

Vergaderjaar 2015–2016

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 526

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 augustus 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 14 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 februari 2016 inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten) (Kamerstuk 29 398, nr. 493);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 mei 2016 met antwoorden op vragen van de commissie over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten) (Kamerstuk 29 398, nr. 506);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2016 inzake resultaten Beter Benutten en spitsmijdenprojecten (Kamerstuk 34 300 A, nr. 66).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Belhaj, Van Dekken, Hoogland, Houwers en Visser,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 18.33 uur.

De voorzitter:

Goedenavond. Ik heet iedereen van harte welkom bij dit algemeen overleg over de spitsmijdenprojecten in het kader van de werkzaamheden van de commissie voor Infrastructuur en Milieu. In de eerste termijn is de spreektijd vier minuten en het aantal interrupties twee.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik begin met een citaat waarmee ik schets waarom we hier vandaag zitten. Het citaat is afkomstig van een deelnemer van een van de spitsmijdenprojecten. «Ik heb lange tijd geleden meegedaan aan het project SLIM uit de spits. Als ik niet over de Waalbrug bij Nijmegen of over de brug in de A50 bij Ewijk reed, kreeg ik € 48 per maand. Ik kreeg de brief daarover toen ik net klaar was met mijn stageperiode en nooit meer over deze wegen heen kwam. Ik heb anderhalf jaar lang € 48 per maand ontvangen.» Het is de vraag of dit verhaal waar is en helemaal klopt, want het komt van het internet, maar het gaat me om de gedachte vanwaaruit dit debat is aangevraagd. De vraag is namelijk of we met een collectieve actie zo'n file uiteindelijk kunnen oplossen door individuen te stimuleren. Ik vraag me af of de effectiviteit echt te meten is en of mensen de spits blijven mijden na het beëindigen van de bijdrage. De feitelijke metingen stoppen dan immers. We spreken hier vandaag over het project spitsmijden, waarbij mensen betaald worden om de spits te mijden. Ik leg de hoofdvraag voor: moeten we dat blijven doen? Moeten we mensen betalen om uit de spits te blijven? Op een aantal momenten hebben wij vragen gesteld over deze projecten.

De Minister heeft aangegeven dat het uitsluiten van fraudeurs, dus mensen die in de spits moedwillig de auto van hun vrouw gebruiken, verkeerde kentekens opgeven of andere routes rijden, wat op het randje van fraude zit, niet wenselijk is. Dat antwoord verbaasde ons nogal. Waarom zou het niet wenselijk zijn om fraudeurs uit te sluiten? Ik begrijp wel dat daar een extra administratie voor nodig is en dat landelijk bekeken moet worden wie de fraudeurs zijn, maar het lijkt me zelfs zeer wenselijk. Zeker als je bedenkt dat mensen in de bijstand vanwege strenge controles al voor een paar tientjes in grote problemen kunnen worden gebracht door een tandenborstel die er niet thuishoort, een kussen dat gebruikt lijkt of een logé. De Minister beweert dat er geen vergoeding wordt uitgekeerd aan mensen die onjuiste gegevens invullen of aanleveren, maar bij het ontdekken ervan wordt er geen geld teruggevorderd, is onze informatie. Op het moment dat ontdekt wordt dat iemand iets doet wat niet wenselijk is in het kader van het spitsmijdenproject, komt het geld niet bij hem terecht omdat er pas aan het eind van de maand wordt uitgekeerd. Maar als iemand al een paar maanden meedoet en al een paar maanden in zo'n onwenselijke situatie zit, wat gebeurt er dan? Dezelfde vraag stel ik ook over de fietsen waarvoor men € 350 subsidie krijgt. Je moet dan twee keer per week fietsen in plaats van met de auto gaan en de werkgever moet zeggen dat je echt op de fiets komt. Ik zou het voor al mijn werknemers zo tekenen, het is immers een subsidietje. Ik zou het zeker aanvragen en zeggen dat ik ging fietsen. Maar is er ooit weleens iemand geweest die het bedrag moest terugbetalen als uit de gps-gegevens bleek

dat hij niet twee keer per week gefietst had? Dat wordt me uit de antwoorden niet duidelijk, maar daar gaat het uiteindelijk wel om. Ik noem een ander voorbeeld. Gelderland heeft aangegeven dat er geen enkele vergoeding ten onrechte is uitgekeerd maar dat er ook fouten zijn gemaakt. Die twee zaken zijn niet met elkaar te verenigen. Als er fouten zijn gemaakt, zou dat betekenen dat er wel geld ten onrechte is uitgekeerd. Dat lijkt ons logisch en als je een beetje de temperatuur opneemt bij mensen die deelnemen aan de projecten, is dat ook wel het waarschijnlijkst. De argumentatie is dat het om relatief kleine bedragen ging. Wanneer gaat de Minister het geld dat ten onrechte is uitgekeerd terugvorderen en wanneer stoppen we met gratis geld uitdelen? Zeker een Minister van VVD-huize weet dat gratis geld niet bestaat.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. De economie trekt gelukkig weer aan en dat zien we direct terug in de files die toenemen. Het afgelopen jaar is fors geïnvesteerd in infrastructuur – dat is goed – en er is ook gestart met een aantal projecten onder de noemer Beter Benutten en het spitsmijdenproject. Het klinkt allemaal prachtig, want je wordt betaald om uit de file te blijven. We weten allemaal dat dat nooit structureel is vol te houden. Wat is de meerwaarde op de langere termijn van deze projecten? Ik bedoel dat niet in termen van maatregelen die genomen zijn in de brede context van Beter Benutten, maar vraag specifiek: wat hebben de projecten op lange termijn opgeleverd en wat is de meerwaarde daarvan?

Uit onderzoek is gebleken dat een flink aantal automobilisten gefraudeerd heeft. Wat doen we daarmee? Er wordt gesteld dat het bedrag te klein is om terug te vorderen. Als je alle fraudebedragen bij elkaar optelt, kom je al snel op maximaal 7 miljoen. Ik vind dat een fors bedrag. Ik snap dat het lastig is dit individueel aan te pakken, maar voor winkeldiefstal staat ook gewoon een bedrag. Het maakt niet uit wat je hebt gestolen, je krijgt gewoon een boete. Waarom is het in deze gevallen van fraude niet mogelijk om boetes op te leggen? Is de Minister bereid om samen met de provincies en gemeenten waarmee deze projecten zijn uitgevoerd, te bekijken of deze mensen alsnog een boete opgelegd kan worden als het te veel werk is om het gefraudeerde bedrag terug te vorderen? Hoe gaan we dit in de toekomst voorkomen? Want het constateren is één ding, maar we willen dit in de toekomst niet meer hebben.

Voor de spitsmijdenprojecten is gebruikgemaakt van kentekenregistratie. Als voorbeeld noem ik Zwolle, waar werd aangekondigd dat er een kentekenregistratie zou gaan plaatsvinden en dat men dan gebruik kon gaan maken van spitsbikes. Ik verzin de term niet zelf. Dat was de argumentatie om mensen op de fiets te krijgen. Kentekenregistratie is, wat de VVD betreft, ooit bedacht voor de veiligheid. Als je tankt bij een benzinstation, niet betaalt en doorrijdt, mogen de beelden daarvan niet gebruikt worden. Het is dan wel heel erg gek dat je onder de noemer van spitsmijdenprojecten dit soort gegevens wel mag gebruiken om vervolgens een aanbod te doen. Daarbij komt dat het ontwerpbesluit voorligt tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer voor verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten. Het uitgangspunt bij verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten is dat ze de bruikbaarheid van de weg dienen. Dat is ook de noemer waaronder men tot kentekenregistratie mag overgaan. Wat ons betreft is dat echt te ruim omschreven. Onder «bruikbaarheid van de weg» kan ik straks ook verstaan dat een handelaar in smoothies zegt dat het heel gezond is voor je als je 's ochtends eerst een smoothie drinkt. Dan ga je beter de weg op. Dat is beter voor de bruikbaarheid van de weg. Hoe ver gaan we hierin? Kentekenregistratie is te billijken voor de verkeersveiligheid, überhaupt voor de veiligheid en voor goed verkeersonderzoek naar de drukte op de weg, maar er zit een knelpunt in de term «bruikbaarheid van de weg» als deze gekoppeld wordt aan een actie en de overheid kan zeggen dat

iemand zijn gedrag moet aanpassen. Daar is het wat ons betreft niet voor bedoeld. Kunnen we in het ontwerpbesluit tot een andere definitie komen? De Minister geeft in de beantwoording van vragen van de VVD al aan dat de Reclame Code Commissie alle aanbiedingen onder de noemer spitsmijdenproject heeft beoordeeld als een reclame-uitnodiging.

Daarmee geeft ze eigenlijk al aan dat het verdergaat dan gewoon regulier gebruik. Hoe moeten we dat interpreteren?

Het programma Beter Benutten doen we om files te vermijden en de doorstroming te verbeteren. In dat kader vraag ik aandacht voor een werkbezoek dat ik recentelijk heb afgelegd bij de bergingsbedrijven. Deze bedrijven doen heel veel werk om ervoor te zorgen dat de mensen weer veilig de weg op kunnen en dat de weg niet geblokkeerd wordt. Ze lopen wel tegen een aantal problemen aan en hebben daarover meermalen aan de bel getrokken en een brief aan de Minister gestuurd. De Minister hoeft niet nu op die brief te reageren, want het is een uitgebreide brief, maar de VVD vindt dat er een aantal zorgpunten in genoemd worden waarover terecht aan de bel wordt getrokken. Wat is ervoor nodig om deze bedrijven hun werk op een goede en veilige manier te laten doen? Graag ontvang ik een reactie van de Minister.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Vindt mevrouw Visser het goed dat de overheid de keuze wil beïnvloeden door mensen geld te geven? Mensen hebben keuzevrijheid in hoe ze de auto gebruiken. Misschien kiezen ze ervoor om lekker in de spits te gaan staan omdat ze dan even een broodje kunnen eten onderweg of muziek kunnen luisteren of weet ik veel wat mensen doen in de auto. Is zij principieel voor of tegen die beïnvloeding?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik ben helemaal niet gewend dat de heer Hoogland principiële vragen voorlegt. Volgens mij heeft hij mijn bijdrage gehoord. Ik heb duidelijk gesteld dat overheidsbemoeienis met de wijze waarop we ons moeten voortbewegen, niet liberaal is en dat de VVD daar niet voor is. We hebben al eerder kritische kanttekeningen geplaatst bij het project spitsmijden. Een van de eerste vragen in het debat met de Minister in het kader van Beter Benutten was: wat is het structurele effect van dit soort projecten? Niemand gaat voor de lol in de file staan. Iedereen wil zo snel mogelijk van A naar B, ook ondernemers. Het project spitsmijden is op de lange termijn niet structureel vol te houden, want gratis geld bestaat niet, zoals de heer Hoogland al zei.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik had de vraag ook anders en minder principieel kunnen formuleren. In de omgeving van Rotterdam zeggen ze: «Ben jij wild van de spits?» Dat vond ik net te huiselijk voor hier. Als ik het goed begrijp is mevrouw Visser er voorstander van te stoppen met het betalen van mensen om de spits te mijden en stelt ze voor een Kameruitspraak te doen dat we stoppen met het uitgeven van dit soort bedragen aan mensen om hun gedrag te beïnvloeden.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De projecten zijn allemaal uitgevoerd. Er ligt nu een regeling voor om te bekijken hoe we er in de toekomst mee omgaan. Ik heb daar kritische vragen over gesteld en ik heb al eerder kritische kanttekeningen geplaatst bij het gehele project, want ik geloof niet – laat ik het nog een keer helder stellen – dat het project structurele effecten heeft. Als ik word betaald om uit de spits te blijven en ik niet op dat tijdstip op mijn werk hoeft te zijn, zou ik er natuurlijk ook gebruik van maken. Maar we kunnen dit nooit lang volhouden – de miljoenen tellen heel snel op – en daarmee is het een tijdelijke maatregel. Wat ons betreft gaat het geld niet naar gedragsbeïnvloeding.

vloeding. Ik noem het voorbeeld van een hardlooptoestel op Rotterdam Centraal. Dat hoeft de overheid niet te betalen en dat hoeft de overheid ook echt niet voor mij te betalen. Dat geld kunnen we aan andere dingen besteden. Ik ken genoeg projecten waaraan het wel goed besteed kan worden.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Voorzitter. Ik ben zo'n type dat eerst een smoothie drinkt en dan in de auto stapt. D66 is wel een groot voorstander van projecten als Beter Benutten en spitsmijden. Wij zien het belang van het verkeersonderzoek en de spitsmijdenprojecten en beschouwen het alleen al voor de luchtkwaliteit als winst als er minder auto's en meer fietsers rijden of meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. De Minister is nu echter van plan om via kentekenregistratie de bereikbaarheid en verkeersdoorstroom te bevorderen. Het kenteken wordt herleid naar de kentekenhouders en die ontvangt een brief thuis met de vraag of hij in het vervolg een uurtje later wil vertrekken. De nietsvermoedende automobilist heeft ergens gereden en vindt de volgende dag de overheid op zijn deurmat. Naar aanleiding van de plannen in Kampen en Zwolle om met behulp van Automatic Number Plate Recognition (ANPR) het fietsgebruik te stimuleren, heeft D66 al eerder kritische vragen gesteld. Dergelijke onderzoeken en projecten mogen niet ten koste gaan van de privacy van autogebruikers zonder dat daarbij de meest zorgvuldige waarborgen in acht worden genomen om onrechtmatige inbreuk op de persoonlijke levenssfeer te voorkomen. In dit specifieke geval is het voor D66 maar zeer de vraag of die waarborgen er zijn en of middel en doel in proportie zijn. Dit middel is natuurlijk niet de enige manier om de gewenste informatie te verzamelen en automobilisten aan te moedigen om de spits te mijden. Wat dacht de Minister van borden langs de weg, een onlinecampagne, werknemers via werkgevers stimuleren op een andere tijd van huis te gaan of, in extremo, flyeren op tankstations? We zijn er nog niet eens uit of ANPR gebruikt mag worden in het strafrecht omdat veel partijen grote vraagtekens zetten bij de privacygevoeligheid ervan. Moeten we dan dit ingrijpende instrument wel inzetten voor spitsmijden?

