Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2007–2008

31 305 — **Mobiliteitsbeleid**

29 535 — **Voorstel van wet van het lid Duyvendak tot wijziging van enkele wetten in verband met de invoering van een belasting ter regulering van het verkeer (Wet regulerende heffing wegverkeer)**

Nr. 10

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 11 maart 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat[1] heeft op 6 februari 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:
- **de brief met bijlagen van de minister van Verkeer en Waterstaat van 30 november 2007 (31 305, nr. 1);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 3 december 2007 over het voornemen van de Vlaamse Regering tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens (31 200 A, nr. 34);**
- **de brief met bijlagen van de minister van Verkeer en Waterstaat van 11 december 2007 (31 305, nr. 2);**
- **de brief met bijlagen van de minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 2007 (31 305, nr. 3);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 20 december 2007 over het initiatiefvoorstel Duyvendak, lokale initiatieven en samenhang diverse beprijzingsinstrumenten (29 535, nr. 10);**
- **de brief met bijlage van de minister van Verkeer en Waterstaat van 8 januari 2008 over de rapportage Starten met de kilometerprijs (VW-08-22).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **De Krom** (VVD) steunt de kilometerheffing niet om de volgende drie redenen:
1. door de kilometerheffing te gebruiken als excuus om geen cent extra te investeren in wegen en spoor, staat de Nederlandse burger straks langer in de file voor meer geld;
2. het kabinet komt zijn afspraken niet na;
3. het kabinet onderschat de risico's, de onzekerheden en de complexiteit. Vertraging, kostenoverschrijdingen en kostenverhogingen zijn op deze manier in het project ingebakken.

De minister zal de komende drie jaar zijn tijd vooral besteden aan het veilig stellen van zijn grote erfenis. Al deze tijd en energie kan hij dus niet besteden aan het oplossen van het hoofdprobleem: gebrek aan capaciteit

[1] Samenstelling:
Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolaï (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

KST116198
0708tkkst31305-10
ISSN 0921 - 7371
Sdu Uitgevers
's-Gravenhage 2008

op de weg en op het spoor. Intussen zitten tientallen wegenprojecten in het slop en ligt de HSL er ongebruikt bij.
De heer De Krom wijst op de meer dan 8 mld. ombouw van belastingen, de inbouw van acht miljoen kastjes, vele betrokken partijen met hun eigen financiële belangen, miljoenen automobilisten die er belang bij hebben om met hun kastje te frauderen en de gigantische administratieve rompslomp met bijbehorende miljoenenrekeningen per jaar. Het project staat of valt met het draagvlak ervoor. Is de lastenverhoging voor de automobilist met 600 mln. dan een goed begin? De ruim 1800 reacties op de internetraadpleging omvatten 1420 reacties tegen, 240 voor en 140 twijfelaars. Dit is natuurlijk niet representatief, maar wel illustratief.
Maatschappelijke organisaties eisen een volledige afbouw van de Bpm. Dat is eerder toegezegd, maar dit gebeurt niet. EVO en TLN zijn er terecht niet voor dat de transportsector in 2011 voor de troepen wordt uitgestuurd. VNO-NCW wil dat de opbrengst van de kilometerheffing alleen naar wegen gaat. Met deze linkse coalitie zal dat echter niet gebeuren.
De minister presenteert een spoorplan zonder extra geld, maar voor een vergelijkbaar plan voor wegen is geen animo. Bovendien is er geen sprake van een Europees systeem; de automobilist rijdt straks met 24 stickers en 25 kastjes door Europa.
KNV is voor de kilometerheffing, maar dan moet er wel extra geld naar het openbaar vervoer. De realiteit is echter dat het kabinet bezuinigt op het openbaar vervoer. Bestelbusjes betalen nu geen Bpm, maar straks wel de volledige heffing. MKB Nederland eist compensatie. Wie zal dat betalen? De FNV is voor, mits er geen negatieve koopkrachteffecten zijn en de gebruikers de kastjes niet zelf hoeven te betalen. Natuurlijk zijn er negatieve koopkrachteffecten, vooral voor de lagere en de middeninkomens die geen leaseauto hebben. Dit is een verkapte nivelleringsoperatie. De actieven worden gestraft, want zij hebben een baan en staan in de file, en inactieven worden beloond. Wat is het gevolg voor de armoedeval en voor de arbeidsparticipatie?
De provincies eisen een nieuw belastinggebied ter compensatie van het verlies van 1,1 mld. inkomsten aan opcenten. Hoe denkt de minister hierover?
De leasemaatschappijen willen honderden miljoenen compensatie voor waardeverlies van hun autopark en de niet-leaseautobezitters willen ongetwijfeld ook gecompenseerd worden. Wie zal dit betalen?
Wie gaat al de miljardenclaims betalen? De heffing kan daarvoor niet worden gebruikt, want eerder is afgesproken dat alle opbrengsten rechtstreeks worden besteed aan de infrastructuur. Naast deze claims liggen er nog meer kostenverhogingen op de loer. Als de files na de invoering van het stelsel niet korter worden, gaat de heffing natuurlijk omhoog.
Hoeveel hebben de diverse onderzoeken tot nu toe gekost? Wat kost de verdere uitwerking in de komende jaren? Waar gaat het bedrag van 100 mln. naartoe dat hiervoor is gereserveerd?
Tijdens de hoorzitting met de planbureaus vlogen de onzekerheden over de tafel. Een reeks effecten is niet meegenomen of wordt in de modellen onderschat; dit geldt ook voor de milieu- en congestievoordelen.
Zullen mensen straks op grote schaal elders hun boodschappen gaan doen om hogere heffingen te ontwijken, met alle gevolgen voor de detailhandel van dien? 81% van de files staat in de Randstad. Daar zal ook het meeste moeten worden betaald. Zal dit tot de verplaatsing van bedrijven en werknemers leiden? Welke gevolgen heeft dit voor de huizenmarkt? Welke gebruikers worden uitgezonderd?
De operatie levert veel rompslomp en grote onzekerheid op, maar geen kortere files, want er zal niet minder worden gereden. Door afschaffing van de Bpm komen er niet alleen meer, maar ook zwaardere auto's op de weg. De parkeerdruk in de steden neemt toe en als gevolg daarvan zullen de parkeertarieven nog verder worden verhoogd. Het effect van een prijsprikkel mag op z'n minst worden betwijfeld. Een prijsprikkel kan natuurlijk

ook omgekeerd werken, want de mensen die minder gaan betalen, zullen meer gaan rijden.
De hoge kosten van het woon/werkverkeer worden vrijwel altijd afgewenteld op de werkgevers. Wat moeten mensen doen die geen aanvaardbaar alternatief hebben? Rijden buiten de spits is ook een illusie, want de spits duurt vaak al de hele dag. Het onderliggend wegennet zal overbelast raken doordat omrijden goedkoper wordt.
Er zijn nog veel onzekerheden over de fraudegevoeligheid, de gevolgen voor de Rijksbegroting, de technische haalbaarheid, de haalbaarheid van de 5%-eis en vooral de privacy. Hoe kan weerstand worden geboden aan de commerciële druk om die gegevens ook voor andere doeleinden te gebruiken?
Desgevraagd merkt de heer De Krom op dat hij het principe van eerlijk betalen voor mobiliteit onderschrijft, maar dan moeten wel de eerder gemaakte afspraken worden nagekomen en de vereiste randvoorwaarden worden ingevuld. Dat doet het kabinet niet en daarmee zet het het draagvlak op het spel. Er moet worden gezocht naar de beste oplossing, wat betekent dat de opbrengst van het infrafonds moet worden gebruikt voor de wegen en het spoor.

