Oxxio, die honderdduizend van die dingen geplaatst heeft, blijkt dat de potentiële en feitelijke energiebesparing 2% tot 10% van het gebruik bedraagt. Uitgaande van een gemiddeld gebruik van 3400 kWh per jaar is de besparing 68 tot 340 kWh per huishouden per jaar. Ter vergelijking: het stand-bygebruik in een gemiddeld huishouden bedraagt zo'n 400 tot 550 kWh per jaar.

Het energieverbruik van de communicatie-unit wordt niet geregistreerd door de meter en komt voor rekening van de netbeheerder. Die kan de kosten doorberekenen in de transporttarieven. Als een slimme meter helpt om het stand-bygebruik met 5% te verminderen, zijn de extra kosten dus verdwenen.

De heer Reuten vraagt om een extra brief. Ik ben de afgelopen periode uitgebreid ingegaan op vragen van de heer Reuten. Ik heb 50 vragen in drie ronden over de kosten-batenanalyse beantwoord. Nog een brief over die vragen voegt daar helemaal niets aan toe. Ik zie er dus weinig heil in om reeds beantwoorde vragen opnieuw te beantwoorden. Ik heb geen informatie behalve de informatie die ik de heer Reuten al heb doen toekomen en die ik vanavond nog aan de heer Reuten heb doen toekomen.

Tegen de heer Laurier zeg ik dat de vraagwinstproblemen worden opgelost. Het begint in eerste instantie bij de consument. Dat is voor mij ook het belangrijkste. Daar zit de informatie en daar moet de energiebesparing gerealiseerd worden via het energiemanagement. Die heef ook profijt van het leveranciersmodel en die komt hopelijk af van alle klachten over rekeningen, facturen en de problemen bij verhuizingen en wat dies meer zij.

De heer Schouw heeft gesproken over de mogelijkheid van een home display in huis. Hij heeft gelijk: dit geeft directe informatie aan de consument en dit soort dingen stimuleert de aanpassing van het gedrag. Het kan worden aangesloten op de meter. De afnemer kan zo'n display aanschaffen. Het is overigens niet per se nodig, want je kunt ook je pc op de meter aansluiten, dan heb je hetzelfde effect. Het gaat erom dat je de informatie krijgt. Overigens is alleen zo'n home display geen oplossing voor de wettelijke informatieplicht van de leverancier. Die blijft namelijk bestaan. De consument is overigens niet de enige gebruiker van die informatie. De leverancier heeft op basis van de richtlijn de verplichting, de eindafnemer voldoende frequent te voorzien van actuele verbruiksinformatie. Er is dus echt ook communicatie met die meter noodzakelijk. Overigens IS een home display voorbehouden aan de vrije markt en is in die zin vergelijkbaar met een mobieltje. Je moet het echt overlaten aan de consument of hij dat wil en, zo ja, aan welke functionaliteiten het display zal moeten voldoen. Nogmaals, de leverancier heeft een aantal wettelijke verplichtingen en daarvoor is het nodig dat hij die informatie krijgt. Hij moet de eindafnemer voldoende frequent van informatie voorzien.

De heer **Schouw** (D66): Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik breng dit op, omdat dit het eerste doel was van de Europese regelgeving. Het tweede doel was het doorgeven van de data aan de netbeheerder. Ik had graag gewild dat juist dat

eerste doel een vast onderdeel uitmaakte van de slimme meter. Nu wordt het een soort pluspakket, een soort extraatje dat je erbij kunt kopen. Maar in onze beleving is het de kern van de Europese regelgeving. Het is jammer dat die kern op deze manier in een soort pluspakketje is terechtgekomen.

Minister **Van der Hoeven**: Ik kan de Europese regelgeving niet veranderen; ik kan niet om de verplichting heen van de leverancier om de afnemer frequent van informatie te voorzien. Ik ben met u eens dat zo'n home display voor het gemak en de praktische werking hartstikke mooi is. Die kan aangeschaft worden, maar je kunt je pc ook op je meter aansluiten, met hetzelfde effect.