Voor D66 wegen deze punten zwaar. Wat ons betreft gebeurt het verzamelen van persoonsgegevens altijd beperkt en gericht. Voor ons gevoel is gaat de Minister hier breed en ongericht te werk. De Minister is inderdaad lid van de VVD en wij denken dat de gemiddelde VVD-kiezer niet erg enthousiast wordt van het feit dat de overheid hem thuis weet te vinden, dat zijn gegevens twaalf weken worden bewaard en nog iets langer in de vakantietijd. Die gegevens zijn niet alleen inzichtelijk voor functionarissen van spitsmijdenprojecten, maar ook voor toezichthouders, voor opsporingsinstanties, voor ambtenaren die belast zijn met de opsporing van een strafbaar feit, voor de politie voor de uitvoering van politietaken, voor verzekeraars en voor advocaten. Ziet de Minister zelf de bezwaren hiertegen? Zo nee, waarom is zij dan niet bereid de privacyimpactassessments, de zogenoemde PIA's, met de Kamer te delen?

Ik sluit af met het punt over de vergoeding voor spitsmijden, waar de discussie zojuist ook over ging. In de huidige constructie wordt een deelnemer beloond als hij op een ander tijdstip zijn auto pakt. Zou het niet mooi zijn als die beloning ook gereserveerd wordt voor automobilisten die elke dag besluiten de trein te nemen, te fietsen of thuis te werken?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dat was een mooi betoog van mevrouw Belhaj om geld te geven aan automobilisten die elke dag de auto laten staan, ofwel mensen die de trein of de fiets pakken. Maar hoe ziet dat eruit? Hoe gaan we dat doen? Dat wordt lastig in het kader van de privacyaspecten die ze noemde.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat wordt zeker lastig. Wij zijn in ieder geval een groot voorstander van het benaderen van zo veel mogelijk werkgevers om hen met hun werknemers te laten bekijken of er alternatieve manieren zijn voor het reizen met de auto. Op dit moment zeggen we: beste werknemer, gaat u zelf maar proberen te regelen dat u om elf uur mag binnenkomen en als dat lukt, krijgt u daar een beloning voor. Volgens mij zijn er creatieve oplossingen te bedenken naast het registreren van kentekens. Het zou vreemd zijn als we bepaalde mensen alleen kunnen bereiken als we ze registreren, want dan kunnen we ook alle overheids campagnes stopzetten en gewoon registreren wie waar komt en heel gericht de juiste informatie bij de juiste persoon terecht laten komen. Dat vinden wij een onwenselijke situatie als het niet in proportie is met het doel dat het dient.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Vindt mevrouw Belhaj, mijn collega van een liberale partij, niet dat dit tot de keuzevrijheid van een werkgever en een werknemer zelf behoort? Moeten mensen niet zelf de keuze hebben hoe ze zich willen verplaatsen in plaats van dat een overheid bepaalt of ze met de fiets of de trein moeten komen?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Dat ben ik helemaal eens met de VVD. Er blijft ook altijd een keuzevrijheid. We zeggen nu: u kunt € 120 per maand verdienen als u in de auto blijft zitten. Dat is al geen vrije keuze meer, want als mensen met de fiets of het ov gaan, doen we niets. Dat is het selectief belonen van mensen voor bepaald gedrag. Mensen zijn heel goed in staat om zelf die keuze te maken. Veel werkgevers geven aan dat het hen ongelooflijk veel geld kost als mensen langdurig in de spits staan. Er zijn heel veel werkgevers die actief kunnen optrekken met de Minister om te bekijken welke vergoedingen werknemers krijgen als ze met de auto reizen en welke vergoedingen ze zouden moeten krijgen als ze met het openbaar vervoer gaan. In onze optiek mogen mensen zowel met de auto als met het openbaar vervoer gaan.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Dan snap ik het pleidooi van D66 niet zo goed. Niemand staat voor zijn lol in de file en een werkgever heeft er helemaal geen belang bij dat zijn werknemers lang in de file staan. Als mensen thuis kunnen werken, zullen ze dat doen. Ik ken genoeg voorbeelden van bedrijven die het thuiswerken regelen en ook ov-vergoedingen geven. Wat stelt mevrouw Belhaj concreet voor? Wat gebeurt er nu nog niet en moet morgen veranderen?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik heb niet het voorzetje gegeven voor een nieuw voorstel. De vraag aan mij was of ik vind dat mensen keuzevrijheid hebben. Het antwoord is ja. Ik ken werkgevers die hierin actief met hun werknemers optrekken. Er zijn echter ongelooflijk veel werkgevers die werknemers hebben voor wie het niet noodzakelijk is dat ze met de auto komen. Deze werknemers worden beloofd door de overheid als ze in de auto blijven zitten en hun werkgevers zeggen elke keer als er verkiezingen zijn: zorg nou dat die files verdwijnen. Vervolgens willen ze meer asfalt. Dat is een ridicule discussie. Wij denken dat een aanzienlijk percentage van de bedrijven in Nederland actief hun best wil doen om te zorgen dat hun werknemers niet in de spits hoeven te rijden. Er ligt dus een enorme kans om via de werkgevers ervoor te zorgen dat de werknemers niet lang in de spits staan, dat men niet zo veel economische schade oploopt en dat we tegelijkertijd niet alleen maar miljarden hoeven uit te geven aan asfalt maar wellicht kunnen investeren in een natuurvriendelijkere en duurzamere methode, namelijk reizen met het openbaar vervoer.

De heer **Houwers** (Houwers):

Mevrouw Belhaj zegt dat mensen beloond worden als zij incidenteel niet gebruikmaken van de auto. Ze zegt dat we ook de mensen moeten belonen die elke dag de auto laten staan, of preciezer: de mensen die het openbaar vervoer gebruiken. Worden deze mensen niet al beloond door de stevige overheidsbijdrage aan het openbaar vervoer?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik weet niet wanneer de heer Houwers voor het laatst met het openbaar vervoer heeft gereisd, maar in heel veel gevallen is het openbaar vervoer niet goedkoper dan het rijden met de auto. Op afstanden van 10 à 20 kilometer ben je drie tot vier keer minder kwijt als je met de auto reist. Hij mag het daarmee oneens zijn. Mijn opmerking was gerelateerd aan de vraag of spitsmijden een goede manier is om te testen of we reductie kunnen realiseren in de spits. Het antwoord is ja. Moeten we dat langdurig doen? Ik betwijfel het en zou het veel interessanter vinden als we het begrip «mobiliteit» in de brede zin van het woord bekijken, dus én openbaar vervoer én auto's. Daarbij moeten deze niet als twee aparte kolommen gezien worden, waarbij we bij de ene kijken hoe men twee minuten sneller kan rijden door meer asfalt aan te leggen en tegelijkertijd alles met betrekking tot het openbaar vervoer apart benaderen. Dat is wat wij missen. Wij horen van verschillende organisaties dat het echt tijd wordt dat mobiliteit als één geheel wordt behandeld en niet meer als verschillende kokers.

De heer **Houwers** (Houwers):

Die integrale benadering met keuzevrijheid voor iedereen vind ik heel belangrijk en heel goed. De rekensom moeten we echter wel maken en misschien moeten we de zaak dan wat preciezer formuleren. Een kilometer rijden met de auto is toch een stukje duurder dan een kilometer rijden met het openbaar vervoer als je bij het autogebruik niet alleen de brandstof maar ook de afschrijving en al die andere dingen meerekent. De vraag aan mevrouw Belhaj blijft staan of ze vindt dat het openbaar vervoer op dit moment al gesubsidieerd wordt. Vindt ze dat het misschien nog meer gesubsidieerd moet worden?

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Als ik uitgedaagd word om hier ter plekke nauwkeurig te zijn, ga ik die uitdaging met plezier aan. Ik zal een berekening maken van de kosten per auto en per openbaar vervoer van stad A naar stad B. Ik durf er een weddenschap op af te sluiten dat het openbaar vervoer in veel gevallen duurder is. Ik ervaar niet dat we daarom het openbaar vervoer meer subsidiëren dan het autorijden. Wij vinden dat iedereen de vrije keuze heeft met de auto te rijden en zijn er groot voorstander van dat er schone auto's komen. Het is echter wel gek om automobilisten te belonen als je weet dat auto's vervuilend zijn en dat mensen die met het openbaar vervoer reizen gezamenlijk uiteindelijk minder schade veroorzaken aan onze luchtkwaliteit. Iedereen vindt de luchtkwaliteit belangrijk. We hebben daarover ook allerlei afspraken. Ik ga met genoegen de uitdaging aan om te bekijken of ons openbaarvervoersysteem overgesubsidieerd is ten opzichte van het autovervoer.

De **voorzitter**:

Ik begrijp dat u daartoe bijna een weddenschap afsluit met de heer Houwers. Ik zou wel wachten tot de behandeling van de Gokwet.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik stel voor niet te wachten op de Gokwet met die weddenschap, want het is geen gokje maar bijna een zekerheid.

Voorzitter. We hebben het vandaag over spitsmijdenprojecten. Veel mensen zullen het met mij eens zijn als ik stel dat hierbij natuurlijk rekening gehouden moet worden met de privacy en de fraudegevoeligheid. Het is betreurenswaardig dat er in het verleden diverse gevallen van fraude zijn voorgekomen. Ik vertrouw er echter op dat de Minister, mocht ze ertoe overgaan, alles zal doen om te voorkomen dat er fraude wordt gepleegd met toekomstige spitsmijdenprojecten en ervoor zorgt dat de privacy optimaal wordt beschermd. Ik zeg «mocht de Minister ertoe overgaan» omdat ik twijfel aan de structurele effectiviteit en omdat fraude en privacy zwaar wegen. Ik zeg het maar gewoon: ik vind dat we niet meer moeten betalen voor spitsmijden.

Vandaag wil ik echter niet te lang stilstaan bij het verleden. Liever kijk ik vooruit naar mogelijkheden die we nog kunnen benutten. Naar mijn idee doen we te weinig met de bewustwording van automobilisten. Mevrouw Belhaj sprak al over verschillende manieren om automobilisten bewust te maken van de mogelijkheden om anders te reizen of op andere tijdstippen te reizen. Er moet veel meer worden gedaan om automobilisten de voordelen van spitsmijden te laten inzien. Ik pleit voor een campagne voor spitsmijden waarbij we de automobilisten laten inzien dat het zeker voordelen heeft om een uurtje later te beginnen met werken. Wat vindt de Minister van zo'n campagne?