De heer **Koopmans** (CDA) trekt uit het gesprek met de onafhankelijke adviesbureaus van het kabinet de conclusie dat de kilometerheffing leidt tot een eerlijke verdeling van de kosten, beter is voor het milieu, goed is voor de economie, meer dan 1 mld. welvaartsgroei per jaar oplevert en de fileproblematiek vermindert. In de maatschappelijke kosten/batenanalyse (MKBA) zijn alle mobiliteitsaspecten meegerekend, ook het maatschappelijk verkeer.
Het kabinet kiest terecht in een keer voor het eindbeeld, maar het zal niet eenvoudig zijn om de drie randvoorwaarden uit te voeren die zijn gebaseerd op de eisen en wensen van de burgers: netto per saldo niet meer betalen, 5% maximum kosten en al het geld in één infrafonds. Het wordt nog ingewikkelder nu besloten is dat milieu in het systeem wordt «ingeplugd». De heer Koopmans is en blijft voorstander van de invoering van een kilometerheffing en van het gekozen tijdstraject, maar dan wel onder de premisse dat dit goed en technisch mogelijk is.
Het kabinet moet voor 1 mei aanstaande een helder beeld geven van het hele traject in de komende acht jaar. Een voorwaarde voor het draagvlak is dat er maar een heffingssysteem overblijft, wat betekent dat de Bpm en de motorrijtuigenbelasting volledig moeten worden afgebouwd. De heer Koopmans zegt dat hij pas na het debat in mei een beslissing zal nemen over «go or no go», omdat dan duidelijk zal zijn welke financiële keuzes het kabinet maakt.
De ervaring met andere ICT-projecten leert dat de overheid zich moet beperken tot het vaststellen van de tarieven. De rest moet worden overgelaten aan het bedrijfsleven, want het systeem van tarifering in relatie tot netwerkmanagement, wegenmanagement e.d. vergt al alle denkkracht en capaciteit van de ministeries. In dit kader is het multiple service provider systeem een interessante optie.
Het behoud van de privacy is een kernpunt voor de acceptatie van de kilometerheffing. Hoe denkt de minister over de suggestie om naast een privacygegarandeerd pakket ook privacyloze pakketten mogelijk maken waarmee de automobilist geld kan verdienen?
Is de minister bereid om in overleg met zijn collega van Binnenlandse Zaken en het IPO de suggestie te onderzoeken om in de kilometerheffing een provinciale component op te nemen die autonoom wordt vastgesteld door provinciale staten? Nieuwe systemen zijn onnodig en onwenselijk, omdat die de burger het gevoel geven dat hij dubbel moet betalen.
Afstemming en samenwerking in Europees verband is van groot belang. Hoe denkt de minister over de uitvoering van de Europese richtlijn in

andere lidstaten? Welke verwachtingen heeft hij van de uitspraak van het Europese Hof in de inbreukprocedure over de «Maut»?
De heer Koopmans oordeelt positief over grootschalige proeven met spitsmijden. Hij heeft hoge verwachtingen van de uitvoering van de motie-Koopmans/Anker waarin de regering wordt gevraagd om in het kader van de begroting voor 2009 voorstellen te doen voor het stimuleren van thuisen telewerken, voor het nader bezien van arboregels, fiscale vergoedingen, e.d.
Het kabinet voert de Nota mobiliteit uit, maar doet er nog 2 mld. op voor wegen en 4,5 mld. voor het spoor. Hoe wordt het flankerend beleid hieraan gekoppeld?
De minister ontraadt terecht het initiatiefwetsvoorstel-Duyvendak. In zijn brief is alleen sprake van de A2 bij Geleen. Naar de mening van de heer Koopmans moeten er juist meer projecten onder de versnellingsprijs worden gebracht.
Hoe wordt het budget van 100 mln. voor mobiliteitsprojecten besteed? Moeten hiervoor aanbestedingsprocedures worden gevolgd met alle mogelijke problemen van dien?
Motoren dragen slechts beperkt bij aan de congestie. Bovendien staan de kosten voor de voorzieningen op een motor niet in verhouding tot de belastingen die een motorrijder moet betalen. Daarom moet voor motoren het huidige systeem worden gehandhaafd.
Accijnsverhoging is geen haalbaar alternatief voor de kilometerheffing, omdat daarover nooit overeenstemming kan worden bereikt in de Europese Unie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) is verheugd dat de invoering van een kilometerheffing in het coalitieakkoord is vastgelegd. Het besluit om direct toe te werken naar het eindbeeld is daadkrachtig en verstandig en veel meer dan een betekenisvolle eerste stap. Door daar nu iets meer tijd voor uit te trekken, kan in de rest van het traject tijd worden bespaard. Naar zijn mening moeten in die discussie ook heffingen op fijnstof in diesel en de CO_2-labeling worden meegenomen. Een verdere differentiatie naar milieukenmerken moet grote invloed hebben op de kilometerprijs.
De opcenten voor de provincies zouden geheel moeten opgaan in de kilometerprijs, maar de vraag van de provincies om een eigen belastingdomein ter compensatie van dit verlies is reëel. Een deel van het infrafonds zou naar de provincies moeten gaan, gelet op de belangrijke rol die zij spelen bij de ontwikkeling van de infrastructuur en het regionale openbare vervoer.
De lastenneutraliteit komt aan de orde bij de overstap op de kilometerbeprijzing. Dit zegt echter niets over maatregelen die bijvoorbeeld het milieu ten goede komen en die voor of na dat moment moeten worden genomen.
De overheveling van alle opbrengsten naar het infrafonds vraagt om een goede bestudering van de consequenties daarvan voor de begroting als geheel. Zal de staatssecretaris van Financiën in zijn brief ingaan op de verrekening van de exploitatiekosten van de operators?
De heer Cramer pleit voor een systeem dat zo interoperabel mogelijk is, dat wil zeggen dat meerdere leveranciers apparatuur moeten kunnen leveren en dat aansluiting op systemen in de buurlanden mogelijk is.
Wanneer wordt het programma van eisen afgerond en getoetst? Voor de kosten en risico's maakt het nogal wat uit of de overheid alleen de opbrengsten wil hebben of dat zij de hele keten zal beheersen. Het antwoord op die vraag is belangrijk omdat het uiteindelijk over een nieuw belastingsysteem gaat. Wanneer wordt er voor een definitief marktmodel gekozen?
Hoe denkt de minister over het pleidooi van het Platform-Nouwen voor zelfstandige wegbeheerders en de mogelijkheid om marktpartijen meer ruimte te geven bij initiatieven voor de aanleg van infrastructuur?

Kiest de minister voor techniek in de auto en een maximale bescherming van persoonsgegevens of voor een backofficesysteem waar alles wordt beheerd? Wanneer ontstaat er duidelijkheid over de privacy van de gebruikers? Wat wordt bedoeld met uitvoeringsregels?
Naast de inzet voor mobiliteitsmanagement moet ook stevig worden ingezet op openbaar vervoer. Over het voornemen om 4,5 mld. te investeren in het ov mag niet te licht worden gedacht, want het zal nog een hele klus zijn om dit bedrag voor 2011 te verspijkeren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) staat vierkant achter het besluit van het kabinet om tot kilometerheffing over te gaan, omdat de automobilist voor het gebruik van de auto gaat betalen en niet voor het bezit ervan. Verder onderschrijft zij de keuzes die de minister heeft gemaakt: GPS-technologie, het afronden van het wetgevingstraject tijdens deze kabinetsperiode, een begin met de vrachtauto's in 2011, differentiatie naar tijd, plaats en milieukenmerken, anders betalen voor mobiliteit in heel Nederland en niet alleen op het hoofdwegennet en beprijzing als bestemmingsheffing.
Afgesproken is dat er voor 1 mei aanstaande duidelijkheid moet zijn over het afbouwen van de Bpm. Het afbouwen van de Bpm tot 0% kan grote risico's voor de begroting opleveren en met een afbouw van 25% kunnen al grote effecten worden bereikt. De minister van Financiën zal het niet toejuichen als de inkomsten die nu gegarandeerd zijn, volledig variabel worden. Zij vraagt om een discussiestuk waarin alle voor- en nadelen worden uitgewerkt.
Het Platform-Nouwen en organisaties als TLN en EVO hebben steeds de budgettaire neutraliteit per kolom benadrukt. In de kilometerprijs voor vrachtwagens moet kunnen worden gedifferentieerd om zo gewenste milieueffecten te behalen en bovendien gelijkschakeling met ander Europese landen mogelijk te maken.
Rijkswaterstaat behoort geen uitvoerende rol te spelen in het systeem van de kilometerheffing. Het ministerie van V&W stelt de functionele eisen op. Vervolgens moet het proces worden ontworpen en uitgevoerd door de providers die verantwoordelijk zijn voor de totale keten, dus zowel voor de onboard unit als voor de backoffice. Zo wordt een interface risico vermeden. Kan zo worden voldaan aan de wens om met open source te werken?
Er staan nog steeds regio's te trappelen om een proef uit te voeren, maar iedere proef moet passen in het eindplaatje. Een proef met leaseauto's in 2011 heeft de voorkeur van mevrouw Roefs. Zo wordt ook tegemoet gekomen aan het bezwaar van de transportsector dat hij in 2011 als enige moet betalen zonder dat hij daarvan voordeel ondervindt.
Door de voorkeur van de minister voor spitsmijden kan er een verkeerd beeld ontstaan, want belonen van gewenst gedrag staat ver af van de werkelijkheid waarin betaald moet worden. Verder moet worden ingezet op het ov. De inzet van snelbussen zoals in het Schiedamse plan moet mogelijk zijn. Mevrouw Roefs verwacht sowieso voorstellen voor het ov en de kilometerprijs. Ook een verruiming van de mogelijkheden voor telewerken en flexibeler werktijden kunnen een bijdrage leveren.
Is de minister van plan om de techniek van de vrachtauto's van de plank te kopen? Dit is «proven technology» en hij kan zich geen foute start veroorloven.
Wanneer komt er een voorstel voor het «opcentenprobleem»? Het beeld dat er een nieuwe provinciale belasting komt, is slecht.
Wat vindt de minister van de suggesties om ook de differentiatie naar CO_2 mee te nemen?
De data moeten zo anoniem mogelijk blijven. In dit kader zou het mogelijk moeten zijn om wegen alleen een label te geven.
Tot nu toe is er geen draagvlak voor het voorgenomen beleid. Wat wordt hieraan gedaan? Is er al een communicatieplan? In hoeverre kunnen het