De heer Van den Berg vroeg of de slimme meter niet toekan met één kanaal. Ik zal in de AMvB de minimale functionaliteit beschrijven, dus wat de meter in ieder geval moet kunnen in het licht van de doelen die met de slimme meter worden beoogd. We moeten geen lage eisen stellen. De genoemde meter met één kanaal is overigens geen oplossing voor mensen met privacybezwaren. De netbeheerder moet toegang hebben tot de meetgegevens, zodat hij aan zijn wettelijke taken kan voldoen: de meter uitlezen en afschakelen bij calamiteiten. Ook de leverancier heeft meetgegevens nodig van deze afnemer om aan de verplichtingen van de richtlijn voor energie-efficiency te voldoen: hij moet de afnemer voldoende frequent informeren over het actuele energieverbruik.

De Europese richtlijn als zodanig stelt een aantal dingen. Hij noemt concreet de informatie die aan eindafnemers beschikbaar moet worden gesteld, de periode waarover het overzicht betrekking heeft, het totale verbruik in die periode, de prijs en, indien mogelijk, een vergelijking met dezelfde periode in het voorgaande jaar. Dit wordt expliciet zo genoemd, in artikel 12 en artikel 13. Ik verwijs naar artikel 13 voor dit hele verhaal, zie het Publicatieblad van de Europese Unie, nr. 27.4.2006. Die informatie kan op zich worden gegeven met een analoge meter. Maar de richtlijn stelt verder dat "de afnemer de beschikking krijgt over een individuele meter die het actuele energieverbruik nauwkeurig weergeeft en informatie geeft over de tijd waarin sprake was van daadwerkelijk verbruik". Een analoge meter telt alleen maar door en is dus onvoldoende in staat om het actuele energieverbruik nauwkeurig weer te geven. De digitale meter geeft het verbruik over een tijdvak aan, wat noodzakelijk is om te voldoen aan dit aspect van de richtlijn. Als laatste punt: moet die digitale meter op afstand afleesbaar zijn? De richtlijn zegt daarover: "De leverancier zorgt ervoor dat de afnemer een volledig overzicht van de huidige energiekosten ontvangt en de facturering op basis van het daadwerkelijke verbruik is frequent genoeg om de afnemers in staat te stellen om hun eigen energieverbruik te regelen." De kern van de zaak is "frequent genoeg" om de "eigen energieverbruik te regelen". Wij hebben dat ingevuld met in ieder geval zes keer per jaar. Veel andere Europese landen hebben dat ingevuld met één keer per maand, dus twaalf keer per jaar.

Je kunt hierbij een aantal zaken doen. Je kunt elke twee maanden de meteropnemer langs sturen, maar dat is niet meer van deze tijd en de kosten zijn niet reëel. Je kunt de afnemer vragen om elke twee maanden de gegevens te verstrekken aan de leverancier. Dat lijkt niet gebruiksvriendelijk, niet handhaafbaar en werkt fraude in de hand. Wat blijft over? Het gegeven dat je op afstand moet kunnen communiceren. Dat is ook in de geest van de toelichting op de richtlijn, dat bij vaststelling van maatregelen rekening moet worden gehouden met kosteneffectieve technologische innovaties, zoals een elektronische meteropnemer. Het is niet voor niets dat alle Europese landen die nu implementeren, deze bepaling op deze manier interpreteren.

Ik hecht er zeer aan dat de Kamer tot een uitspraak komt. We lopen met de implementatie van deze richtlijn sowieso achter. En als de Kamer na afloop van het debat nog een brief wil over een aantal onderwerpen: ik kan niets toevoegen aan hetgeen ik heb gezegd over de richting van de evaluatie, dus verdere informatie heb ik niet voor u. Bovendien wordt hetgeen is uitgewisseld in dit debat genotuleerd en het maakt dus deel uit van de wetsgeschiedenis. Ik zie daarom geen noodzaak voor nadere informatie per brief.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar antwoorden in tweede termijn.