Ik wil nog een stapje verder gaan. We moeten ook stoppen met het investeren in de infrastructuur op trajecten waar alleen problemen zijn in de echte spitsstijden. Dat is een flinke verandering die ik nader zal toelichten. Op dit moment is meer investeren in extra asfalt vaak de oplossing voor een te drukke spits. Er komen echter nieuwe technieken die ons vast en zeker helpen om files en spitsgedrag tegen te gaan. De automobilist weet dat en past zijn gedrag op dit moment nog niet aan. Het probleem wordt op termijn toch wel door de overheid opgelost en er is dus geen reden voor de automobilist om zelf de verantwoordelijkheid te nemen en zijn gedrag aan te passen om de spits te mijden. Mensen blijven hangen in hun normale gedrag. Dat is naar mijn idee niet meer de manier om dit probleem op te lossen. De overheid kan het probleem niet alleen oplossen en de oplossing zit zeker niet alleen in nog meer asfalt. De overheid moet duidelijk zijn over investeren in trajecten waar alleen in de spits problemen zijn. Het moet duidelijk zijn waar we niet meer in investeren, zodat mensen daar hun gedrag en misschien hun woon- en reisgedrag op kunnen aanpassen. Een belangrijke nuance die ik hierbij wil aanbrengen is dat we alleen stoppen met investeren op de trajecten waar alleen problemen zijn in de echt drukke spits op een heel beperkt aantal momenten op de dag. Op andere trajecten kan en moet er wel in asfalt geïnvesteerd worden, gezien de economische schade die anders zal ontstaan. Er moeten dus keuzes worden gemaakt. Met die keuzes is de overheid meteen duidelijk naar de mensen die in de spits rijden. Automobilisten kunnen, waar mogelijk, hun gedrag veranderen. Zij kunnen bijvoorbeeld een uurtje later naar hun werk, thuiswerken of gebruikmaken van een ander vervoermiddel. Wat vindt de Minister van de gedachtegang om een duidelijkere scheiding aan te brengen in de wegen waar we wel en niet meer in willen investeren?

De vergadering wordt van 19.00 uur tot 19.08 uur geschorst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Het spitsmijdenproject maakt deel uit van het veel grotere project Beter Benutten, waarover sommige Kamerleden ook gesproken hebben. Het project Beter Benutten is naar mijn opinie goed voor onze economie. Voor onze economie is een goede doorstroming op wegen, vaarwegen en in het openbaar vervoer sowieso van groot belang. Daarom investeren we in nieuwe infrastructuur, wat een goede oplossing kan zijn om de files van straks aan te pakken. Tegelijkertijd bekijken we slimme en

innovatieve oplossingen om de bestaande infrastructuur beter te benutten. Vandaar het project Beter Benutten. We hebben zojuist een rapport uitgebracht met de resultaten van het project Beter Benutten. Tot nu toe hebben we behaald wat we wilden behalen.

Naast investeringen in de infrastructuur en het programma Beter Benutten, investeren we apart in ITS-projecten (intelligente transportsystemen) die wij als een mogelijkheid zien om de doorstroming in de toekomst te verbeteren op diverse modaliteiten. Beter Benutten bestaat uit een mix van kosteneffectieve maatregelen. In het eerste programma Beter Benutten hebben we geoefend: welke maatregelen werken wel en welke niet? In het rapport is te lezen welke maatregelen het meest succesvol zijn geweest. Ook is te zien dat er sprake is van een combinatie van infrastructurele aanpassingen, dus echt fysieke maatregelen, ITS-projecten en maatregelen die erop gericht zijn om keuzemogelijkheden van reizigers en verladers te vergroten. Sommige Kamerleden noemen het «gedragsbeïnvloeding», maar ik zou het keuzemogelijkheden willen noemen omdat de wijze waarop we dat tot nu toe hebben vormgegeven een vrije keuze is. Er ontstond hier aan tafel discussie over tussen liberalen in alle vormen en maten. Ook ik ben een liberaal. Ik vind het heel belangrijk om een keuze voor te leggen en deze keuze in dit geval te belonen in plaats van te bestraffen. We zouden dat ook andersom kunnen doen. Het prijsbeleid op de weg kan bijvoorbeeld ook negatief worden vormgegeven, waarbij we mensen laten betalen om gebruik te maken van de weg. In dat geval is er ook een keuzemogelijkheid, maar krijg je de stok in plaats van de wortel voorgehouden. In totaal zijn er 300 maatregelen uitgevoerd en in totaal heeft Beter Benutten in de spits op de drukste trajecten tot 19% minder vertraging geleid. We kunnen dat wel succesvol noemen. Gemiddeld leidt het programma per dag tot 48.000 spitsmijdingen. Op jaarbasis leiden de maatregelen tot een CO₂-reductie van 70.000 ton, een afname van de stikstofuitstoot met 150 ton per jaar en een fijnstofreductie van zo'n 15 ton per jaar. Dat nemen we dus ook nog even mee in het kielzog van de projecten. Ik ga nu van breed naar smal, want de Kamer wil vooral met mij spreken over het spitsmijden en de privacyaspecten daarvan. Ik wil wel eerst een beeld geven. Van de 1,1 miljard die het Rijk en de regio's samen – we hebben het fiftyfifty gedaan – hebben uitgegeven aan Beter Benutten is zo'n 79 miljoen naar de spitsmijdenprojecten gegaan. Dat is een relatief beperkt deel ten opzichte van ITS en infrastructurele maatregelen. Slechts zo'n 8% van de 19% voordeel die we gehaald hebben, komt door het spitsmijden. Is het succesvol geweest? Ik durf te zeggen dat we voor een relatief klein bedrag veel effect hebben gehad. We kunnen nog steeds met elkaar van mening verschillen of we het op deze manier willen en of het te fraudegevoelig of te privacygevoelig is. Daarover wil ik het nu hebben.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voordat de Minister gaat spreken over fraude en privacy, wil ik terugkomen op het effect. Ze zegt letterlijk dat het «wel veel effect heeft gehad». Is er een structureel effect? Is bekend of de mensen door het gedrag dat ze hebben vertoond nieuwe gewoonten hebben ontwikkeld?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is een terechte vraag van de heer Houwers. Ook de heer Hoogland en mevrouw Visser hebben expliciet gevraagd wat het oplevert, of het alleen iets oplevert op de korte termijn en of ik al iets kan zeggen over de middellange en de lange termijn. De 82.000 deelnemers van de zes spitsmijdenprojecten – één spitsmijdenproject is van Rijkswaterstaat en de andere vijf zijn van de vijf regio's – hebben gezorgd voor 30.000 spitsmijdingen per dag en daarmee een reductie van 6.000 voertuigverliesuren per dag. MuConsult heeft de projecten geëvalueerd. Hieruit blijkt dat een groot aantal deelnemers na afloop van het project de spits blijft mijden.

Concreet is er een terugvaleffect van 50% in het jaar na de deelnameperiode en daarna is de terugval 10% per jaar. In de projectspecifieke rapportages over Spitsvrij en SLIM uit de spits worden zelfs nog hogere structurele effecten gerapporteerd. Of het op de heel lange termijn bekijft, kan ik nog niet zeggen. Daarvoor doen we het te kort. We zien een effect van 50% in het jaar na het project, terwijl we dan niet meer betalen – 50% is teruggevallen maar het effect is nog steeds 50% – en daarna valt ieder jaar 10% weer terug in zijn oude gewoonte en loopt het effect terug naar 40%, 30% enzovoorts. Hoe zou dat komen? Waarschijnlijk komt dat omdat mensen ervaren dat ze hun leven best op een andere manier kunnen indelen door een uurtje later te beginnen en eerst thuis te werken. Misschien ervaren ze dat het prettig doorrijdt als ze op andere tijden rijden. Misschien hebben ze er goede afspraken met hun werkgever over kunnen maken. Er kunnen allerlei redenen zijn. Mensen zitten vaak nogal vast aan hun eigen patroon en soms kan het helpen om iets te organiseren waardoor ze even uit dat patroon komen en daarna vrijwillig een ander patroon volgen. Vooral spitsmijdenprojecten die worden ingezet op locaties waar sprake is van een zware piekbelasting zijn kosteneffectief. Denk aan grootschalige werkzaamheden vooruitlopend op structurele uitbreiding van de infrastructuur. In het verleden hebben we dat gedaan toen we de A10 gingen aanpakken, maar er zijn ook andere projecten te noemen. We doen het niet alleen maar om in algemene zin het moment waarop men van de weg gebruikmaakt te beïnvloeden, maar we doen het ook rond specifieke probleemgevallen, weginfrastructuur die aangepakt moet worden of grote evenementen. Die projecten zijn kosteneffectief vanwege de reistijdwinsten en de positieve effecten die eruit komen. Het bedrijfsleven onderschrijft het nut van dergelijke projecten. Het Algemeen Dagblad berichtte in april 2016 dat het bedrijfsleven vreest voor de terugkeer van de files als de spitsmijdenprojecten in Rotterdam worden stilgezet.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Het gaat me precies om die vrees van de werkgevers en de oproep van vele politieke partijen om werknemers wat later te laten beginnen. Niet iedere werknemer durft daarom te vragen of is in de positie om het te kunnen vragen. Dit is een enorme mogelijkheid om de werkgevers, die er zo veel last van hebben, op te roepen om zelf actief beleid te voeren. Kan de Minister iets vertellen over de grote werkgevers die de bereidheid hebben getoond om daarop in te zetten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Mevrouw Belhaj heeft natuurlijk groot gelijk dat het bedrijfsleven een expliciete rol speelt. Dat is de reden waarom we trio's maken voor het project Beter Benutten: rijksoverheid, lokale of regionale overheid en het bedrijfsleven. Voor elke regio waar we deze projecten doen, is er een vertegenwoordiger namens het bedrijfsleven, want – daar heeft mevrouw Belhaj ook gelijk in – wie zitten er op de weg? Dat zijn individuele particulieren en mensen die niet meer aan het werk zijn, maar voor een heel groot deel zijn het mensen die aan het werk zijn. Dus dezelfde partij die zegt dat hij last heeft van de files, is ook medeveroorzaker van de files. We moeten er dus voor zorgen dat de belanghebbende die ook de veroorzaker is – «dader» is misschien een verkeerd woord – een rol speelt in de oplossing. Wij zijn jarenlang goed in staat geweest om oplossingen voor de hoofdsnelwegen te verzinnen door wegen breder te maken en vervolgens de doorstroming te organiseren. Heel vaak ontstaan de problemen op het snijvlak van de hoofdsnelweg en het onderliggend wegennet waar men naar de bedrijven en de bedrijventerreinen rijdt of het stedelijk gebied ingaat. Daar hebben niet alleen de bedrijven een expliciete rol in, maar ook grote organisaties waar grote massa's mensen zijn, zoals gemeenten en provincies, ziekenhuizen en scholen. Deze

organisaties hebben we allemaal betrokken in de overleggen. In Rotterdam is het bedrijfsleven heel nadrukkelijk vertegenwoordigd. Ze zijn ook onderdeel van de verkeersonderneming. Wij analyseren vaak heel specifiek: waar zit het probleem? Waar zijn er op een bepaald moment te veel auto's op de weg? Door wie wordt dat veroorzaakt? Zouden we in staat zijn een specifiek bedrijf te vragen om andere tijden of andere vervoersmiddelen aan te bieden aan hun medewerkers? Het bedrijfsleven werkt hier heel intensief aan mee. In de regio Utrecht gebeurt dat ook. Men is daar begonnen met de U15 en inmiddels zijn dat er veel meer geworden. De bedrijven willen graag meewerken. In de ene regio gaat dat beter dan in de andere, maar ze zijn actief betrokken en onderdeel van het trio.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik wist dat werkgevers met veel inzet werden verleid om mee te werken. Maar we zitten nu na een paar jaar in een fase waarin we het maximale hebben gedaan om mensen te verleiden. Het wordt tijd dat grote werkgevers in hun eigen reglementen of in de cao-onderhandelingen vastleggen dat voor alle werknemers de mogelijkheid bestaat voor andere werktijden of vervoersmiddelen, tenzij dat in een bepaald beroep functioneel gezien niet kan. Is de Minister bereid na te denken over de werknemers die dat niet kunnen of durven te vragen zonder dat het consequenties heeft voor hun baan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik begrijp de vraag. Voor een deel gebeurt dat volgens mij al, want er wordt altijd wel onderhandeld over het mobiliteitspakket en over onderdelen waarvoor vanuit het Rijk belastingtechnische ondersteuning is. Dat gaat over het namens het bedrijf beschikbaar stellen van fietsen, een beloning kunnen geven voor de kilometers die men heeft gereden, treinkaarten of andere dingen. Er bestaat een afsprakenkader waarin dit soort afspraken gemaakt worden tussen overheden en het bedrijfsleven. Ik weet niet hoe het nu heet maar vroeger heette het B50. Dit is het belangrijkste onderhandelingsgremium waar mobiliteitsafspraken worden gemaakt waar men recht op heeft. Het mobiliteitspakket zal ongetwijfeld ook onderdeel uitmaken van de individuele cao's. We zien tegenwoordig vaak dat het door werkgevers als een concurrentievoordeel wordt gezien, waar het vroeger misschien als een last werd gezien. De organisatie waar ik zelf vroeger werkte, heeft op een gegeven moment besloten de vergaderingen binnen een bepaalde termijn overdag te houden, zodat de mensen in de randen van de dag, in de ochtend en aan het einde van de dag, niet vastzaten aan vergaderingen. Ze mogen dan zelf weten hoe vroeg ze beginnen en hoe laat ze eindigen. Dat helpt heel erg om bijvoorbeeld man en vrouw in een organisatie te behouden. Als je iedere keer te veel beslag legt op de randen van de dag is dat vaak heel complex voor mensen die kinderen hebben. Je kunt als werkgever dus aantrekkelijker zijn door bepaalde voordelen te bieden. De haven van Rotterdam is een ander voorbeeld. Daar hebben ze op een gegeven moment tegen de mensen gezegd dat ze elektrische brommers kunnen krijgen. Als ze daarvan gebruikmaken, kunnen de vrachtwagens die de haven in en uit moeten er gemakkelijker in en uit, maar de werknemers kunnen tegelijkertijd op een andere manier op tijd thuis zijn. In het begin vraag je je af of dat gaat werken. Zouden die mannen het nou fijn vinden om buiten op een brommer te zitten in plaats van in hun auto? Uiteindelijk is er heel veel steun voor gekomen en zeggen ze: eigenlijk gaan we lachend langs de file, zijn we eerder thuis en hebben we er veel baat bij. Het was wel nodig om Lee Towers in te zetten om dat gedaan te krijgen, maar soms moet je even iets aangeboden krijgen om uiteindelijk tot een andere inzet over te gaan.