wetgevingstraject en de uitvoering gelijk oplopen? Welk tijdpad staat de minister voor ogen?

De heer **Van der Ham** (D66) stelt vast dat alle plannen omgeven zijn met zoveel voorwaarden dat het de vraag is of het er wel van komt. Tot en met 2010 wordt er vooral gepraat en de minister heeft bovendien de belangrijkste troef uit handen gegeven door draagvlak te willen voor alle stappen bij iedereen. Daardoor liggen er nu al claims op tafel die het proces tot in het oneindige kunnen vertragen. Welke stok heeft de minister nog achter de deur om die onomkeerbare stap echt te zetten?
De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2011 zal weinig bijdragen aan het creëren van draagvlak. De vracht moet nog steeds vervoerd worden en de files zullen dus niet afnemen. Hoe kan dit tot een zodanig succes worden gemaakt dat iedereen ervan overtuigd is dat de maatregel ook voor alle andere vormen van vervoer moet worden ingevoerd? Wat gebeurt er als België en Frankrijk niet meewerken?
Waarom worden in de brief van 30 november de voors en tegens van variant C niet tegen elkaar afgewogen?
Komt de invoering op losse schroeven te staan nu vrijwel zeker is dat in de startperiode niet of nauwelijks kan worden voldaan aan de financiële randvoorwaarden? Kan de Kamer op de hoogte worden gehouden van de ontwikkeling van die voorwaarden? Is deze norm haalbaar gebleken in het buitenland?
De Bpm moet naar nul en het infrafonds moet ook kunnen worden ingezet voor het openbaar vervoer.
Proefprojecten kunnen veel duidelijk maken, maar dan moeten ze wel op representatieve plaatsen worden uitgevoerd. De voorkeur gaat uit naar Amsterdam. Het is niet zo'n probleem als daarbij oude technologie wordt gebruikt, want die is afgeschreven zodra de kilometerheffing wordt ingevoerd. Hij onderschrijft de voornemens voor spitsmijden, maar daarnaast zou de overheid werk moeten maken van flexibel werken. In plaats daarvan worden de mogelijkheden voor spreiding kleiner nu het kabinet zelfs het winkelen op zondag wil beperken.
Met het oog op de privacy mogen de gegevens niet centraal worden opgeslagen.
De maatregelen voor het openbaar vervoer zijn niet complementair aan de voorstellen die nu zijn geformuleerd. Hopelijk kan de minister snel een financiële invulling geven van zijn toezeggingen.
De ervaring leert dat de «polder» niet altijd een betrouwbare basis is voor besluitvorming, want de «polder» schikt zich. De overeenstemming die lijkt te bestaan onder alle betrokken organisaties maakt de heer Van der Ham wat argwanend. Hij dringt erop aan dat het kabinet ook interne kritiek organiseert en de processen nauwgezet volgt.

Volgens de heer **Duyvendak** (GroenLinks) is de kilometerheffing het enige middel waarmee iets kan worden gedaan aan de bereikbaarheidsproblemen. Bovendien kan het helpen om de milieuproblemen te beteugelen die het verkeer oproept. Daarom was hij in eerste instantie positief over het voornemen van het kabinet. Het komt met een substantieel voorstel, maar hij betwijfelt of dit is wat hem voor ogen staat. De interpretatie die Bovag/RAI ervan geeft, sterkt hem in die twijfel. In die optiek wordt er vanaf 2011/2012 geen belasting meer betaald, maar een prijs. De wegen worden min of meer geprivatiseerd, de gebruiker is een klant die een prijs betaalt, de opbrengst wordt in een fonds gestort en dit wordt automatisch besteed aan nieuw asfalt. De politiek mag zich er niet meer mee bemoeien. Bovendien moet het lastenneutraal zijn en van de verrekening van milieukosten kan geen sprake zijn. Tot slot wordt gesteld dat de Bpm volledig moet worden afgeschaft, want «dat is ook afgesproken». Dit is niet de kilometerheffing die de heer Duyvendak zich voorstelt. Hij maakt onderscheid tussen een «groene» kilometerheffing en een «zwarte», die

van het asfalt. Die «zwarte» variant zal hij niet steunen, maar naarmate de heffing groener wordt, neemt zijn enthousiasme toe. In de brief van 30 november staan vier principes voor de invoering van de kilometerheffing: eerlijkheid, draagvlak, betaalbaarheid en bereikbaarheid. Waarom staat milieu daar niet bij?
De staatssecretaris van Financiën heeft bij de behandeling van het Belastingplan gezegd dat hij kiest voor minder belasten van arbeid en meer belasten van vervuilen. De vervuiling door de auto zou een belastinggrondslag moeten zijn en de kilometerheffing meer dan een prijs voor nieuw asfalt en het onderhoud ervan. Hoe denkt de minister hierover?
In die opzet is het niet mogelijk om kostenneutraal te werk te gaan. De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft gezegd dat het verkeer duurder moet worden om de CO_2-doelstellingen voor het verkeer te kunnen behalen, want met de voorliggende plannen stijgt de CO_2-uitstoot in 202 met 10% tot 15% ten opzichte van de huidige situatie.
De Bpm moet volledig in stand blijven en daarbinnen moet er veel sterker worden gedifferentieerd dan nu het geval is, dat wil zeggen vuile auto's veel duurder en schone auto's veel goedkoper. Als er daarnaast een forsere kilometerheffing wordt ingevoerd, wordt de CO_2-uitstoot driemaal zo sterk gereduceerd als het kabinet voorstaat De MRB moet wel worden afgeschaft en in de kilometerheffing worden ondergebracht.
De opbrengst zou niet geheel in het infrafonds moeten worden gestort. Als het principe wordt gehanteerd dat de vervuiler betaalt en de heffing een belasting is, moeten bijvoorbeeld ook de behandeling van astmapatiënten of de adaptatie aan klimaatverandering in ontwikkelingslanden door de automobilist kunnen worden betaald en dat kan niet uit het infrafonds. De automobilist moet zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen.
Bij de presentatie van zijn voornemens zei de minister dat de Noordvleugel in 2012/2013 kan beginnen met een differentiatie naar tijd en plaats. Klopt dat nog? Wordt dit ook op andere plaatsen meteen mogelijk? Waarom wordt er niet voor een grotere schaal gekozen? Wat is er waar van de berichten dat een ruimere differentiatie pas in 2016 mogelijk is? Het bedrag van 100 mln. voor spitsmijden is niets meer dan smeergeld om een aantal grote werkgevers te paaien.
Waarmee moet de Kamer nu instemmen? Met het uitspreken van wensen, intenties en beleidsrichtingen is het beleid niet gediend. De heer Duyvendak verwacht nog veel meningsverschillen over de Bpm, de 5% exploitatiekosten, de milieudoelen, de lastenneutraliteit en een eventueel onderscheid tussen vrachtwagens en personenauto's.

