
Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 november 2009 over **Anders Betalen voor Mobiliteit**.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Vendrik, die al bij het spreekgestoelte staat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sta hier zeker al, omdat ik ontzettend benieuwd ben hoe het staat met het wetsvoorstel voor de kilometerheffing? Is het er al? Nee, het is er nog steeds niet!

De **voorzitter**: Moties, mijnheer Vendrik.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zeker. Daar was ik al bang voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het moment waarop gestart wordt met de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit voor de eerste groep personenauto's volgens de probabilistische planning met 85% zekerheid voorzien is voor februari 2015;

constaterende dat verdere afbouw (van 75% naar 0%) van de bpm op dit moment gepland is vanaf 2012;

overwegende dat volgens het rapport "Stimulering zuinige auto's via de bpm" uit mei 2009 van onderzoeksbureau CE de instandhouding van 75% van de bpm voorlopig een grotere CO₂-reductie oplevert dan volledige afbouw;

verzoekt de regering, de planning voor de verdere afbouw van de bpm te herzien en deze in elk geval niet eerder te hervatten dan het moment waarop er daadwerkelijk een begin wordt gemaakt met Anders Betalen voor Mobiliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 159 (31305).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister schrijft dat "het spitstarief pas zal ingaan op het moment dat de uitrol van de

kilometerprijs is afgerond";

constaterende dat volgens de probabilistische planning de kans 85% is dat zulks pas in december 2019 het geval is;

constaterende dat er rond Amsterdam weliswaar een experiment met een spitsheffing gedaan wordt, maar dat dit in totaal hooguit 10.000 auto's betreft;

overwegende dat juist het spitstarief een nuttig instrument is om de bereikbaarheid van stedelijke gebieden op drukke momenten van de dag te verbeteren en geen overaanbod van wegcapaciteit te creëren;

overwegende dat een technisch eenvoudig systeem voor het spitstarief via nummerplatherkenning en portalen (die later sowieso nodig zijn als handhavingsportalen) volgens de studie "Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer" van het CPB zeer effectief is ("heel lage uitvoeringskosten" en "extra reistijdwinst");

draagt de minister op, te onderzoeken hoe begin 2013 een spitsheffing voor de vier grote steden operationeel kan zijn op basis van nummerplatherkenning, die losstaat van de basisheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 160 (31305).

Mijnheer Vendrik, hebt u er nog een?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee, voorzitter. Het oplezen van die moties duurde even, maar dan heb je ook wat.

De **voorzitter**: Dat dacht ik al. U bent een slimme politicus. Dat heb ik al gemerkt.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik houd het bij de indiening van één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het project rekeningrijden duur, omslachtig en oneerlijk is;

overwegende dat er een grote onduidelijkheid bestaat over de rol van spits- en CO₂-tarieven;

verzoekt de regering, te stoppen met het project rekeningrijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De Mos

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

Zij krijgt nr. 161 (31305).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dien ook één motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de uitvoerings- en handhavingskosten van de kilometerheffing maximaal 5% mogen bedragen van de opbrengsten;

constaterende dat er discussie is over welke uitvoerings- en handhavingskosten hiertoe gerekend moeten worden;

verzoekt de regering, alle kosten die behoren tot de uitvoering en handhaving mee te rekenen, waaronder de kosten van investeringen, zoals de kastjes voor de auto's en de btw,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 162 (31305).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik hoef na al die keren dat daarom is gevraagd niet nog een motie in te dienen met het verzoek om af te zien van het project. De minister weet wat wij willen.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Aptroot iets wil opmerken, maar hij staat niet op mijn lijstje.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Laat ik beginnen met een hoopvol signaal voor de heer Aptroot. Hoop doet leven, geachte VVD-afgevaardigde.

Wij hebben in een algemeen overleg gediscussieerd over de voortgangsrapportage. Er is veel heel veel gewisseld, ook over de onderwerpen die de leden van de Tweede Kamer met moties hebben verwoord. Daarop wil ik kort reageren.

Wat de eerste motie van de heer Vendrik betreft: wij hebben aangegeven dat als de invoering later komt, een ander afbouwpad van de bpm zou moeten gelden. Ik ben het echter niet eens met de stelling die met de motie is verwoord, namelijk dat – ik zeg het nu met mijn woorden – het handhaven van de groot deel van de bpm het beste voor het milieu zou zijn. Ik kom hierop graag terug als de regering de Kamer een voorstel voorlegt.

Verder vind ik het nu stopzetten van de afbouw niet goed. Met een andere afbouw zou de bpm elk jaar voor een deel afgebouwd moeten worden. De bpm moet elk jaar minder worden. De vraag is of als de afbouw langer

duurt, je het stapje per jaar niet kleiner moet maken. Ik wijs erop dat juist de hele autobranche zegt: doe het met zo klein mogelijke schokken om de waardevermindering van het autopark voor particulieren, maar zeker voor leasebedrijven zo veel mogelijk beperkt te houden. Daarom dien ik aanneming van deze motie te ontraden. Natuurlijk zullen wij wel een afbouwpad in aanmerking moeten nemen dat qua tijdspad in lijn is met de invoering van de kilometerheffing.