De voorzitter:

Ik zit te denken aan Lee Towers. Ik vroeg me af waarom Feyenoord dan geen kampioen wordt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat weet ik niet. Is Lee Towers daar ook ingezet?

Gevraagd is of het effect van de spitsmijdenprojecten structureel of incidenteel is. We hebben in de jaren die volgden op de projecten kunnen zien dat de effecten goed zijn, maar we hebben nog meer tijd nodig om het structurele effect verder in beeld te kunnen brengen. Maar nogmaals, het is een relatief beperkte investering met een relatief groot effect ten opzichte van alle andere projecten.

De heer Hoogland vindt het leuk en aardig dat ik zo'n programma opzet en hij kan daar misschien nog wel mee leven, maar hij vraagt zich af of een spitsmijdenproject niet vreselijk frauduleus van karakter is. Als ik mensen geld bied om de spits te mijden, kunnen ze dan niet allerlei zaken verzinnen om het geld binnen te krijgen terwijl ze eigenlijk niet iets doen? Doe ik wat aan de fraude en hoe groot is het probleem? Ik weet dat er op een gegeven moment een artikel is verschenen over de hoeveelheid aan fraudegevallen. Ik wil daar het volgende over zeggen. Er zijn 82.000 deelnemers en er wordt van tevoren bekeken of zij voldoen aan de eisen waaraan ze moeten voldoen. Op basis daarvan hebben we geconstateerd dat een heleboel mensen niet voldoen omdat ze toch gebruikmaken van het traject of omdat ze er nog een andere auto op nahouden die ze niet gemeld hebben. We hebben op die manier aan de voorkant 3.600 deelnemers, iets minder dan 4,5%, uitgesloten van verdere deelname. Dat is toen door de pers als fraude opgepakt, maar wij hebben ze voordat ze konden frauderen uit het programma gegoooid. De vraag is nog of ze gingen frauderen of dat ze niet bewust onvermeld lieten dat hun vrouw ook een auto had of dat soort zaken. Dat kunnen we moeilijk zeggen. Maar ik ben het ermee eens dat je hard moet worden aangepakt als je fraudeert. Daar komt de vraag van de heer Hoogland vandaan. Hij zegt dat ik niemand heb kunnen aanpakken en geen boetes heb gegeven. Hij vraagt waarom ik dat niet doe. Het belangrijkste is dat we moeten voorkomen dat we ten onrechte uitkeren. Daar hebben we die preventieve gegevenscontroles voor. Er zijn veel mensen bij voorbaat uitgehaald. Die controles lijken goed te werken. Gesteld dat uit de controles bewuste fraudeurs rollen, dan kunnen we twee sporen volgen. Spoor 1 is de strafrechtelijke weg, door aangifte te doen bij de politie wanneer er sprake is van fraude of bewijsbaar vermoeden van fraude. Dan kan het OM bepalen in hoeverre we tot strafrechtelijke vervolging overgaan. Spoor 2 is een privaatrechtelijke weg. Op grond van de deelnamevoorwaarden wordt met een deurwaarder het onterecht bepaalde geld teruggevorderd, inclusief bijbehorende kosten en indien gewenst – mevrouw Visser vroeg daarnaar – kan aanvullend een boete worden opgelegd. Handhaving via de privaatrechtelijke weg is nu toegevoegd en wordt bij de nieuwe projecten toegepast. Bij de vorige projecten hebben we de strafrechtelijke weg bekeken en dat was een moeilijke weg. Het voorbeeld dat de heer Hoogland noemt, klinkt inderdaad als bewuste fraude. Ik kan niet over een individueel geval oordelen, maar deze zou je kunnen aanpakken als hij zichzelf zo kenbaar maakt.

De heer Hoogland (PvdA):

Het voorbeeld dat ik noemde is juist geen fraude. Het gaat om iemand die heeft gereden, geregistreerd is en zich heeft ingeschreven maar vervolgens geen enkele noodzaak meer had om het traject te rijden omdat hij stage had gelopen aan de andere kant van een brug waar hij steeds overheen reed. Tijdens de periode dat de controle liep of iemand vaak in de spits reed, was het zo dat hij daar reed, maar daarna niet meer. Dat is dus gratis geld verdienen. Dit voorbeeld valt niet onder de noemer fraude.

Voor mij is het de belangrijkste reden om te vragen of dit project effectief is. De redeneerlijn van de Minister over fraude klopt, die is waterdicht, maar ik vraag me af of de redeneerlijn in werkelijkheid ook opgaat. In Gelderland zeggen de projectleiders zelf al dat ze fouten hebben gemaakt. Prima, ik maak ook fouten, iedereen maakt fouten, dus ook bij het project spitsmijden kunnen fouten worden gemaakt. Het is jammer als het gehele project in een kwaad daglicht wordt gesteld, maar het is niet mijn bedoeling dat te doen. De bedoeling is wel om er een vinger achter te krijgen hoe fraudegevoelig het is. In Gelderland ging het om 1 à 1,5% van de deelnemers die niet op voorhand waren uitgesloten. Die gevallen kwamen later aan het licht. Ik krijg dan langzamerhand de behoefte om alle Excel-sheets van de deelnemers door te nemen, want volgens mij blijven we te veel aan de oppervlakte zitten. In theorie klopt het allemaal, maar het is een feit dat er mensen zijn die geld uitgekeerd hebben gekregen en daarna door wijzigingen buiten het project vielen. Erkent de Minister dat er geld uitbetaald kan zijn aan deelnemers van wie later bleek dat er frauduleus gehandeld is? Het genoemde voorbeeld is geen fraude. In het vorige debat heb ik het voorbeeld genoemd van mensen die op uitzending gaan. Ik gun die jongens in het leger allemaal € 120 per maand. Als zij vier weken lang voor hun uitzending naar de kazerne zijn gereden en daarna drie maanden naar Mali gaan omdat wij dat willen, krijgen ze drie maanden lang gratis geld. Dat kan nooit de bedoeling zijn, maar dat kan wel bij deze projecten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga even in op het voorbeeld waarvan de heer Hoogland zegt dat het niet frauduleus is. Het hangt een beetje van de omschrijving van het project af, maar ik zou het wel als fraude zien. Ik ken natuurlijk niet alle omschrijvingen van alle projecten, maar ik neem aan dat erin staat dat hij geïdentificeerd is als iemand die dagelijks gebruikmaakt van een traject en dat hem wordt verzocht om dat tegen betaling niet meer te doen of op andere uren. Er zal instaan dat als hij geen gebruik meer maakt van het traject, hij ook geen recht meer heeft op die bijdrage. Ik zou moeten duiken in wat er specifiek over zo'n project gezegd is, maar het lijkt me logisch dat er zoiets in staat. In het project zal beschreven zijn dat je gebruik moet maken van die route omdat je daar moet zijn. Dat lijkt me niet zo'n ingewikkelde omschrijving. De heer Hoogland zegt dat in Gelderland ook na de controle nog 1 à 1,5% van de personen is gesnapt op fraude. Ik heb begrepen dat met de betrokken bestuurders, ook die van Gelderland, afspraken zijn gemaakt over het terugvorderen van de bedragen bij personen die gesnapt zijn op frauduleus handelen nadat ze met het project gestart zijn. We zijn bezig dat aan te scherpen. We volgen ook de routes richting justitie en civielrecht. Zoals ik al zei, wordt het civielrechtelijke deel erbij gevoegd. In Gelderland wordt dit op 1 à 1,5% geschat. Daarover zijn we met hen in gesprek. Ik heb zojuist verteld hoe we de mensen er aan de voorkant uithalen, maar er is ook een deel dat aan de achterkant nog gesnapt wordt. Die mensen zullen we gewoon aanpakken, bestraffen en beboeten zodra we daar het bewijs voor verzameld hebben. Dat wil de heer Hoogland ook.

De heer Hoogland (PvdA):

Maar dan moet ik vaststellen dat het antwoord op vraag 4 van mijn Kamervragen niet klopt. De Minister schrijft: «Het is mij niet bekend dat er onterechte uitbetalingen zijn gedaan aan de uitgesloten deelnemers». Dat is verder niet erg, maar het is prettig als we dat hier kunnen vaststellen, want dan weten we in ieder geval hoe de Minister erin zit. De vraag is: klopt dat? De Minister zegt voorts dat het haar logisch lijkt dat je geen recht meer hebt op een vergoeding als je geen gebruik meer maakt van de weg in het traject. Daar zit nu juist de maas in het systeem. Als je geen gebruik meer maakt van de weg en een andere route kiest, krijg je wel de

uitkering. Je kunt op andere manieren een uitkering ontvangen waar je geen recht op hebt zonder dat het te controleren is. Graag wat meer duidelijkheid over deze twee elementen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wat betreft dat laatste moeten we altijd kijken waar nog gaten te vinden zijn. We moeten elk project hufterproof maken om ervoor te zorgen dat niemand er misbruik van kan maken. Nul procent fraude is nooit te bereiken, want mensen kunnen heel creatief zijn als er ergens geld mee te verdienen valt, maar we moeten wel de grootste gaten eruit halen. In het voorbeeld van de heer Hoogland lijkt het me volstrekt logisch dat je, op het moment dat je aantoonbaar geen gebruik meer maakt van zo'n traject, ook geen gebruik kunt maken van de beloning die erbij hoort. We hebben aan de voorkant geoefend en als we aan de achterkant dit soort overtredingen signaleren, moeten we alsnog de regels in een project kunnen aanpassen. Ik was er van tevoren inderdaad niet van op de hoogte dat er daarna nog van alles uitkwam. Ik weet niet of dat naar aanleiding van de vragenronde is gebeurd of dat het al eerder bekend was. Ik heb nu ook gehoord dat Gelderland de fraude schat op 1 à 1,5%. Nogmaals, ik vind het belangrijk dat mensen worden aangepakt als ze overduidelijk frauduleus hebben gehandeld.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik raak hiervan in de zeurmodus. Dat komt ook doordat de Minister woorden gebruikt die mij triggeren. De Minister vindt dat de regeling hufterproof moet zijn. Dat klinkt op zich heel duidelijk, maar de vraag is of je een hufter bent als je het geld int. Je krijgt thuis een brief waarin staat dat je over een brug rijdt en dat je recht hebt op dat geld als je de komende maanden niet meer over die brug rijdt. Ik zou het niet doen. Het moet hufterproof zijn? Nee, ook als het hufterproof is, is het in deze situatie zo dat je gewoon gebruik kunt maken van een regeling die eigenlijk een beetje ... De Minister heeft ooit de vergelijking gemaakt met het meenemen van je kinderen naar de snoepwinkel. Ik heb toen gezegd dat je ze dan ook moet instrueren om niet met hun handen in de bakken zitten. Het antwoord was dat ze dat sowieso doen. Die vergelijking komt weer bij mij op. Kunnen we dit ooit uitsluiten? Daarmee kom ik op het basispunt: moet je geld willen uitdelen aan mensen om hun gedrag te beïnvloeden? Er staan overigens ook heel veel mooie dingen in de rapportage. De helft van de projecten is infrastructureel en buitengewoon effectief. Ik heb mijn vraagtekens bij de fraude en het opsporen ervan. Er is aanleiding om dat nog eens te onderzoeken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zei al eerder dat je nooit kunt uitsluiten dat iemand probeert te frauderen. Inderdaad, het voorbeeld van de kinderen met hun vingers in de snoepbak komt van mij. De heer Hoogland heeft een opgroeiend kind, dus dat is vast een waarschuwing voor de toekomst. Het belangrijkste is dat het project spitsmijden, met 82.000 deelnemers, een enorm effect heeft gehad op de bereikbaarheid van Rotterdam, in Gelderland en bij Utrecht. Dit soort projecten zijn gewoon succesvol. Een beperkt aantal mensen hebben we aan de voorkant kunnen identificeren, 3.600 personen van de 82.000, van wie ik heb aangegeven dat we ze er aan de voorkant hebben uitgegooid. Daarnaast is er nog een aantal mensen van wie gedurende de rit bleek dat ze, expres of per ongeluk, niet meer pasten in wat we met elkaar hadden afgesproken. Ik vind het belangrijk om daarop toe te blijven zien, er alert op te blijven, ervoor te zorgen dat we de mensen kunnen aanpakken en dat dit een afschrikkend effect heeft. Het betreft echter zo'n klein onderdeel dat het de vraag is of we het project – het maken van keuzes in de wijze waarop je mobiliteit beleeft – daarom overboord zouden moeten zetten. Ik vraag me af of je ook andersom kunt