De heer **Van der Staaij** (SGP) prijst de moed van het kabinet om eenduidig en beslist in te zetten op rekeningrijden zonder belastende tussenstappen. Voor deze systeemwijziging als zodanig lijkt een aanzienlijk draagvlak te bestaan. Waar beslist de Kamer vandaag over als zij ja zegt tegen de voornemens van de minister?
De koppeling tussen de invoering van de kilometerprijs en het afbouwen van de huidige belasting op het autobezit is cruciaal voor het draagvlak en het vertrouwen van de burger. Die mag niet de indruk krijgen dat hij dubbel wordt gepakt. Om het eindbeeld te kunnen bereiken, moet de Bpm in de komende jaren substantieel worden afgebouwd, maar in de voorliggende plannen gebeurt dit te weinig.
De invoering van een kilometerheffing zal bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Er moet voortvarend worden gewerkt aan de aanpak van knelpunten in de infrastructuur. Daarnaast is de ontwikkeling van alternatieven van cruciaal belang, bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer, thuiswerken, fietsvoorzieningen. Dit flankerend beleid komt er in de voorstellen van het kabinet echter nog wat mager af.
Hoe worden de provincies gecompenseerd voor het verlies van de opcenten? Zij hebben recht op een autonoom belastinggebied.

Ziet de minister een uitweg uit het dilemma tussen enerzijds de eis dat aan de randvoorwaarden wordt vastgehouden om het draagvlak in stand te houden en anderzijds de twijfel over het afschaffen van de Bpm en een eventuele lastenverzwaring met het oog op de milieuproblematiek? Wat doet het kabinet als blijkt dat het goedkoper worden van de auto leidt tot een groter en zwaarder wagenpark met alle nadelen van dien?
Het draagvlak is heel belangrijk. Daarom moet er vanaf het eerste begin veel aandacht zijn voor een goede communicatie met de burger.

De heer **Roemer** (SP) vindt de kilometerheffing een oneerlijk, moeilijk uitvoerbaar en veel te duur systeem. Meer betalen als er meer wordt gereden, is eerlijk. Daar is echter geen peperduur systeem voor nodig. Er moet iets gebeuren om de files op te lossen, maar de afgelopen 30 jaar is dit probleem te eenzijdig aangepakt door alleen te kiezen voor uitbreiding van de wegencapaciteit.
Dit eenzijdige beleid wordt nu helaas voortgezet, maar elk plan om mensen uit de file te krijgen, zal stranden als nu niet alles op alles wordt gezet om goede alternatieven te ontwikkelen. Het kabinet doet daar te weinig aan. Wat heeft het het afgelopen jaar gedaan voor thuiswerken en voor variabele werktijden? Wat wordt er de komende jaren gedaan voor het openbaar vervoer, de transferia en de ov-fiets? Waarom voelt het kabinet niets voor een proef met een nationaal interlinernetwerk? Is er al een snelwegbus? Is er überhaupt al een nieuwe bus die naar bedrijventerreinen langs de snelwegen rijdt?
Experts spreken elkaar voortdurend tegen over de effecten. Hier komt ongetwijfeld weer een poldermodeloplossing uit. Dergelijke oplossingen zitten meestal vol gaten. Daarnaast is er alle reden om aan te nemen dat dit plan negatieve gevolgen heeft voor de koopkracht van mensen met lage inkomens. Bovendien worden alle privacygegevens verzameld en die kunnen worden gebruikt voor oneigenlijke bedoelingen Het plan van het kabinet kost miljarden, veroorzaakt een elitespits en heeft nauwelijks draagvlak terwijl de files met gezond verstand ook op andere manieren kunnen worden aangepakt.
Kilometerheffing via de brandstofaccijns kan een goed en goedkoop alternatief zijn. Dit scheelt miljarden en die kunnen worden besteed aan alternatieve vervoerswijzen. De differentiatie naar milieubelasting kan dan via de Bpm worden geregeld. Zo lang dit echter in Europa onmogelijk blijkt, kan eenvoudigweg gebruik worden gemaakt van de kilometerteller in de auto. Als de motorrijtuigenbelasting wordt omgezet in accijns, is de automobilist goedkoper uit bij een keerpunt van 18 000 tot 20 000 km per jaar.

De heer **Madlener** (PVV) is tegen rekeningrijden, zowel tegen het systeem als tegen de wijze waarop het zal worden uitgevoerd. Het idee dat iedere automobilist een kastje in de auto krijgt en daarmee overal kan worden gevolgd door de overheid, staat hem tegen. Hij spreekt tegen dat het een eerlijk systeem is. Is het eerlijk om de burgers hun auto te ontnemen, hun eerste levensbehoefte? Mobiliteit is een grondrecht, want zonder mobiliteit zijn de Nederlanders nergens.
Als eersten zullen afhaken de mensen die de auto gebruiken voor sociaal-recreatief verkeer en de mensen met de kleine beurs. De laatsten zullen het moeilijk krijgen als zij de auto nodig hebben om naar hun werk te gaan. Die mensen worden een kostenpost voor hun werkgever. De arbeidsmarkt wordt minder flexibel en de woningmarkt buiten de steden zal hieronder lijden.
Er is geen draagvlak voor dit systeem. Daarnaast mag de economische schade niet worden onderschat. Het vrachtverkeer vormt de spil van de economie. Het zal blijven rijden, ook al moet het meer betalen. Dus zal de gewenste afname van het verkeer niet worden bereikt.
De ervaring leert dat dit soort projecten meestal uitloopt op een financieel drama. Het kabinet moet zich maar niet aan zo’n technisch hoogstandje

wagen. De bevolking moet zich rechtstreeks kunnen uitspreken en niet via instanties die aan de overheid zijn gelieerd. Het alternatief is dat er meer wegen worden aangelegd en dat de bestaande wegen worden verbreed en uitgebreid.

Antwoord van de minister

De **minister** zegt dat het kabinet er veel aan gelegen is om inhoudelijke plannen te maken en snel besluiten te nemen over Anders betalen voor mobiliteit. Na vele jaren praten moet dit element van de drieslag bouwen, benutten en beprijzen nu vorm krijgen. Nederland heeft geen behoefte aan nog langer praten, maar aan een goede oplossing voor de files. Hij is verheugd dat de Kamer dit debat zo goed heeft voorbereid, want daar is alle reden toe. Er zijn ook goede redenen voor het tempo dat nu wordt aangehouden. Hij hoopt samen met de Kamer in de vele debatten die nog zullen volgen, die werkwijze te kunnen vasthouden. Het plan voor de kilometerbeprijzing is ambitieus en voor de uitvoering daarvan is een goede samenwerking hard nodig.
Hij schetst het traject dat hem voor ogen staat en dat is weergegeven in de brief van 30 november 2007. Het tempo is ambitieus en vraagt veel van alle betrokkenen, maar zorgvuldigheid gaat voor tijdigheid. De discussies over de HSL en de Betuwelijn hebben wel geleerd dat er bij de keuze voor nieuwe technologie niet mag worden uitgegaan van goedweerscenario's. Bovendien mag bij alle technische complexiteit niet het belang van betaalbaarheid en draagvlak uit het oog worden verloren.
Hij geeft aan dat hij niet zou hebben gezegd dat het systeem nog deze kabinetsperiode zou worden ingevoerd. Bij de perspresentatie is gezegd dat de kritische lijn op 2012 is gesteld, maar ook dat die, ook door de samenwerking met het buitenland, hopelijk kan worden vooruitgehaald naar 2011. Er is geen sprake van uitstel, maar van realiteit en zorgvuldigheid. In dit kader bieden de bevindingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur veel houvast; zij pleitte voor een regelmatige herijking van de doelstellingen opdat waar nodig tijdig kan worden bijgestuurd, en voor betrokkenheid van de Kamer bij de agendering. Het systeem is vernieuwend in die zin dat er wordt afgerekend per satelliet, maar dit maakt het nog complexer. De inhoud staat voorop, evenals de principes van eerlijkheid en draagvlak.
Om de risico's zo veel mogelijk te ondervangen moet er een goede omschrijving van het project worden opgesteld, commitment zijn om geleidelijk aan te beginnen en aandacht worden besteed aan vraagstukken als privacy en fraudebestendigheid. Dit is een complex project waarin gebruik wordt gemaakt van geavanceerde technologie die nog niet eerder is toegepast. Zorgvuldigheid heeft daarom meer dan ooit prioriteit. In de rapportages zal ook gewag worden gemaakt van dit voorbehoud, want zodra zich risico's aandienen, is het mogelijk dat er zaken in de tijd verschuiven. Ook lange discussies kunnen het project in de tijd naar achteren schuiven, maar als dat nodig is, moeten de consequenties daarvan worden gedragen. Aan de uitgangspunten van een goede techniek, privacy, betrouwbaarheid van het systeem en lage kosten voor de automobilist wordt niet getornd. Er wordt een planning opgesteld waarin de mijlpalen worden aangegeven en waaruit blijkt hoe eventueel kan worden uitgeschoven.
Het advies van het Platform-Nouwen is gericht op een andere manier van betalen voor mobiliteit die op draagvlak in de samenleving kan rekenen. De mogelijkheden van accijns als prijsinstrument zijn eerder verkend. Daarbij is inderdaad ook gekeken naar de «Maut». Een eenzijdige maatregel heeft grote ongewenste grenseffecten. Differentiatie naar tijd en plaats is sowieso niet mogelijk. Het CPB is geen voorstander van deze optie, omdat die te grote economische effecten zal hebben. Harmonisatie