Ik constateer dat enkele fracties stemming over deze wetsvoorstellen wensen. De stemmingen vinden plaats volgende week dinsdag.

**

Sluiting 0.12 uur.

!Besluiten en ingekomen stukken!

*N

Lijst van besluiten:

De Voorzitter heeft na overleg met het College van Senioren besloten om:

a. de stemmingen over het volgende wetsvoorstel te doen plaatsvinden op 24 maart 2009:

Regels inzake de volledige liberalisering van de postmarkt en de garantie van de universele postdienstverlening (Postwet 20..) (30536);

b. de stemmingen over de volgende moties te doen plaatsvinden op 24 maart 2009:

Motie van het lid Schouw c.s. inzake het overleggen van een herijkte visie over het beleid rond de verhouding "markt en overheid" aan de Eerste Kamer in de loop van dit jaar (30536, U);

Motie van het lid Van der Linden c.s. inzake het versterken van het bewustzijn van het belang van mensenrechten, democratie en rechtstaat (31702/31700-V, A);

c. de plenaire behandeling van het debat inzake NSL (30489) te doen plaatsvinden op 19 mei 2009;

d. het voorbereidend onderzoek van de volgende wetsvoorstellen door de vaste commissie voor Justitie te doen plaatsvinden op:
31 maart 2009 (i.p.v. 17 maart 2009)

Wijziging van het Wetboek van Strafrecht, Wetboek van Strafvordering en enkele aanverwante wetten in verband met de strafbaarstelling van het deelnemen en meewerken aan training voor terrorisme, uitbreiding van de mogelijkheden tot ontzetting uit het beroep als bijkomende straf en enkele andere wijzigingen (31386);

Goedkeuring van het op 16 mei 2005 te Warschau totstandgekomen Verdrag van de Raad van Europa ter voorkoming van terrorisme (Trb. 2006, 34) (31422, R1853);
28 april 2009

Voorstel van wet tot aanpassing van bijzondere wetten aan de vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht (Aanpassingswet vierde tranche Awb) (31124).

Lijst van ingekomen stukken, **met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen**:

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Voorstel van wet tot aanpassing van bijzondere wetten aan de vierde tranche van de Algemene wet bestuursrecht (Aanpassingswet vierde tranche Awb) (31124);

Wijziging van de Wet militair tuchtrecht in verband met tegengaan van ongewenst gedrag binnen de krijgsmacht (31504, R1864);

Implementatie van Europese regelgeving betreffende het verkeer van diensten op de interne markt (Dienstenwet) (31579).

Deze wetsvoorstellen zullen in handen worden gesteld van de desbetreffende commissies;

2. de volgende regeringsmissives:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken en de staatssecretaris voor Europese Zaken, ten geleide van de geannoteerde agenda van de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen van 16 en 17 maart 2009 (griffienr. 143524);

een, van alsvoren, ten geleide van de geannoteerde agenda van de Europese Raad van 19 en 20 maart 2009 (griffienr. 243572);

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, inzake Wijzigingen van Bijlage I en II bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen; 4 april 2005, 23 februari 2006 en 10 april 2007; Wijzigingen van Bijlage A en B bij de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR); 1 oktober 2008 (griffienr. 143517);

een, van alsvoren, inzake het voornemen tot het sluiten van een verlengingsverdrag inzake de briefwisseling tot verlenging van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Somalië betreffende de steun van Nederlandse strijdkrachten bij de bescherming van humanitaire hulp voor Somalië tegen piraterij; Nairobi, 1 april 2008 (Trb. 2008, 85) (griffienr. 143516);

een, van alsvoren, inzake rapportage over stand van zaken parlementaire goedkeuring verdragen (griffienr. 143525);

een, van alsvoren, inzake de goedkeuring van het op 19 oktober 2005 te Parijs totstandgekomen Internationaal verdrag ter bestrijding van dopinggebruik bij sport, met bijlagen (Trb. 2006, 194, en Trb. 2007, 5), alsmede een toelichtende nota bij dit verdrag (griffienr. 143577);

een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake beheersafspraken II A Staten-Generaal (griffienr. 143486);

een, van de minister van Financiën, ten geleide van het verslag van de Eurogroep en Ecofin Raad van 9 en 10 maart 2009 te Brussel (griffienr. 143455.01);