frauderen als de overheid geld vraagt om gebruik te maken van de wegen en wat je daar allemaal mee zou kunnen doen om net wel of net niet in beeld te zijn. Mensen kunnen veel. We zien soms dubbele kentekens op vrachtauto's om boetes te ontwijken. Het is belangrijk om vooral te kijken naar wat ons doel is geweest. Bij Beter Benutten proberen we een mix van activiteiten te organiseren van infrastructurele maatregelen en ITS-maatregelen en proberen we mensen te verlokken om op een ander moment de weg op te gaan of op een andere manier te reizen. Dat verlokken kun je op twee manieren doen. Dat kan met een straf of met een beloning, maar het gebeurt vaak niet spontaan. Dat was een beetje het verzoek van de heer Houwers: laten we voortaan maar niet meer investeren in wegen waar tijdens de spits grote drukte is, want die veroorzaken mensen eigenlijk zelf. Maar alle individuen bij elkaar opgeteld veroorzaken het probleem natuurlijk. Die individuen veranderen natuurlijk niet zo snel, behalve als ze denken: what's in it for me? Het kan zijn dat ze geen straf willen hebben of dat ze verlost worden om iets anders te gaan doen. Dat is de reden waarom ik zo'n belang hecht aan dit project. Ik hoop dat de Kamer naast de terugslag van het project, het feit dat er soms mee gefraudeerd wordt, hoewel we er bovenop zitten, vooral kijkt naar de positieve effecten ervan.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Misschien heb ik mijn mening te snel gevormd. Ik denk dat het voor een deel beleidshomeopathie is. Door iets te doen aan een probleem krijg je het gevoel dat je effect bereikt. Als het effect er is, kun je zeggen dat dat komt doordat je iets gedaan hebt. Als het goed gaat, kun je achteraf altijd zeggen dat het komt doordat je iets gedaan hebt. Lees: het nemen van een placebo. Het klinkt misschien flauw, maar ik vraag me gewoon af in hoeverre de reductie op de trajecten waar de mensen worden beïnvloed om op bepaalde momenten de auto te laten staan met het betalen van een bedrag hetzelfde is als op andere plekken waar je met andere middelen iets kunt doen. Is het wetenschappelijk aan te tonen dat het effect heeft? Het gaat om een causaal verband en dat kun je niet zomaar onderzoeken, zeker niet als je niet de exacte bewegingen van de mensen volgt. Ik heb er mijn twijfels bij, maar dat is inmiddels helder. We moeten het overleg maar vervolgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik wil beweren dat de cijfers te hoog zijn om er vraagtekens bij te kunnen zetten. Het is echt een fors effect, 30.000 spitsmijdingen op de 82.000 deelnemers. Je ziet het ook in het totaal van het programma Beter Benutten. We kunnen ons blijven afvragen of de verbreding van de weg uiteindelijk tot gevolg heeft gehad dat de files afnamen, of dat het toch door de economie kwam. We hebben laten zien en laten toetsen dat de effecten er zijn. Vervolgens is de vraag: vinden we het een interessante of fijne manier om het op die manier te doen? Ik ben als VVD'er altijd tegenstander geweest van het verplicht verplaatsen van groepen van de weg naar het spoor of van de weg naar de vaarwegen. Modaliteit moet een vrije keuze zijn.

Tegelijkertijd zie ik ook dat zich specifieke problemen voordoen. Het zou mooi zijn als je mensen kunt verlokken om tot een andere keuze over te gaan. Ik weet hoe hardleers mensen kunnen zijn. Ik ben zelf ook zo'n type. Het is best complex om in één keer een heel andere manier van reizen te kiezen als je daar niet aan gewend bent. Soms helpt het als je mensen een tijdje lang aan de hand neemt en iets anders laat doen dan ze altijd al gedaan hebben. Zo'n stimuleringsprogramma kan daarbij helpen. Het is altijd tijdelijk. Daarna is het klaar en moeten ze zelf die gedragsverandering doen. We hebben ze daartoe niet gedwongen; ze mochten vrijwillig deelnemen. Maar als het er uiteindelijk toe leidt dat we de fileproblemen oplossen die we op een andere manier niet meer kunnen oplossen, dan is

dat natuurlijk heel erg aantrekkelijk. Heel vaak gaat het om gebieden op de scheidslijn tussen de hoofdsnelwegen en het stedelijk gebied. Daar liggen de bedrijventerreinen, er komt veel verkeer op hetzelfde moment terecht en het is aantrekkelijk als je daar wat aan kunt doen. Spitsmijden kan daar echt een positieve bijdrage aan leveren. Ik ben er heel positief over en ik vind het heel jammer dat het in een negatief daglicht staat door de discussie over fraude. Ik wil er alles aan doen om dat strakker te maken. Ik kom straks nog te spreken over de privacy, want daar liggen ook nog een aantal vragen, maar ook daar wil ik van alles aan doen om het strakker te maken. Het spitsmijden zelf is echter een succesvol onderdeel van Beter Benutten. Het zit straks weer in de aanvragen voor het Beter Benutten 2-programma vanuit de verschillende regio's die dat zelf graag willen. Het zijn onze bestuurders die daarvoor gaan.

De heer **Houwers** (Houwers):

De Minister zegt dat iedereen een individuele keuze maakt en dat al die keuzes samen leiden tot bijvoorbeeld files. Op zich heeft ze daar een punt. Maar dat kun je van heel veel andere dingen ook zeggen. Je kunt ook zeggen dat een kaartje voor een concert van Bruce Springsteen op enig moment een prijs heeft die wellicht omhooggaat als er meer mensen naar zo'n kaartje vragen. Dat heet marktwerking, zoals de Minister als liberaal en VVD'er vast en zeker goed begrijpt. Ze zei ook dat je beter met de wortel dan met de stok kunt proberen dingen voor elkaar te krijgen. Dat ben ik met haar eens. Maar er zijn momenten geweest waarop we met elkaar toch voor die stok hebben gekozen, bijvoorbeeld bij het tol heffen op verschillende wegen. Eentje die me nog echt pijn doet is de A15. Je zou je kunnen voorstellen dat je voor bepaalde wegen een tijdgebonden bijdrage betaalt als je per se op dat tijdstip wilt rijden. Dat is niet heel klantvriendelijk, maar ook dat is marktwerking en ook dan beïnvloed je de keuze van die individuele gebruiker, weliswaar niet met de wortel maar met de stok. Heeft de Minister dat weleens overwogen en zou ze tijdgebonden tol een denkbare optie vinden? Het is niet mijn grootste hobby, maar ik probeer alternatieven naast elkaar te zetten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De heer Houwers vraagt eigenlijk om een congestieheffing. Het kabinet heeft gezegd dat kilometerheffing niet aan de orde zal zijn en het voorstel van de heer Houwers gaat over een continue kilometerheffing. Los van hoe dit kabinet over prijsbeleid denkt, is kilometerheffing een heel dure operatie. Congestieheffing is onlangs als mogelijkheid genoemd door het Centraal Planbureau (CPB). Het CPB heeft erbij gezegd dat het een mogelijkheid kan zijn om bijvoorbeeld minder files te hebben, maar tegelijkertijd is het – als we kijken naar de kansen om het werkelijk uit te voeren – een heel duur, complex systeem, waarbij we iedereen moeten volgen en administreren. De invoering ervan is waarschijnlijk politiek niet wenselijk, heeft het CPB voorzichtig geformuleerd, waarschijnlijk nog voorzichtiger dan ik het nu zeg. Wordt erover nagedacht? Nee, er wordt nu niet over nagedacht. Het kabinet begint niet aan het prijsbeleid en ook niet aan specifieke onderdelen daarvan, zoals de congestieheffing. Ik heb eigenlijk wel aan prijsbeleid gewerkt, zeg ik altijd maar, maar dan de andere kant op, namelijk door partijen te belonen om uit de file te blijven en dus de wortel in plaats van de stok te geven. Waarom? Omdat ik denk – ik kom weer bij de kinderen, meneer Hoogland – dat een beloning uiteindelijk altijd beter helpt dan een straf als je ze iets wilt leren. Ook in dit geval lijkt me dat een positievere ervaring en dus structureler dan de andere kant.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik wil de mogelijkheid van een vervolgvraag graag benutten. Kan de Minister dat toch verder uitwerken? Ze heeft het principe van prijsbeleid

losgelaten. Belonen is een omgekeerde vorm van prijsbeleid. Dan zou je ook die andere weg kunnen verkennen, al is het alleen maar om het te kunnen afwijzen en te zeggen dat het niet past. Alle negatieve dingen die de Minister noemt, golden ook voor de tolheffing op wegen, maar die hebben we wel ingevoerd. Die geldt ook voor elke auto, zelfs voor auto's uit het buitenland; we hebben daar allerlei dingen bij bedacht. Met een congestieheffing pak je echt degenen die het nodig vinden om op dat moment te rijden. Ik daag de Minister nog een keer uit om daar wat nadrukkelijker aandacht aan te schenken. Is ze daartoe bereid?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee, maar de heer Houwers kan het wel vragen aan een volgend kabinet. Dit kabinet heeft zich er duidelijk over uitgesproken. Afhankelijk van hoe lang wij blijven zitten, zal die discussie ongetwijfeld weer gevoerd worden met een volgend kabinet. Aan tolheffing zitten zeker ook nadelen. Er was in een eerder kabinet voor gekozen. Het had zeker niet mijn voorkeur, maar het was wel de enige manier om die drie wegen – uiteindelijk zijn het er twee geworden en heb ik er nog één kunnen kwijtschelden – te kunnen realiseren. Ik wil mijn ogen niet sluiten voor allerlei methodieken die in de toekomst wel of niet kunnen gelden, maar bij prijsbeleid gaat het er niet alleen om of iets technisch mogelijk is. We krijgen dan ook de discussie over het afschaffen van de motorrijtuigenbelasting en de bpm. Het is een heel complex vraagstuk. Ik twijfel er niet aan dat het onderwerp een volgende keer opnieuw in de arena aan de orde zal zijn.

De heer Hoogland heeft gevraagd hoe we omgaan met iemand die subsidie heeft voor de aanschaf van een fiets maar er geen gebruik van maakt. De subsidie zorgt niet voor de gedragsverandering waarvoor die subsidie gegeven is. Het gaat om een stimuleringsmaatregel waarbij automobilisten alleen een bijdrage krijgen als aantoonbaar voor het woon-werkverkeer de overstap wordt gemaakt. Controle vindt plaats bij aanschaf en bij gebruik van de tweewieler. Om in aanmerking te komen voor een subsidie voor een tweewieler, moet je aan allerlei voorwaarden voldoen. Neem bijvoorbeeld Rotterdam. De verkeersdeelnemer vult een formulier in met het woon- en werkadres. De werkgever moet verklaren dat degene die nu met de auto reist straks met de fiets gaat. De deelnemer rijdt over knelpunten en voor de woon-werkafstand geldt een minimale afstand. Pas na deze controle krijgt hij werkelijk korting op de aanschaf van een tweewieler. Hij moet ook minstens twee dagen per werkweek gebruikmaken van de aangeschafte tweewieler voor het woon-werkverkeer en verplicht het daadwerkelijke fietsgedrag registreren met een speciale app. Gemakkelijk maken we het hem in ieder geval niet. De heer Houwers vraagt of we een scheiding kunnen aanbrengen tussen snelwegen waar we wel en niet in willen investeren. In principe investeren we via een Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA). We doen om de twee jaar een meting en geven aan waar de problemen zitten. Op basis daarvan doen we investeringen. Tegenwoordig doen we niet meteen automatisch de uitrol van asfalt, maar bekijken we samen met de regio of we nog beter kunnen benutten en naar wat ITS kan doen. Daarna nemen we een besluit over het totaalplaatje. Vaak is het overigens niet anders op te lossen dan met extra asfalt, maar dat is niet een panacee voor alle problemen.