in Europees verband zal echter nog lang op zich laten wachten door de eis van unanimiteit.
Met een basisheffing gedifferentieerd naar milieubelasting wordt een eerlijk en efficiënt systeem neergezet. De effecten op de bereikbaarheid zullen aanzienlijk zijn en de milieuwinst groot. Eerlijkheid, bereikbaarheid en milieu zijn bepalende elementen voor het beleid evenals bescherming van de privacy, beveiliging en betaalbaarheid. Het systeem wordt beveiligd tegen misbruik en fraude door weggebruikers die proberen de kilometerprijs te ontlopen.
Uit alle onderzoeken komt naar voren dat de kilometerprijs de files niet zal oplossen maar wel een belangrijke rol speelt bij de verbetering van de bereikbaarheid. De veel te grote filedruk wordt verder aangepakt door wegverbredingen, nieuwe wegen en een forse inzet op het spoor.
De provinciale opcenten vormen een provinciale belasting die als het ware toevallig aan de MRB is gekoppeld. De besteding van de opbrengst is aan de provincie. Een provinciale component in het systeem is een extra eis, die extra taken oplevert als registratie en nauwkeurige afhandeling van geldstromen en zal bijdragen aan de complexiteit. Het feit dat de burgers in hun stemgedrag hun provincie kunnen aanspreken op de hoogte van de opcenten, is een andere complicatie van een provinciale component. De bewindslieden van Binnenlandse Zaken en van Financiën zullen met de provincies van gedachten wisselen over een mogelijke oplossing. De Kamer wordt hierover in mei aanstaande geïnformeerd door de staatssecretaris van Financiën. Vooralsnog is er geen sprake van een extra belastinggebied. De opcenten worden niet versleuteld in de kilometerprijs; er zal geen sprake zijn van dubbele belasting.
De invoering van de kilometerprijs zal naar verwachting leiden tot een toename van het aantal reizigers in het openbaar vervoer met gemiddeld 4% oplopend tot 6% tijdens de spits. Dit is een landelijk gemiddelde; lokaal kan dit anders uitpakken. De regio's zullen vanaf het begin bij het beleid worden betrokken. Daarnaast geldt ook hier dat zorgvuldigheid voor haastige spoed gaat en dit geldt ook voor de tarieven. Om te beginnen zullen er experimenten worden opgezet met differentiatie binnen en buiten de steden om te zien hoe dit uitpakt.
De milieudifferentiatie is een belangrijk punt, maar hoeft geen prijsopdrijvend effect te hebben. Het kabinet wil de automobilist stimuleren om te kiezen voor een milieuvriendelijke auto.
In het onderzoek naar de waarborgen voor de privacy van de weggebruiker zal ook de vraag worden meegenomen of het mogelijk is dat hij ervoor kiest dat zijn gegevens ook door anderen worden gebruikt. Dit zal worden besproken met het College Bescherming Persoonsgegevens. De minister benadrukt dat er geen enkel risico zal worden genomen.
In mei 2008 ontvangt de Kamer een plan van de staatssecretaris van Financiën over de ombouw belastingen. Daarin wordt helderheid verschaft over de opcenten, de motorrijtuigenbelasting, de Bpm, de vergroening en de stroom van opbrengsten van de kilometerprijs naar het infrafonds. De omzetting van het eurovignet en de motorrijtuigenbelasting hoeft geen problemen op te leveren. Verder moet er een besluit worden genomen over een gehele of gedeeltelijke afschaffing van de Bpm. Dit vereist bijzondere aandacht om schokeffecten te voorkomen. Daarnaast moet worden afgewacht of er rekening moet worden gehouden met de Bpm die ooit bij de aanschaf is betaald.
Uit de Public Private Comparitor komen twee modellen naar voren waarvan meer innovatie en marktwerking mogen worden verwacht. Daar gaat de voorkeur naar uit. De minister zegt dat hij vertrekt vanuit de werkhypothese van het multiple service provider systeem. Er wordt uitgegaan van de noodzaak van een minimumvoorziening. Voor een betrouwbare en snelle start, een goede voortgang en betrouwbare planning wordt de bouw van een backoffice in combinatie met gecertificeerde kastjes voorzien om in een paar stappen in het MSP-model te kunnen ingroeien. Dit

alles komt terug in het implementatieplan dat voor de zomer aan de Kamer wordt voorgelegd. De definitieve keuze wordt gepresenteerd bij het uitvoeringsbesluit. De wens om de creativiteit van de markt maximaal te stimuleren moet worden afgewogen tegen zekerheid en snelheid.
Het programma van eisen moet in de tweede helft van 2008 gereed zijn en is een eerste stap naar een grootschalige test waarin de uiteindelijke eisen aan het beprijzingssysteem op grote schaal zullen worden getoetst en zo nodig robuuster gemaakt. Het programma zal waar mogelijk functioneel zijn, maar specifiek waar risico's worden voorzien voor bijvoorbeeld privacy, fraudebestendigheid en interoperabiliteit.
In 2010 zal in grootschalige testen met 60 000 voertuigen de communicatie tussen auto en backoffice worden uitgeprobeerd. Voor die tijd wordt een aantal kleinere testen uitgevoerd die informatie moeten opleveren over de haalbaarheid van de kilometerprijs. Het spreekt vanzelf dat het bedrijfsleven hierbij een rol speelt. Er wordt met een beperkte opzet begonnen die langzaam wordt uitgebreid tot het definitieve moment van invoering. Dat is het moment dat ook duidelijkheid moet bestaan over de 5%-norm voor de exploitatiekosten.
Inmiddels wordt geprobeerd om vaart te maken in de internationale samenwerking en de uitwisseling van relevante informatie. Vooralsnog zijn regelingen in het buitenland beperkt tot de vrachtsector. Er zal gezamenlijk onderzoek worden gedaan naar de technische mogelijkheden. In Frankrijk wordt in 2011 een vignet ingevoerd voor vrachtauto's. In Nederland gaan het vracht- en personenvervoer hand in hand; er komt geen aparte kilometerprijs voor het vrachtverkeer en voor het personenverkeer. Er komt één wet en één aanbestedingsregie. De professionele weggebruikers in de vrachtsector gaan als eersten testen, omdat zij gewend zijn aan deze technieken en kunnen omgaan met ingewikkelde apparatuur doordat zij in het buitenland ook al voor het gebruik van de weg moeten betalen.
Met de kilometerprijs is gekozen voor een degelijke oplossing. Er wordt ook ingezet op mobiliteitsmaatregelen voor de korte termijn. Met de werkgevers wordt gesproken over een omslag naar een ander gebruik van mobiliteit; die slimme mobiliteitskeuzen kunnen tot uitdrukking komen in de cao's. In het systeem is ook een rol weggelegd voor value added services, gps en automatische ritadministratie. De minister verwacht veel van proeven met deze systemen waarin de werkgevers zullen participeren. In dit kader is ook een betere bereikbaarheid van de steden een belangrijk punt.
Hij benadrukt dat dit een complex project is, maar hij gaat ervan uit dat het tot een goed einde kan worden gebracht. De kern is dat mensen niet langer betalen voor het bezit van een auto, maar voor het gebruik ervan.
Zijn uitgangspunt is dat de Bpm helemaal wordt afgebouwd, tenzij gewichtige redenen met betrekking tot de Rijksbegroting, het milieu of het wagenpark zich daartegen verzetten. Die discussie zal nog worden gevoerd. Het Platform-Nouwen is in zijn berekeningen uitgegaan van het effect van een vaste voet van 25% van de Bpm. De heer Nouwen heeft bovendien in de hoorzitting in de Kamer gesproken over de mogelijkheid van een «voetje» van 10% tot 15%. Dit kan milieuvoordelen hebben doordat er nog enige differentiatie mogelijk is in de prijs van milieuvriendelijke en milieuonvriendelijke auto's. Verder moet er enige prudentie worden betracht om te voorkomen dat bestaande auto's onmiddellijk sterk in waarde verminderen.
Hij gaat uit van het principe dat in de kilometerprijs wordt betaald voor de vaste lasten die verdwijnen. Als er om welke reden nog een «voetje» overblijft, mag dat niet in de kilometerprijs worden verdisconteerd; de automobilist zal nooit dubbel betalen. Het argument dat alleen een volledige afbouw van de Bpm ervoor zorgt dat dit instrument nooit meer oneigenlijk kan worden gebruikt, zal worden meegenomen in de bespreking met de staatssecretaris van Financiën.
Vandaag wordt de hoofdrichting van het beleid vastgelegd. Daarbij