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van het ontwerpbesluit derogatie (luchtkwaliteitseisen) (griffienr. 143542);

een, van de minister van Economische Zaken en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van pkb deel 2 van het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (griffienr. 143546);

een, van de staatssecretaris van Economische Zaken, inzake kritiek OPTA op de Postregeling (griffienr. 139088.24).

De Voorzitter stelt voor, deze missives voor kennisgeving aan te nemen. De bijlagen zijn neergelegd op de afdeling inhoudelijke ondersteuning ter inzage voor de leden;

3. de volgende missives:

een, van de Algemene Rekenkamer, ten geleide van het rapport Intracommunautaire btw-fraude (griffienr. 143526);

een, van de directeur van het Kabinet der Koningin, houdende bekrachtiging door H.M. de Koningin van een aantal door de Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen (griffienr. 143534);

een, van de Nationale ombudsman, ten geleide van het verslag van de Nationale ombudsman over 2008 (griffienr. 143578).

De Voorzitter stelt voor, deze missives voor kennisgeving aan te nemen. De bijlagen zijn neergelegd op de afdeling inhoudelijke ondersteuning ter inzage voor de leden;

4. de volgende geschriften:

een, van mr. H.S. C., inzake het "uitgelekte" VNO rapport (griffienr. 143532).
Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden van de commissie voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken;

een, van R.v.B. te R., inzake open brief aan politieke juridische en mediale leiders (griffienr. 143131.04);

een, van R.P. te N., inzake verzoening tussen Nederland en het Australisch Aboriginal Yolngu volk (griffienr. 143078.03).
Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden van de commissie voor Buitenlandse Zaken, Defensie en Ontwikkelingssamenwerking;

een, van A.M.A., A.J. v.B. te W., inzake ouders van kinderen die het slachtoffer zijn van pedofilie (griffienr. 143477);

een, van A.M.A., inzake een verblijfsvergunning en een werkvergunning (griffienr. 143479);

een, van E.L. te G., inzake pleegouders voor jonge criminelen (griffienr. 143537);

een, van H.C., inzake hulp millenniumgemeente Heerlen (griffienr. 143553).
Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden van de commissie voor Justitie;

een, van R.R. te R., inzake de politie (griffienr. 143518);

een, van D.A.O.A. L. te N., inzake bestuursrecht een illusie (griffienr. 143538).
Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden van de commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat/Algemene Zaken en Huis der Koningin;

een, van A. v.D. te K.a.Z., inzake voorstel nieuwe regeling bijtelling "auto van de zaak" (31704) (griffienr. 141681.18).
Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden van de commissie voor Financiën;

een, van E.J.H. te B., inzake Jobse zienswijzeformulier MER ondergrondse opslag van CO_2 in Barendrecht (griffienr. 143552);

een, van G.W. te M., inzake behandeling van huurders (zonder huurbijslag) en huiseigenaren (griffienr. 143551).
Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden van de commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu/Wonen, Wijken en Integratie;

een, van J.B. te M., inzake Stichting Vida-Nueva (griffienr. 143544).
Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden van de commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;

een, van N.T. te S., inzake tewerkstelling na 1 jaar WW (griffienr. 143543).
Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden van de commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

een, van M.M. te D.H., inzake 33 aanklachten tegen de Staat der Nederlanden (griffienr. 143536).
Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden van de commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport/Jeugd en Gezin.

De Voorzitter stelt voor, deze geschriften voor kennisgeving aan te nemen.