Over de privacy zijn heel veel vragen gesteld omdat een aantal Kamerleden zich zorgen maakt over de privacyaspecten van de kentekenregistratie. Men vraagt zich af of deze aspecten niet veel te breed geformuleerd zijn in het voorstel dat nu voorligt in de Kamer. Gevraagd is hoe ver ik ermee ga, of het kan worden ingeperkt en of er een andere definitie in het besluit kan worden opgenomen. We hadden het gebruik van de kentekenregistratie al ingeperkt. De Wegenverkeerswet kent meerdere doelstellingen, bijvoorbeeld ten aanzien van veiligheid, bereikbaarheid en waarborg van gebruik. Het ontwerpbesluit gaat alleen over de veiligheid

op de weg en het waarborgen van het gebruik. In het ontwerpbesluit wordt het gebruik van kentekenregistratie verder ingeperkt tot alleen het gebruik in verkeersonderzoeken en spitsmijden. We hebben al twee keer ingeperkt. Tot slot worden er eisen gesteld aan dataminimalisatie, termijnen voor opslag van data en vernietigingstermijnen. Dat is een derde inperking. Het gebruik van de kentekenregistratie kent dus een aantal inperkingen. Is het mogelijk om daar nog een keer naar te kijken? Dat behoort zeker tot de mogelijkheden. Misschien nemen de inperkingen die ik nu noem de zorgen weg, maar anders kunnen we nog een keer bekijken hoe de reikwijdte van het ontwerpbesluit eruit gaat zien. Ik hoor straks in de tweede termijn graag van mevrouw Visser of zij de inperkingen voldoende vindt.

Mevrouw Belhaj vraagt of kentekenregistratie via camera's wel juist is. Ze stelt voor met brede campagnes de gewenste informatie te verzamelen. Dan zou je de mensen op een andere manier kunnen volgen. Je volgt ze dan niet, maar roept ze op om deel te nemen. Er zijn verschillende mogelijkheden voor registratie en werving bekeken. Alternatieven voor werving via kentekenregistratie zijn bijvoorbeeld een marketingactie, werving via werkgevers, zoals mevrouw Belhaj zelf al noemde, werving via smartphones of met borden langs de weg. De ervaring heeft echter geleerd dat alternatieve wervingsmethoden bij verkeersonderzoeken, zoals het uitdelen of ter plekke afnemen van enquêtes bij tankstations of op andere momenten, statistisch gezien niet representatief zijn voor de weggebruikers op een bepaald wegtraject. De uitkomsten zijn dus niet zo goed bruikbaar. Juist door mensen een tijdje te volgen, kunnen we zien wie regulier op de weg zit. Dan weten we zeker dat we de juiste partij te pakken hebben. Op dit moment is kentekenregistratie nog de best proven technology, zeker op trajecten met veel automobilisten met diverse bestemmingen en herkomst. We hebben echter op dit moment wel een traject in gang gezet om de nulmeting, werving en fraudepreventie met behulp van alternatieven – denk aan smartphones – te verbeteren. Door de snelle technologische ontwikkelingen kan het in de toekomst, misschien ook in de nabije toekomst, best mogelijk zijn om meer projecten met andere technieken dan de ANPR te doen. Kentekenherkenning met als doel om de persoonlijke uitnodigingsbrieven te sturen, wordt vooralsnog als meest passende techniek beschouwd voor het werven van deelnemers met verschillende herkomst en bestemming. Voor de registratie verdient de ANPR-techniek bij spitsmijdenprojecten momenteel de voorkeur. Nulmetingen en reisgedrag zijn beter en sneller vast te stellen en fraudepreventie is ook wat gemakkelijker vast te stellen dan met een ander systeem.

Mevrouw **Belhaj** (D66):

Ik begrijp wat de Minister zegt, maar ik begrijp niet waarom ze het proportioneel vindt. Ik snap dat je op een zo effectief mogelijke manier mensen wilt bereiken, maar dat geldt voor heel veel overheidsaangelegenheden. Wat nu als elke Minister en elke Staatssecretaris zegt: we verzamelen waar het kan zo veel mogelijk gegevens van mensen en we sturen ze een briefje toe met de vraag of ze ergens aan willen meedoen. «We zagen dat u vaak bij de chips en de kaas rondhing. Misschien wilt u naar een diëtist? Mede mogelijk gemaakt door de gezondheidszorg» et cetera. Het is supercynisch, maar dit is wel een voorbeeld van waar we het over hebben. Ik ben ervan overtuigd dat het niet proportioneel is om kentekenregistratie toe te passen. We kunnen een vervolgdebat doen en komen dan in de richting van moties, maar eigenlijk hoop ik dat de Minister nog een keer wil bekijken of andere manieren wellicht even effectief zijn als het registreren van kentekens en mensen thuis met een briefje te benaderen. Deze registratie heeft consequenties voor vele andere domeinen waarin de overheid zich ook gelegitimeerd zal voelen om effectief mensen te benaderen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij is er sowieso een vervolgdebat omdat er een voorstel voorligt in de Kamer waar ze ja of nee tegen moet zeggen. Ik hoor de oproep van mevrouw Belhaj. Zij maakt zich zorgen over de vraag of het wel proportioneel is. Ik kan me van alles voorstellen bij de voorbeelden die ze noemt. Ik vind ook dat je als overheid terughoudend moet zijn met dit soort zaken. Tegelijkertijd weten we allemaal dat via onze telefoon ongeveer alles wat we doen al beschikbaar en inzichtelijk is; misschien niet bij overheden maar wel bij private partijen: welke boodschappen gedaan zijn met de bonuskaart bij Albert Heijn en waar men geweest is via de gps in de telefoon en ga zo maar door. Dat maakt het niet goed voor ons om het zo te doen, maar de geheimen die wij hebben zijn volgens mij niet groot meer. Mevrouw Belhaj vraagt of het op een andere manier kan. We onderzoeken of er alternatieven mogelijk zijn. Vooralsnog is dit een van de beste methoden en zou ik graag toestemming krijgen om die te kunnen gebruiken. We hebben kentegenregistratie tot nu toe succesvol gebruikt en er zijn geen klachten binnengekomen van mensen. Niemand heeft hierover bij ons geklaagd. Ik ben zeker bereid om voor de toekomst te bekijken of we alternatieven kunnen vinden waardoor we de kentekenregistratie kunnen laten vervallen.

Mevrouw Belhaj (D66):

Soms moet je het gewoon nog een keer proberen. Zo werkt dat af en toe. D66 vindt dat de stelling dat niemand meer privacy heeft en dat het daarmee gelegitimeerd is dat de overheid dat kleine stukje doet, absoluut niet opgaat. Het maken van commerciële keuzes, waarmee je toestemming geeft om je gegevens vrij te geven, is een andere zaak dan wanneer de overheid het vanwege bepaalde staatsideeën gelegitimeerd vindt om gegevens van mensen te gebruiken en hen thuis over bepaalde zaken te berichten. De Minister geeft aan dat de technologische ontwikkelingen snel gaan en dat er misschien binnenkort iets aankomt. Ik kan me voorstellen dat de Minister zegt: ik wil het eigenlijk in één keer goed doen, ik wacht die technologische ontwikkelingen af, misschien duurt het nog maar drie maanden. Dan kan de Minister in één keer dat voorstel doen, waardoor dit gedeelte niet meer nodig is en ik heel blij zou zijn, voor wat dat waard is.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zou willen dat ik kon zeggen dat er binnen drie maanden een alternatief was, maar dat kan ik niet zeggen. Ik vraag mevrouw Belhaj of zij alsjeblieft ook wil kijken naar het succes van het project en het feit dat we er heel veel mensen mee bereiken. Er zijn nog enkele fietsprojecten zonder ANPR, maar op de Rotterdamse Ring met 200.000 auto's is het gewoon heel erg complex om dat op een alternatieve manier te doen. Een feit is dat nu 5% van de deelnemers via werkgevers komt en 95% van de deelnemers via ANPR. Dat betekent dat we dat echt nodig hebben om dit succesvol te laten zijn. We zien natuurlijk meer en meer ontwikkelingen op IT-vlak en het zou prachtig zijn als we er snel iets anders voor kunnen vinden, waardoor het nog vrijwilliger wordt, waardoor je kunt aanklikken wat je zou willen, maar dat is gewoon nog niet het geval. Als ik het doe, probeer ik het zo goed mogelijk te doen: gelimiteerd, gegevens onmiddellijk vernietigen en als mensen niet willen ervoor zorgen dat ze uiteindelijk uit dat register verdwijnen. Andersom vraag ik aan de Kamerleden om er nog een keertje naar te kijken.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik worstel een beetje met het antwoord van de Minister. We bespreken dit onderwerp al langere tijd in de Kamer. Zelf noemde ik het voorbeeld over het wegrijden bij een tankstation zonder te betalen, waarna de camera-beelden daarvan niet mogen worden gebruikt. Maar op grond van een

spitsmijdenproject mag dat soort gegevens wel worden gebruikt. De vraag is of wij dat gerechtvaardigd vinden. De overheid zegt: wij hebben u ergens gezien en we gaan u een aanbod doen om uw gedrag aan te passen. Dat klinkt niet erg liberaal, dus ik worstel daar een beetje mee. De Minister biedt aan de definitie te bekijken op termen zoals «bruikbaarheid van de weg». Dat kan ik heel breed interpreteren. En dit is niet alleen voor de rijksoverheid, maar ook voor de provincie en de gemeenten. Ik voorzie dat iedereen denkt: gezellig, ik kan nog wel iets leuks verzinnen, laten we onder de noemer «bruikbaarheid van de weg» dit soort projecten gaan doen. Daar zitten we helemaal niet op te wachten. Hoe kunnen we de term «bruikbaarheid van de weg» verder inperken? Dat is de basis van het voorstel, op basis waarvan allerlei wegbeheerders dit mogen doen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ken het voorbeeld van mevrouw Visser, althans, ik hoorde haar dat ook op de radio zeggen vanmorgen. Het klopt dat er op diverse terreinen nog verschillend gedacht wordt over wat je wel en niet mag gebruiken in het kader van privacy. Als het gaat om criminaliteit, zijn de spelregels en de vraag waar je allemaal gebruik van mag maken vaak veel gemakkelijker dan op andere terreinen. In dit geval gaat het niet om criminaliteit, maar om positieve actie om mensen op te roepen mee te doen om een probleem op te lossen. Daar gaat het om. Natuurlijk kunnen we de vraag stellen waar we de gegevens voor gaan inzetten. We hebben het de afgelopen drie jaar ingezet en daar geen noemenswaardige klachten over gekregen. Ik kan niet zeggen dat niemand geklaagd heeft; dat weet ik niet. We proberen het zo veel mogelijk in te perken. Mevrouw Visser vroeg of ik de definitie van «het gebruik van de weg» verder kan inperken. Ik ben zeker bereid om nog een keer te bekijken of we die definitie nog strikter kunnen maken. Ik heb aangegeven dat we hem op een aantal plekken al hebben geprobeerd in te perken, maar ik ben zeker bereid daarnaar te kijken. Het gaat mij helemaal niet om het Big Brother-effect. Het gaat mij om het kunnen vinden van concrete oplossingen voor concrete problemen. Dat is wat Beter Benutten doet. Beter Benutten kijkt niet over alles heen naar toekomstige economische groei en ontwikkelscenario's, maar heel precies naar hoeveel mensen er op de Galecopperbrug zitten tussen 8.00 en 10.00 uur 's ochtends wanneer er files zijn. Moeten we dan die Galecopperbrug gaan verdubbelen of kunnen we ervoor zorgen dat er 1.000 auto's minder op rijden, waardoor we het probleem kunnen oplossen? Daarvoor heb je heel specifieke informatie nodig. We gebruiken dat systeem om zo concreet en zo praktisch mogelijk te zijn. Niet om Big Brother te spelen, niet om mensen hun gedrag te laten veranderen. Als ze niet willen meedoen, doen ze gewoon niet mee. Het is vrijwillig. We nodigen ze ervoor uit en belonen ze er uiteindelijk voor. Ik snap de zorg en de aarzeling, ook in relatie tot andere dossiers, en tegelijkertijd probeer ik de Kamer ervan te overtuigen dat het in dit geval een heel goed idee zou zijn.