worden alternatieven als grote fysieke tussenstappen op bijvoorbeeld alleen snelwegen uitgesloten. Na vandaag wordt in een keer doorgegaan naar kilometerbeprijzing op alle wegen. In juni 2008 kan eventueel een partieel uitvoeringsbesluit worden genomen. Dan volgen de aanbesteding van het back office met functionaliteit voor proof of concept en de mogelijkheid tot verdere uitbouw, de aanbesteding van apparatuur, mogelijk zo'n 60 000 ten behoeve van proof of concept met de mogelijkheid van grotere inkoop, en de start van de voorbereiding certificering van apparatuur en van multipleservice providers. De wetgeving kan hopelijk eind 2009 worden behandeld. Daaraan gekoppeld is het besluit verdere uitbouw backoffice naar grotere operationele capaciteit met de mogelijkheid voor de aankoop van apparatuur voor vrachtauto's en beheersmaatregelen. De implementatie van het besluit volgt dan in 2011. Na de proof of concept wordt het besluit genomen om echt te beginnen met de heffing en wordt een begin gemaakt met de inbouw van apparatuur, eerst in vrachtauto's en dan in personenauto's.
Bij de uitwerking van deze belangrijke stappen worden de aandachtspunten meegenomen die in de hoorzitting zijn benoemd. Het systeem zal daardoor zowel in technisch als in belastingtechnisch opzicht kunnen voldoen aan de principes van eerlijkheid en draagvlak.
De risico's worden duidelijk benoemd om tot een beheerst proces te komen en om de voordelen van het systeem te benadrukken. Zo wordt duidelijk dat het systeem niet meer lasten oplevert, maar dat de bestaande lasten anders moeten worden betaald. De essentie: betalen naar gebruik in plaats van bezit, wordt overal uitgedragen. De komende tijd wordt het voor de weggebruiker steeds concreter wat hem of haar staat te wachten en na de vaststelling van de wetgeving en de start van de implementatie zal een brede publieksinformatieronde volgen. De planning en de inhoud van de plannen worden breed gedragen, ook door de maatschappelijke organisaties. In een onderzoek van de ANWB op basis van de inhoud van de plannen heeft 75% van de ondervraagden laten weten dat zij dit voornemen onderschrijft. Dit is een krachtig signaal.
Het tijdpad vraagt om een volle inzet op de uitwerking. Daarnaast wordt een maximale uitdaging bij de markt neergelegd binnen de randvoorwaarden voor privacy, nauwkeurigheid en interoperabiliteit, ook tussen serviceproviders. In het eigen uitwerkingstraject wordt beperking gezocht in de functies, dat wil zeggen alleen een kilometerprijs. De doorlooptijden zullen scherp worden gevolgd.
Uit onderzoek blijkt dat de vlakke prijs per kilometer gedifferentieerd naar milieu al een behoorlijk bereikbaarheidseffect zal opleveren; zo'n 10% volgens het Ruimtelijk Planbureau en het CPB. Vervolgens kan worden geëxperimenteerd met aanpalende maatregelen als mobiliteitsmanagement, extra investeringen in het openbaar vervoer en het duurder maken van het rijden in de spits, die volgens de onderzoeken nog positievere effecten zullen hebben. Hiermee zal een begin worden gemaakt rond Amsterdam.
Het milieu is niet voor niets een van de leidende aspecten bij de beoordeling van alle alternatieven. Hiermee wordt aangesloten bij de voornemens die zijn neergelegd in het Werkprogramma Schoon en Zuinig. De CO_2-uitstoot zal met 10% tot 17% worden teruggedrongen, NOx met 10% tot 15%, fijnstof met 10% tot 18%, CO met 10% tot 20%. Er moet een eenduidige opzet zijn waarin aan al deze doelstellingen tegemoet wordt gekomen, opdat de burger van de gevolgen is doordrongen en daar bij de aankoop van een nieuwe of een tweedehandsauto op let. Voor de vraag wat de automobilist in de toekomst per kilometer gaat betalen, is het vastpinnen van het principe zo belangrijk. Het doel is immers dat mensen anders gaan betalen en niet meer.
De minister is bereid om het milieu als vijfde punt toe te voegen aan de principes die in zijn brief van 30 november 2007 worden opgesomd. De uitspraak van het Milieu en Natuurplanbureau dat met een systeem

gericht op de CO_2-uitstoot een beter milieueffect kan worden bereikt, zal worden meegenomen in het gesprek met de minister van VROM over de milieudifferentiatie. In het kader van het Werkprogramma wordt verder gesproken over een hogere bijmenging van duurzame biobrandstoffen, Europese CO_2-emissienormen, fiscale vergroening, etc. Het einddoel voor 2020 hoeft dus niet alleen met de kilometerprijs te worden behaald.
De rekenmodellen die in de verschillende onderzoeken zijn gehanteerd, zijn «state of the art». De uitkomsten van de studie van het Ruimtelijk Planbureau liggen in lijn met de studies van het ministerie, terwijl een ander rekenmodel is gehanteerd. In Londen heeft tolheffing geleid tot 30% minder files en in Stockholm tot een afname van de voertuiguren met 10% tot 15%. De modelonzekerheden zijn relatief klein en alleen op korte termijn. De effecten op de congestiebeperking hebben misschien een kleine onzekerheidsmarge, maar dan in twee richting omdat de modellen het alternatief van de onderliggende wegen niet precies kunnen schatten.
Het effect op het vervoer van vracht hangt sterk af van het gehanteerde tarief. Bij een tarief van 1,3 eurocent mesolastenneutraal blijft de mobiliteit van vracht vrijwel gelijk. Bij een macrolastenneutraal tarief van 5,6 eurocent neemt die met ongeveer 2% af. De invoering van een heffing van 13 eurocent (het niveau van de Duitse «Maut») zou leiden tot een afname van 4,7%. Ook hier is van belang dat de invoering van het systeem geen lastenverzwaring oplevert. Dit staat los van de discussie in Europa over de Richtlijn internalisering externe kosten.
In sommige gevallen zal het woon/werkverkeer duurder worden, vooral als mensen ver van hun werk wonen. Over het algemeen zijn dit professionele rijders met een leaseauto die daarvoor zullen worden gecompenseerd. Het merendeel van de mensen met een lager inkomen en de niet-actieven zullen er echter financieel op vooruit gaan. Bovendien zijn meer huishoudens met een laag inkomen in staat om een auto aan te schaffen. Ze zijn daardoor mobieler en dat is in het belang van de arbeidsmarkt.
Bij de behandeling van de Nota Mobiliteit is afgesproken dat opbrengsten van de kilometerprijs naar het infrafonds gaan. Overigens wordt het bedrag uit de algemene middelen dan gekort. Uit het infrafonds worden naast de aanleg van infrastructuur, ook het onderhoud en beheer betaald.
«Anders betalen voor mobiliteit» is een stelselwijziging en geen nivelleringsoperatie. Die wijziging kan gepaard gaan met verschuivingen in koopkracht, maar dat heeft de burger voor een groot deel zelf in de hand. Uit onderzoek blijkt dat de verschuivingen klein zullen zijn, van enkele tientjes tot in grote uitzonderingen van veelrijders enkele honderden euro's per jaar. De laatsten hebben natuurlijk ook het meeste baat met de verbeterde doorstroming.
De grootste afname zal te zien zijn in het sociaalrecreatief verkeer, ongeveer 25%. Het woon/werkverkeer neemt met ongeveer 20% af, bijvoorbeeld door de keuze voor een alternatieve vorm van vervoer of samen reizen. Op lange termijn kan het effect zijn dat mensen dichter bij hun werk gaan wonen.
Doordat de aanschaf van een auto goedkoper wordt, zal het aantal auto's toenemen met zo'n 1% tot 2%. Dit is sterk afhankelijk van de mate waarin en de snelheid waarmee de Bpm wordt afgebouwd. Extra parkeerproblemen worden hierdoor niet verwacht.
In de onderzoeken wordt ervan uitgegaan dat ongeveer 40% van de werkgevers de kilometerprijs zal vergoeden. In het onderzoek naar de welvaartseffecten is het effect hiervan doorberekend voor een aantal varianten. De heffing leidt tot beperkte herverdelingseffecten tussen huishoudens en bedrijven. Dit jaar wordt dit in het kader van de wetgeving nader onderzocht. Nu kunnen werkgevers 19 eurocent per kilometer belastingvrij vergoeden. In het kader van de mobiliteitsprojecten wordt samen met het bedrijfsleven gezocht naar slimme arrangementen om werknemers te stimuleren gebruik te maken van alternatieven.
Er wordt nog steeds gezocht naar projecten die in aanmerking komen

voor de versnellingsprijs. De commissie-Ruding is gevraagd om te kijken naar de mogelijkheden van de versnellingsprijs en van tolprojecten. In het voorjaar van 2008 zullen de bevindingen worden gepubliceerd. Daarbij zal ook worden ingegaan op de vraag hoe de verschillende systemen op elkaar zullen inwerken. De A27 staat op het lijstje voor tolprojecten.
In principe worden de Bpm en de MRB beleidsarm omgezet. Uitzonderingsgroepen en vermindering van tarief in de Bpm en de MRB blijven gehandhaafd tenzij die uitzondering zijn oorsprong vindt in het «weinig rijden». Voor vrijstellingen wordt nu gedacht aan voertuigen met een veiligheidsfunctie zoals ambulances, dierenambulances en politie-auto's of aan voertuigen met een sociale of maatschappelijke functie. Vermindering is mogelijk voor auto's die gebruikt worden voor gehandicaptenvervoer, bepaalde type bestelauto's aangedreven met een elektromotor, etc.
In beginsel geldt de kilometerprijs voor alle motorvoertuigen, maar uitzonderingen zijn mogelijk op onder meer financiële, technische en praktische gronden. De deelname van motoren is technisch complex en kan kostenverhogend zijn. Daarom worden motoren vooralsnog vrijgesteld van de kilometerprijs.
De spelregels worden op een later tijdstip vastgesteld, maar het uitgangspunt is niet dat de files worden gemeten en dat daarop de tarieven worden vastgesteld. De omslag van vaste naar variabele lasten zal budgettair neutraal zijn en dat is bepalend.
De leasesector leidt alleen financiële schade bij daling van de restwaarde die niet tevoren kan worden ingecalculeerd. De brief van de staatssecretaris van Financiën zal helderheid verschaffen over de afbouw van de Bpm en dat is voor leasemaatschappijen ruim op tijd om rekening te kunnen houden met de restwaarde-effecten voor hun klanten. De eerste stap voor die afbouw is gezet met het Belastingplan 2008. De stapjes zijn bewust klein om de effecten van afbouw te minimaliseren.
De technische testen die zijn voorzien, zijn niet bedoeld om via de achterdeur lokale tolinitiatieven te introduceren. Dat zou in strijd zijn met het principe van eerlijkheid.
De Duitse LKW-Maut is ook gebaseerd op satellietregistratie, maar kan niet een op een worden overgenomen, omdat die registratie slechts dient voor de plaatsbepaling; de tarifering vindt plaats via chiptechnologie. Dit systeem kan niet zonder veel kosten worden uitgebreid over alle wegen en dat kan wel met tarifering via de satelliet, maar zo'n systeem stelt technisch hogere eisen.
Het is bekend dat de kosten in het buitenland hoger zijn dan de 5%-norm die het kabinet zich ten doel heeft gesteld. De communicatie, het onderhoud en de vervanging van apparatuur zijn belangrijke kostenopdrijvende factoren. Juist bij deze posten tekent zich een dalende trend af; de techniek wordt goedkoper. Er worden verschillende alternatieven voor de datacommunicatie onderzocht om kosten te besparen. Na de grootschalige tests is een «go/no go» moment voorzien, het implementatiebesluit, waarbij ook de 5%-norm wordt meegenomen.
De minister wijst erop dat er 100 mln. beschikbaar is voor mobiliteitsprojecten. In de brief worden hiervoor meerdere mogelijkheden genoemd, naast het spitsmijden. Na de kabinetsbrief is er een voorzet gemaakt voor mobiliteitsprojecten in de vorm van een prijsvraag. In februari wordt aan de hand van een discussie paper om de inbreng van verschillende partijen gevraagd. Randvoorwaarde hierbij is dat bedrijven die mobiliteitsprojecten uitvoeren, geen voordeel mogen ondervinden bij de aanbesteding voor het eindbeeld.
Een substantieel deel van dit bedrag is bestemd voor de Noordvleugel. De projecten zijn nog onderwerp van gesprek. Daarin zal ook worden ingegaan op de vraag of er gebruik zal worden gemaakt van «oude» technieken. De projecten worden uitgevoerd op vrijwillige basis, omdat de noodzakelijke wetgeving voor verplichte deelname pas eind 2009 van

kracht kan zijn. Bovendien zou een verplichte deelname problemen opleveren voor de variabilisatie. Een van de succesfactoren in de experimenten met een hoger tarief tijdens de spits in de Noordvleugel is of er voldoende alternatieven zijn. Die experimenten zijn daarom zo interessant omdat er forse capaciteit wordt gebouwd, maar er ook wordt gezocht naar een andere planning van de mobiliteit.
De suggestie om te starten met een mobiliteitsproeven met leaseauto's is interessant. De VNA heeft zich positief uitgesproken over vrijwillige proeven.
Daarnaast zet het kabinet in op andere alternatieven. Zo zal de taskforce mobiliteitsmanagement voorstellen doen in de sfeer van arbeidsvoorwaarden en convenanten ter bevordering van de bereikbaarheid. Verder is project 9 van Randstad Urgent gericht op kortetermijnmaatregelen voor het openbaar vervoer. Rijkswaterstaat heeft een succesvolle aanpak gekozen voor het beperken van verkeershinder bij grote onderhouds- en wegenprojecten door planning, afstemming van werkzaamheden en het verstrekken van gratis ov-passen bij tijdelijke blokkades van de weg.
In het plan voor 5% groei op het spoor dat eind 2007 aan de Kamer is gestuurd, is een duidelijke plaats ingeruimd voor mobiliteitsmanagement. Er worden 20 000 extra parkeerplaatsen en 20 000 extra fietsplaatsen gerealiseerd rond ov-plaatsen.
In het kader van netwerkaanpak is 78 mln. aan regio's ter beschikking gesteld voor quick win ketenbenadering. De regio's stellen eenzelfde bedrag beschikbaar. Het budget wordt gebruikt voor p&r-voorzieningen, stimuleren fietsgebruik en participatie van het bedrijfsleven. Verder wordt met de vervoerspartners een palet maatregelen voorbereid ter verbetering van de reisinformatie.
Juist door samenwerking met andere landen kan het proces worden versneld. Een groter gebied betekent een grotere markt voor de bedrijven en dus dalende kosten. Het is niet wenselijk om in ieder land een ander systeem op te zetten. Daarom wordt er gewerkt met een gezamenlijke onderzoeksagenda voor het beprijzen van vrachtverkeer, de techniek en marktbenadering, technische aangrijpingspunten voor een gezamenlijke aanpak en een secundair systeem voor vracht en functionele eisen. Ook zonder deze samenwerking is de inzet gericht op de invoering in 2011 voor vracht en in 2012 voor personenvervoer.
Wegbeprijzing is een Europese aangelegenheid. De eurovignetrichtlijn vormt het uitgangspunt voor een kilometerprijs voor vrachtwagens en ook het non-discriminatiebeginsel staat centraal. Alle vrachtwagens zullen dezelfde heffing betalen.
In Brussel wordt hard gewerkt aan de invulling van de interoperabiliteitsrichtlijn met als doel: één kastje en één contract per voertuig. De uitspraak van het Europese Hof over de Duitse Maut heeft betrekking op de openbreking van dit systeem voor meer diensten.
De minister deelt de conclusie in het rapport Van wegbeheer naar netwerkbeheer, dat verbeteringen in het wegbeheer een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het bestrijden van de files. Samen met de andere beheerders worden de knelpunten op regionaal niveau in zogenaamde netwerkanalyses in kaart gebracht. Die samenwerking wordt in de komende periode versterkt. Voor de lange termijn is aan de Raad voor Verkeer en Waterstaat gevraagd om mee te denken. Op basis van het advies van de raad en van de resultaten van de commissies-Ruding en -Elverding wordt er binnenkort een langetermijnplan uitgebracht. De bevindingen van de commissies en het standpunt over het advies van de raad worden te zijner tijd aan de Kamer voorgelegd.
Wat heeft het tot nu toe gekost? In 2006 is 3,4 mln. uitgegeven waarvan circa 1,8 mln. is besteed aan onderzoeken en circa 1,6 mln. aan personeel. Het totale project heeft in 2007 7,4 mln. gekost. Hiervan is 2,6 mln. besteed aan onderzoeken en zo'n 4,7 mln. aan personeel.