Mevrouw Visser (VVD):

Was het maar zo gemakkelijk om die gegevens te kunnen gebruiken in de criminaliteitsbestrijding. Ik noem het voorbeeld van toezicht op een horecaplein. Je moet ongeveer 600 stappen door, inclusief de gemeenteraad en een burgemeester, om dat voor elkaar te krijgen. Maar in het ontwerpbesluit gaat dat met één pennenstreek en daar sla ik op aan. De Reclame Code Commissie heeft het aangemerkt als een reclame-uiting. Ik vind het vrij ver gaan dat je daarvoor kentekenregistratie mag toepassen. De projecten moeten worden aangekondigd in ten minste een persbericht en in een landelijk en regionaal nieuwsblad. Ik gun iedere krant een hoge oplage, maar de oplage van bijna iedere krant neemt af. Kentekenregistratie voor dit soort projecten wordt aangekondigd op plaatsen waar mensen het niet of nauwelijks lezen. Heel veel mensen hebben geen

abonnement. En als het dan ook nog eens in een persbericht staat op pagina 7 onderaan links, dan ziet helemaal niemand het. De Reclame Code Commissie zegt dat het een reclame-uiting is. Kunnen we het in het kader van de bruikbaarheid – ik ben blij dat de Minister toezegt daarnaar te willen kijken – niet anders organiseren? Dan weten mensen vooraf waar ze aan toe zijn en dat ze mogelijk iets in de brievenbus krijgen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Visser vraagt me de mensen gericht te benaderen. Dat moeten we bekijken. Je ziet inderdaad dat er minder gebruik wordt gemaakt van reguliere kanalen. Het blijft complex. Moet het aangekondigd worden op de website van de gemeente? Daar kijken mensen ook niet vaak spontaan op. Ik moet even bekijken wat logische manieren zijn om het heel snel kenbaar te kunnen maken. Ik denk dat social media daarin een steeds grotere rol gaan spelen. Ik kom daarop terug, evenals op de inperking van de definitie.

Ik kom op de vraag van mevrouw Belhaj over de PIA's. Zij heeft gevraagd waarom we die niet gedeeld hebben. Het is een intern beleidsinstrument voor interne gedachtenvorming. Eigenlijk geldt voor alle interne beleidsdocumenten dat we die nooit openbaar maken. Er staat niets spannends in, maar als we dat voor alles doen ... Er zijn ook wel documenten waarin wel spannende dingen staan. Het belangrijkste is dat de uiteindelijk voorgestelde regelgeving en de toelichting daarop bekend worden gemaakt. Daarin kan de Kamer zien wat de regelgeving is en wat de toelichting daarop is. Deze bevatten ook de op dat moment relevante elementen uit de PIA's waarmee rekening is gehouden in de vorming van het beleid. De interne reflectie is terug te vinden in het ontwerpbesluit en de toelichting. Dat document gaat naar de Tweede Kamer, dus dat heeft iedereen kunnen zien.

De vraag van mevrouw Belhaj of het niet verstandig is te stoppen met spitsmijdenprojecten gezien de risico's voor de privacy, heb ik al min of meer beantwoord. Ik heb aangegeven waarom ik er zelf belang aan hecht en erachter sta. Spitsmijdenprojecten blijken kosteneffectief te zijn. Ze voldoen aan de geldende privacywetgeving, zeg ik er even bij. Samen met het bedrijfsleven en een privacyexpert hebben we een handleiding gemaakt met praktische voorbeelden om de regio's er een goede invulling aan te laten geven. Dat is het kader IMMA Privacy referentiearchitectuur, dat wij aan de verschillende regio's aanbieden als handvat of referentiekader bij projecten. De heer Hoogland vroeg hoelang we de gegevens bewaren. Na vier weken worden de gegevens vernietigd of geanonimiseerd.

Tot slot kom ik op de algemene vraag van de VVD waarom de bergers niet beter betrokken worden bij Beter Benutten-maatregelen. Ik ondersteun hun betrokkenheid waar dat zinvol is. Er zijn op dit moment twee Beter Benutten-regio's waarin bergers betrokken zijn. In Amsterdam zit een maatregel op dit terrein in een Beter Benutten 1-project en in een vervolgproject. De bergers staan in de spitsperiode stand-by op drie strategische plaatsen om auto's bij een ongeluk sneller af te kunnen voeren, want dat is inderdaad vaak een probleem. Binnen de regio Rotterdam is er een vergelijkbare maatregel. Het effect is halvering van de bergings- en afhandeltijd en daarmee worden files ook beperkt. In Amsterdam is er ook een maatregel in het vervolgprogramma van Beter Benutten opgenomen om het sporenonderzoek door de politie bij incidenten met letselschade sneller af te wikkelen. Soms is de vrachtwagen of de auto al weg, maar moet er, een beetje gechargeerd, een uur later nog sporenonderzoek worden gedaan. De cijfers over wat dit oplevert, zijn gunstig.

Hiermee heb ik de vragen van de diverse Kamerleden beantwoord. Ik hoop de zorgen uit de verschillende invalshoeken enigszins te hebben

weggenomen. Ik hoop tegelijkertijd de Kamerleden enthousiaster gemaakt te hebben voor het resultaat van spitsmijden.

De voorzitter:

Het wordt een heel korte tweede termijn. De spreektijd is anderhalve minuut.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Als ik een beetje pinnig ben, word ik soms wat lelijk in mijn bewoordingen. Gelukkig hebben we altijd nog de poëzie om de dingen wat mooier te maken. Ik heb voor de Minister een gedicht geschreven om mijn vraag in tweede termijn te stellen.

Wild van de spits mijden.

In de auto van je vriendin rijden.

Je privacy opgeven voor je tientjes, van de Minister uit Leiden.

Op een elektrische brommer op tijd thuis zijnde, lachend langs de file.

Als je je benen spaart, en toch met subsidie een fiets ging kopen, hoe vaak moest de fiets weer worden ingeleverd of de subsidie terugbetaald? Het antwoord op die vraag, Minister, dat staat nog open.

Omdat het beïnvloeden zo effectief is en voor 8% de file stopt, vraag ik me af waarom niet al het geld van Beter Benutten in dit deel van het project wordt gepropt.

De Minister wil op onderdelen voor het vervolg van het project een go.

Dat zullen wij bezien in een VAO.

Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Ik weet wie ik voortaan voor het schrijven van mijn sinterklaasgedichten vraag.

Ik dank de Minister voor de beantwoording. Zij heeft geproefd dat de Kamer – ik spreek denk ik niet alleen voor mezelf, maar ook voor de aanwezige collega's – kritisch is over de meerwaarde van spitsmijden. Ze geeft zelf aan dat over het structurele effect nog niet veel duidelijkheid is. Ze kan iets melden over het effect na een jaar, maar hoe meer tijd er verstrijkt, hoe minder het effect wordt. We komen dan op 1.500 spitsmijdingen na twee jaar, als ik de berekening van de Minister volg. Daarmee is het effect wel heel gering. Ik ben benieuwd hoe dit zich verhoudt tot de andere maatregelen binnen Beter Benutten. Dat is eigenlijk de terugkerende discussie: wat is de meest effectieve maatregel binnen Beter Benutten? Wat werkt wel en wat werkt niet?

Wij zijn blij met de toezegging van de Minister dat ze voor de nieuwe projecten gaat bekijken of mensen die frauderen een boete opgelegd kunnen krijgen. Dat is een heel belangrijk signaal. Ik vraag de Minister dit duidelijk te communiceren zodat mensen zich daarvan bewust zijn. Wat kunnen we doen met de gevallen die al geconstateerd zijn? Kunnen we dat geld terugvorderen? Kunnen we niet alsnog een boete opleggen? Is de Minister bereid hierover met gemeenten en provincies om de tafel te gaan zitten? We moeten de tussentijd tot het VAO gebruiken om te bekijken of onze zorgen weggenomen kunnen worden op het terrein van de privacy bij spitsmijdenprojecten. Het gaat dan om de definities die worden gehanteerd en de wijze waarop een project wordt aangekondigd. Als onze zorgen niet weggenomen zijn, kunnen we ze in het VAO nog een keer kenbaar maken.

Mevrouw Belhaj (D66):

Voorzitter. Veel vragen zijn beantwoord, maar helaas wel onbevredigend. Ik hoor de Minister duidelijk zeggen: laten we vooral pragmatisch zijn, want het is zo fantastisch als we minder files krijgen. Het verraderlijke van pragmatisme is dat je op een gegeven moment uit het oog verliest waarom je soms niet pragmatisch moet zijn. Je creëert precedenten, waarvan je je achteraf afvraagt hoe je die in hemelsnaam kunt proberen te

stoppen. D66 vindt het niet meer dan normaal dat een overheid uiterst zorgvuldig is als het gaat om wanneer je welke gegevens gebruikt. Wij vinden dit niet proportioneel. We hebben het gevoel dat andere partijen aan deze tafel dat ook vinden. Definitiediscussies in een VAO vinden we buitengewoon interessant, maar wij bekijken de mogelijkheid om met een motie te bereiken dat we het niet meer op deze wijze doen en vooral streven naar andere manieren om mensen te verleiden.

Mijn tweede punt behoort ook bij dit debat. Werkgevers werken graag mee maar zetten niet hun krabbel ergens onder. Zij zeggen niet: wij zorgen er actief voor dat mensen niet onnodig in de file staan. Ze stimuleren mensen niet actief om later te beginnen. Er zijn ongelooflijk veel mogelijkheden, alleen al via de salarissystemen. Als mensen in dienst komen, kan hun gevraagd worden of ze het interessant vinden om deel te nemen aan spitsmijden. Bijna ieder bedrijf, in ieder geval een groot bedrijf, heeft een salarisadministratiesysteem waarin je dat kunt invullen. Je print dat uit en dan dien je het in, net zoals veel zorgverzekeraars werken. Er zijn talloze voorbeelden. Wij zullen er zeker nog op terugkomen.

Ik heb begrepen dat het PIA in 2013 in het leven is geroepen ten behoeve van functionarissen bij verschillende ministeries om te kunnen toetsen. Ik vind het heel erg bijzonder dat die PIA's private moeten blijven. Om mijn werk goed te kunnen doen, vind ik het niet meer dan normaal dat die impact met mij gedeeld wordt. Ik bekijk of we daar in het VAO nog iets mee kunnen doen.

Verder dank ik de Minister hartelijk voor de overige antwoorden.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Ik denk dat er verschil van inzicht is tussen de Minister en de aanwezige Kamerleden over de effectmeting en het structurele effect van Beter Benutten, met name het onderdeel spitsmijden. Ik heb de indruk dat wij daar minder positief naar kijken dan de Minister en dat we bang zijn dat er een terugval zal zijn. De Minister is begonnen met prijsbeleid, weliswaar via stimulans, dus ik probeer het toch nog een keer. Ik begrijp dat de heer Hoogland in beeldende woorden een VAO heeft aangevraagd. Wellicht ga ik de Kamer toch een uitspraak vragen over het onderzoeken van de effecten van een congestieheffing. Vele van de nadelen die de Minister noemt, begrijp ik, maar ik kan me voorstellen dat die effecten opwegen tegen andere nadelen die aan een systeem van spitsmijden zitten. Daarnaast wil ik de Minister oproepen om behalve met de wortel en de stok ook bezig te blijven met een stukje voorlichting, een stukje bewustwording. We kunnen daar zelf ook wat in doen. Maar die congestieheffing laat mij nog niet los, moet ik de Minister zeggen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Om de heer Houwers werk te besparen, meld ik dat het CPB al helemaal heeft uitgerekend wat de congestieheffing betekent, inclusief de voor- en nadelen, de extra kosten voor automobilisten en de onuitvoerbaarheid ervan. Er ligt een heel mooi rapport; het heet Kansrijk Mobiliteitsbeleid. We hebben er komende week een technische briefing over. Daar kan hij alle vragen stellen en het bespaart hem een motie.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik zit niet om werk verlegen maar wel om goede informatie. Dus als die komt, is dat prima. Mevrouw Visser spreekt over alle automobilisten. Het aardige van de congestieheffing is dat die heel gericht is, want die gaat alleen maar over de mensen die denken te moeten rijden op het specifieke moment dat het al veel te druk is op een weg. Als rechtgeaard liberaal vind ik – mevrouw Visser zou dat ook moeten vinden – dat een stukje prijsbeleid, marktwerking en het oordeel van mensen of ze het ervoor

over hebben, passend zijn. Ik ben heel benieuwd naar de technische briefing en ook naar de informatie van het CPB.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Als rechtgeaard liberaal vind ik dat de overheid bepaalde kerntaken heeft en dat mensen daar al heel veel geld voor betalen, vooral automobilisten. Dus laat de overheid daar eens goed naar kijken, zou ik zeggen. In het rapport is te lezen dat een van de grote nadelen van de congestieheffing is dat je niet altijd weet waar die plaatsvindt en dat je automobilisten achteraf met de rekening confronteert. Mensen rijden over een weg, komen thuis en krijgen een dag later een rekening te betalen. Dat is de reden waarom het CPB zegt dat het heel moeilijk uitvoerbaar is. Als je congestieheffing invoert, moet je er heel goed over nadenken, want de nadelen zijn ontzettend groot. Ik stel voor dat de heer Houwers zelf het rapport leest.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik nodig mevrouw Visser uit om mee te denken. Het is helemaal niet mijn bedoeling dat er achteraf betaald moet worden. We kunnen van tevoren wegvakken aanwijzen waarvan we weten dat er meer dan gemiddeld files staan op bepaalde tijden. Daarnaast zijn alle andere mogelijkheden die ervoor kunnen zorgen dat er minder files zijn erg nuttig, zoals het sneller van de weg halen bij ongelukken en dergelijke. Ik ben blij dat mevrouw Visser meedenkt en ik zal zeker bij die technische briefing aanwezig zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik doe het helaas niet op rijm. Ik kende dit verborgen talent van de heer Hoogland nog niet en ben erg onder de indruk. Ik heb geprobeerd goed te luisteren naar de vragen die in het rijm verstopt zaten. Hij heeft gevraagd of een fiets moet worden ingeleverd als men er geen gebruik meer van maakt in het kader van het project. Ik heb begrepen van niet, omdat we ervan uitgaan dat het voor langdurig gebruik is en wordt voortgezet op termijn. Ik weet niet zeker of dat de vraag was, maar we willen dat de werknemer voor altijd gebruik blijft maken van die fiets.