Nadere gedachtewisseling

De heer **De Krom** (VVD) is van mening dat de kilometerprijs niet meer is dan een manier om anders te betalen voor mobiliteit, ook al ziet de minister de heffing als een instrument in de bestrijding van de files. De afspraak was dat de Bpm tot nul zou worden afgebouwd. Daar houdt de minister zich niet aan. Hij komt ook terug op de eerder geplande invoering in 2011.
De heer De Krom stelt met klem dat de Bpm en de MRB tot nul moeten worden teruggebracht. Alle belastingmaatregelen moeten worden teruggedraaid. Er moeten miljarden extra worden geïnvesteerd in wegen en spoor. Het slot op de bouw van infrastructuur moet worden geopend. De uitvoeringsproblemen moeten worden opgelost.

De heer **Koopmans** (CDA) stelt vast dat de minister zich houdt aan de drie randvoorwaarden die in het regeerakkoord zijn geformuleerd, en dat hij een aantal interessante keuzes maakt. In de komende maanden zullen er nog vele debatten volgen, onder meer over de basisrapportages en de «meibrief». Dan zal blijken dat dit beleid goed op koers kan worden gehouden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vindt het begrip «voetje» een briljante vondst, maar hij hoopt dat het daarbij blijft.
Wanneer kan de discussie over de privacy worden gevoerd? In de Noordvleugel wordt een begin gemaakt met differentiatie in de spits, maar die uitzonderingspositie mag niet te lang duren.
Om de milieudoelstellingen te kunnen behalen is ook differentiatie op bijvoorbeeld de CO_2-uitstoot nodig. Op dit punt moet het Belastingplan worden vergroend. Hij is er daarom ook niet op voorhand voorstander van dat motoren worden uitgezonderd.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) vraagt of de Kamer op de hoogte kan worden gehouden van de afspraken die worden gemaakt voor de Noordvleugel. Zij vraagt verder om een nadere toelichting op het voornemen om te starten met een publieke backoffice om vervolgens in te groeien in een model met meerdere providers.
Het doel van dit debat was een antwoord op de vraag of deze richting in principe moet worden ingeslagen. Haar antwoord op die vraag is ja.

De heer **Van der Ham** (D66) is benieuwd naar de invulling van het openbaar vervoer en vraagt waar het geld wordt gevonden dat hiervoor nodig is. Kan hiervoor ook gebruik worden gemaakt van het infrafonds?
Hij steunt het standpunt van de minister, maar door de voorwaardelijkheden in diens brief en antwoord en de «kleine lettertjes» van de andere fracties, begint hij te twijfelen of het er echt van zal komen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) betreurt dat nu al wordt gesproken over invoering van het systeem eind 2011, begin 2012. Waarom houdt de minister niet vast aan zijn ambities?
De instemming van zijn fractie is afhankelijk van de vraag of er een groene dan wel zwarte kilometerheffing komt. De minister verschuift de vragen over de CO_2-uitstoot wat al te gemakkelijk naar de minister van VROM en het Werkprogramma Schoon en Zuinig.
Hoe denkt de minister over de suggestie om de omzetting lastenneutraal te laten verlopen en daarna de milieulasten te verhogen? De opbrengst zou niet alleen naar het infrafonds moeten vloeien, maar ook moeten worden gebruikt voor klimaatcompensatie en dergelijke projecten.
De minister gaat ervan uit dat de verlaging van de Bpm ertoe zal leiden dat er meer auto’s komen. De heer Duyvendak is daarom cynisch over dit voornemen.

Welk besluit heeft de Kamer na het debat van vandaag in de ogen van de minister genomen? Wil hij in zijn vervolgbrieven aan de Kamer steeds duidelijk vermelden welke besluiten hij aan de Kamer voorlegt?

De heer **Van der Staaij** (SGP) stelt vast dat de minister meermalen heeft gezegd dat zorgvuldigheid voor tijdigheid gaat. Kan hij de Kamer verzekeren dat zijn ambities realistisch zijn en dat hij haar tijdig en gemotiveerd zal inlichten als hij daar onverhoopt vanaf moet wijken?
De heer Van der Staaij steunt de lijn van een serieuze afbouw van de Bpm, maar is bereid over het «tenzij» te praten. Hij is gerustgesteld door de toezegging dat noch de inkomsten, noch de bestedingsvrijheid van de provincies worden ingeperkt.

De heer **Roemer** (SP) verschilt van mening met de minister. Een elitespits in de Randstad is niet eerlijk en het systeem dat daarvoor in het leven wordt geroepen, is onnodig ingewikkeld en kost handenvol geld dat beter kan worden besteed aan andere oplossingen voor het fileprobleem. Het uitwerken van alternatieven in de breedste zin van het woord blijft een ondergeschoven kindje. Dit is een diskwalificatie van de mogelijke rendementen.

De heer **Madlener** (PVV) vreest dat het rekeningrijden het recht op bewegingsvrijheid in Nederland zal inperken. Het systeem zal vooral de mensen treffen met een kleine portemonnee en de mensen die de auto voor sociaal verkeer gebruiken.

De **minister** zegt dat het kabinet voor de opgave staat om de filedruk in Nederland te bestrijden. Daarom wordt nu flink geïnvesteerd in nieuwe wegen, de verbreding van bestaande wegen en in het spoor. Om echt resultaat te kunnen boeken, is ook beprijzing nodig. Er is geen alternatief dat uitvoerbaar en eerlijk is en niet leidt tot lastenverhoging.
De heer Nouwen heeft gezegd dat het voor het vertrouwen van het publiek essentieel is dat de Bpm teruggaat naar nul, maar hij acht een restant voor aankoopsturing mogelijk. De minister zegt dat hij inzet op een volledige afbouw, maar herhaalt dat er reden kan zijn om een voetje over te houden. De samenspraak met de bewindslieden van Financiën is in dit opzicht belangrijk, omdat zij de fundamenten voor het beleid moeten leggen.
De aspecten van de privacy zullen worden besproken bij de behandeling van het partieel uitvoeringsbesluit.
Er zal voorzichtig worden geopereerd met de spitsheffing. Het is een belangrijk onderdeel van beleid, maar niemand is erop uit om mensen duurbetaald in de file te laten staan. Iets duurder in de spits kan alleen werken als mensen een alternatief hebben.
Natuurlijk moet ook het vergroenende aspect van de kilometerbeprijzing worden benadrukt. De minister van VROM is de eerste om te oordelen over inhoudelijke kant van de CO_2-differentiatie. De heffing als zodanig mag geen trucje zijn om de lasten te verhogen. Milieuvriendelijke auto's moeten goedkoper worden, dat is ook belangrijk voor het draagvlak.
De ingroei komt in het fiscaal plan aan de orde.
Het is belangrijk dat dit onderwerp regelmatig in de Kamer aan de orde komt opdat kabinet en Kamer zorgvuldig stap voor stap kunnen zetten. De hoofdvraag is nu of die weg wordt ingeslagen; de invulling komt later. Vandaag ligt de kabinetsbrief voor die het begin van het proces en van de uitwerking van het coalitieakkoord markeert. Hij hoopt dat de leden in het belang van het eindproduct steeds openhartig en constructief willen debatteren en meewerken, los van hun partijpolitieke opvattingen.

Toezeggingen

- In mei 2008 brengt het kabinet een plan uit voor de fiscaliteit en de variabilisatie van de vaste belastingen.
- Voor de zomer van 2008 ontvangt de Kamer de basisrapportage en het implementatieplan voor Anders betalen voor mobiliteit.
- De minister zal de Kamer informeren over zijn standpunt over het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat Van wegbeheer naar netwerkbeheer.
- Ten tijde van het uitvoeringsbesluit zal de minister terugkomen op de borging van de privacy.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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