De heer **Hoogland** (PvdA):

De fiets moet twee keer in de week worden gebruikt. Ik kan me voorstellen dat dat niet altijd lukt en dat is niet eens een vorm van fraude. Als uit de gps-gegevens blijkt dat het niet lukt, moet die fiets dan worden ingeleverd of moet het subsidiebedrag worden terugbetaald? Is dat weleens voorgekomen in het project?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Zoals ik al zei, zullen we erbovenop zitten. Als men er misbruik van maakt, zullen we passende straffen of boetes geven. Wat mij betreft, kan daar ook bij horen dat we terugvorderen. Ik weet niet of het al eens is gebeurd op die manier.

In het gedicht vroeg de heer Hoogland waarom ik niet al het geld in spitsmijden stop nu ik er zo enthousiast over ben. Dat doe ik niet omdat de andere maatregelen ook aantrekkelijk zijn. Het zal altijd een combinatie zijn. Ik noem het maken van een langere afrijstrook bij een snelweg, waardoor je niet een fileterugslag krijgt op de weg of op het onderliggend wegennet; het realiseren van aantrekkelijke ov-infrastructuur, bijvoorbeeld met een extra platform, waarover discussie is, of andere zaken waardoor het aantrekkelijker wordt om gebruik te maken van het ov; de ITS-projecten, waarbij we proberen de mensen met informatie – dat is weer een andere manier van verlokken – zodanig inzicht te bieden in een verkeerssituatie dat ze andere keuzes kunnen maken. Voor mij is en blijft het een combinatie van verschillende projecten die we uitproberen. Er zijn projecten bij die geen zoden aan de dijk zetten. Mevrouw Visser noemde

het sportproject op Rotterdam Centraal. Er zullen soms projecten bij zitten die faliekant mislukken omdat je van tevoren niet weet wat de effecten zijn. Daarom probeerden we bij Beter Benutten 1 allerlei maatregelen uit. In het rapport is te lezen wat succesvol en minder succesvol was. Bij Beter Benutten 2 maken we daar gebruik van door meer te doen op de vlakken die goed werken.

Het laatste deel van het gedicht was wat minder fijn, want er werd een VAO aangevraagd door de heer Hoogland. Dat had ik eigenlijk wel verwacht. Hij wil daar ook praten over het vervolg van Beter Benutten. Dat is natuurlijk heel goed en dat kan altijd. Ik wijs erop dat het vorig jaar in het AO MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) in het kader van Beter Benutten en budgetten aan de orde is geweest. Als de heer Hoogland mij binnen dat kader willen challengen, doe ik dat graag.

Mevrouw Visser vroeg wat de meest effectieve maatregel van Beter Benutten is. Ze hebben allemaal een ander effect gehad. Ik gaf al aan dat spitsmijden 8% van de 19% was; volgens mij – ik doe het even uit mijn hoofd – zaten de infrastructurele maatregelen op 5% van de 19% en de ITS-maatregelen op 6% van de 19%. Bij elkaar opgeteld is dat dus 19%. Het zou een volgende keer best een andere samenstelling of mix kunnen zijn omdat een aantal infrastructurele projecten een zodanige doorlooptijd vergen dat ze pas later gerealiseerd worden. De verhouding wordt dan anders. Dat geldt ook voor het vervolg van Beter Benutten. De infrastructurele projecten hebben vaak een iets langere tijd nodig dan de andere projecten.

Verder is opgemerkt dat we in nieuwe projecten boetes gaan invoeren. Ik zeg toe dat we dat ook voor de bestaande projecten zullen doen. We hebben even de tijd nodig om de discussie over de privacydefinitie goed vorm te geven.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Een vraag ter verduidelijking: worden alle fraudegevallen die nu zijn geconstateerd beboet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Op het moment dat je gesnapt wordt, zul je daarvoor gestraft worden. Het bedrag wordt teruggevorderd en indien passend krijg je ook een boete. Dat hangt ervan af of het via het strafrechtelijke of het civielrechtelijke traject loopt. Het hangt ook af van wat als passend wordt gezien.

Mevrouw **Visser** (VVD):

De Minister spreekt over de nieuwe situatie, waaraan ze die mogelijkheid toevoegt. Dat vinden we goed en juichen we toe. We hebben daar ook voor gepleit, dus dank daarvoor. Maar wat doen we met de bestaande gevallen? De Minister gaf aan dat ze een boete ging opleggen, maar in haar tweede beantwoording is ze iets minder scherp. Wellicht kan ze dat straks aanscherpen. Kunnen we nog iets met de bestaande groep wanneer is geconstateerd dat men zich niet helemaal netjes heeft gedragen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja. Zoals ik al zei: vijf van de zes projecten worden door de regio gedaan, dus we zullen dat ook bespreken met de regio's. De eigenaar van een project moet dat doen. Wij hebben er zelf eentje waarbij we dat ook zullen doen.

Voor de privacydefinitiediscussie zullen we met een aanpassing komen, een aanscherping, zoals mevrouw Visser vroeg. We zullen er even de tijd voor nemen. We komen er na de zomer bij de Kamer op terug. Voor nu maakt dat niet uit, want de bestaande projecten lijden daar niet onder. We komen er na de zomer op terug en sturen een brief aan de Kamer waarin

het staat weergegeven. Dat heeft ook effect op een VAO, maar hoe dat gaat, bepaalt de Kamer zelf.

D66 heeft nog steeds twijfels bij de kentekenregistratie. Mevrouw Belhaj vraagt om andere mogelijkheden. Ik ben er uitgebreid op ingegaan dat er op dit moment niet echt een goed alternatief is. De vraag is wat zwaarder weegt voor D66: het principiële debat over wat je allemaal wel en niet op basis van kentekens zou willen verzamelen versus het nut dat het kan hebben om de fileproblematiek op te lossen. Mevrouw Belhaj weet zelf hoe het is gegaan in de regio waar ze vandaan komt. Misschien kan ze daar nog een keer naar kijken.

Mevrouw Belhaj vraagt of het mogelijk is dat werkgevers het spitsmijden in de arbeidsvoorwaarden opnemen. Dat gebeurt al steeds vaker, bijvoorbeeld bij Capgemini, Rabobank en ABN AMRO, die diverse redenen, van bereikbaarheid tot kostenbesparing, maatschappelijk verantwoord ondernemen en vergroening, hebben om dat te doen. Het is ook onderwerp van gesprek bij werkgevers in de regio's en het staat centraal bij het Verbond van Nederlandse Ondernemingen (VNO). Ik ben er positief over.

De heer Houwers vroeg naar de congestieheffing. Ik kan hem inderdaad verwijzen naar het CPB-rapport. Het is goed als hij dat gaat bekijken. Het rapport heet Maatschappelijke kosten en baten prijsbeleid personenauto's en is van 13 april.

Wat is er in de Tweede Kamer gemeld over spitsmijden? In 2011 is het rapport over spitsmijden aan de Tweede Kamer gestuurd. In het kader van het MIRT-debat is het steeds aan de orde geweest. Er is een memorie van toelichting over bij het ontwerpbesluit.

De heer **Hoogland** (PvdA):

De Minister kon geen antwoord geven op mijn vraag of er weleens e-bikes ingeleverd zijn. Ik wil graag voor het VAO een brief ontvangen over hoe dat precies zit, hoe de controle plaatsvindt, of er weleens is teruggevorderd en bij welke projecten mensen zonder een app kunnen invullen dat ze de fiets twee keer per week gebruiken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik zal daarop antwoorden in de brief na de zomer. Misschien zijn er nog andere punten die daarin terugkomen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik beantwoord een vraag die de Minister aan de Kamer heeft gesteld. Wat ons betreft, krijgt de Minister de ruimte om een aantal dingen uit te zoeken. Het kan best zo zijn dat het spitsmijden heel gericht wordt ingezet, maar dan wel met een privacywaarborg, bij bepaalde projecten van wegwerkzaamheden. We vragen de Minister om dit soort elementen uit te werken naar aanleiding van de opmerkingen tijdens dit debat en met een aantal suggesties te komen. In de tussentijd moet ze geen onomkeerbare stappen nemen. Er moeten niet alsnog spitsmijdenprojecten worden gestart, gelet op alle bezwaren die op dit moment door de Kamer zijn geuit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De huidige projecten voldoen allemaal aan de wettelijke regelgeving. We stellen nu een aanpassing voor. Van Beter Benutten-vervolgprojecten zijn sommige al aanbesteed. Die kan ik niet zomaar stopzetten. Ik moet me verdiepen in de mogelijkheden. Ik hoor de zorgen van de Kamer, maar ik hoop nog steeds dat er uiteindelijk alsnog enthousiasme ontstaat op basis van de feiten. In de zomer gaat de Kamer vast uitgebreid het rapport lezen. Ik probeer daarnaast geen nieuwe feiten te creëren, maar sommige dingen zijn al in een aanbesteding. Ik denk dat het belangrijk en fair is om dat te zeggen.

De **voorzitter**:

Een toezegging van de Minister:

- Na de zomer ontvangt de Kamer een brief over de aanpassingen van het besluit wegverkeer in het kader van borgen van privacy, waarin de Minister ook terugkomt op de terugvorderingen.

Voorts is er een VAO aangevraagd door de heer Hoogland namens de PvdA. Wil hij dat VAO voor de zomer of na de zomer, na ontvangst van de brief?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Als ik niet rijm, word ik een beetje pinnig. Dat merk ik nu. We krijgen een brief toegezegd na de zomer over een heel simpele vraag, namelijk hoe zit het met die fietsen. Dat maakt het voor mij bijna onmogelijk om die brief af te wachten. Doe het maar gewoon voor de zomer. Dan gaan we het toch regelen.

De **voorzitter**:

De heer Hoogland wil de brief voor de zomer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Op de vraag over de fietsen kan ik wel eerder antwoord geven. Voor de vraag van mevrouw Visser over een nieuwe definitie in de wet heb ik echt wat meer tijd nodig. Daarom stelde ik voor de antwoorden te combineren in één brief. Maar als de heer Hoogland eerder antwoord wil op de vraag over de fietsen, kunnen we dat eerder uitzoeken en leveren. Dat kan zeker voor de zomer. Het was meer pragmatisch bedoeld. Wanneer en hoe het VAO wordt gehouden, is natuurlijk aan de heer Hoogland als aanvrager, maar ook aan de commissie. Mijn opmerking over het VAO was een reactie op mevrouw Visser, die voordat ze een besluit kon nemen, eerst wilde weten of er een nieuwe definitie kon komen. Het was geen onwil, maar pragmatisme.

De **voorzitter**:

Die toezegging heeft de Minister gedaan. Blijft over de brief over de aanpassing van het besluit wegverkeer in het kader van het borgen van privacy en de brief over de terugvordering. Die komt wel na de zomer. Ik begrijp dat het VAO voor de zomer moet plaatsvinden.

Ik dank de Minister van Infrastructuur en Milieu hartelijk en natuurlijk ook de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via internet, de stenografen en de bode, alsmede de geachte woordvoerders en de griffier.

Sluiting 20.32 uur.