Dan wil ik iets zeggen over de motie betreffende het spitstarief, die zegt dat dat tarief pas in 2019 zou gelden en dat verder het experiment in Amsterdam hooguit 10.000 auto's betreft. Deze motie is inhoudelijk niet correct. Ik heb dat eerder in het debat gezegd. Het is niet zo dat wij pas in 2019 beginnen. Het experiment wordt nu gehouden. Het aantal auto's dat er in Amsterdam bij betrokken is, zal oplopen. Ik heb ook gezegd dat het erom gaat een goede ingroei te vinden, een ingroei die werkt. Als die werkt, kunnen wij een breder terrein in aanmerking nemen. Ik kijk naar mevrouw Roefs. Wij hebben hierover een goed debat gehad. Het beeld dat met de motie wordt geschetst, is gewoon niet correct. Ik moet een beetje met meel in de mond praten, want de regering zal eerst met een voorstel moeten komen. Ik herken mij dus echt niet in het gestelde. Als het voorstel komt, heeft de Kamer nog met dezelfde minister te maken. Dus zeg ik: heb enig vertrouwen. Het beeld dat hier wordt geschetst is niet correct. Ik dien aanneming van deze motie dus te ontraden.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Vendrik wil interrumperen, maar ik wijs hem erop dat het kerstregime geldt. Dus wij moeten eigenlijk niet gaan discussiëren over de moties. U mag met één zin een vraag stellen, mijnheer Vendrik, maar meer echt niet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor de twintigste keer vraag ik: leg mij dan uit wat die ingroei is? Als ik daarvoor voorstellen doe, zegt de minister: dit kan niet, want de ene buurman heeft het wel en de andere niet en dat zorgt voor rechtsongelijkheid. Wat is ingroei? Dat heeft u nog nooit duidelijk gemaakt.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Daarover hebben wij een zeer uitvoerig debat gehad. Als je ermee begint, terwijl nog niet iedereen een kastje heeft, ontstaan verschillen en je kunt de verschillen tussen de ene en de andere automobilist niet te groot maken. Daarover hebben wij een heel lang debat gehad. Ik kan niet vooruitlopen op het regeringsbesluit, maar ik kan u wel zeggen dat het beeld dat u schetst met het noemen van het jaar 2019 echt niet correct is. Ik heb op dit punt aan het adres van mevrouw Roefs heel nadrukkelijk een toezegging gedaan. Ik herken mij dus niet in deze motie.

Daar komt nog bij dat het aanbrengen van een tolsysteem rondom grote steden het slechtste zou zijn wat wij kunnen doen. Als wij dat doen, een soort Londensysteem maken, een kordon om onze steden leggen, dan wordt extra geld opgehaald en dan is het draagvlak naar de knoppen. De kilometerbeprijzing moet niet betekenen: meer betalen. Die moet zijn: anders betalen. De Engelse minister zegt: Londen was leuk. Maar Londen betekende vooral meer betalen en dat heeft heel het draagvlak voor de kilometerprijs vernield. Ik ben, zolang ik minister ben, echt niet van plan om oneerlijke systemen te verdedigen. Als er dus een

Eurlings

kilometerprijs komt, dan is dat een eerlijke. Ik vind dat het tussensysteem dat de heer Vendrik voorstelt, niet aan de criteria voldoet. Zijn voorstel betekent toch vooral meer betalen en daar wil ik niet toe overgaan. Daarom ontraad ik de motie ook op dat punt.

Dan de heer De Mos. Hij is consistent en zegt: doe het niet. Hij sprak wel over rekeningrijden, maar zo heette het onder een "voor-voorgangster". Daarnaast zijn er nu ook een aantal andere principes, zoals de eerlijke kilometerheffing. De automobilist zal niet méér, maar anders betalen en de vaste belasting verdwijnt. Dat was vroeger niet zo. We hebben elkaar wel uitgedaagd en we gaan het over de effecten hebben. Ik kreeg bij de heer De Mos het idee dat als heel veel mensen erop vooruit zouden gaan, hij dan misschien toch wat positiever zou gaan denken. Op dit moment is dat nog niet zo. Mijnheer De Mos, ik geef het niet op! Ik ontraad deze motie nu, maar wij komen elkaar hierover nog wel te spreken.

Dan de laatste motie van de heer Roemer. Hij zegt eigenlijk dat de overheid niet alleen de eerste kastjes moet betalen, maar dat ook vervolgstapjes onder het 5%-criterium zouden moeten vallen als je gemiddeld zeven jaar later een nieuwe auto koopt. Daarover hebben we vaak met elkaar van gedachten gewisseld. We hebben met de steun van een meerderheid in de Kamer afgesproken dat ze niet onder het 5%-criterium vallen maar dat we, en ik kijk naar de heer Koopmans, wel zo veel mogelijk inzichtelijk houden wat de vervangingskosten zijn. Daarmee oefenen wij maximale druk uit om die kosten zo laag mogelijk te krijgen. Dat monitoren we en daarover heb ik duidelijke toezeggingen gedaan. Maar ze vallen niet onder het 5%-criterium. Daarover hebben we ook vaak gediscussieerd, maar ik moet een consistente lijn aanhouden en daarom ontraad ik deze motie.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: We stemmen aanstaande dinsdag over de moties die bij dit VAO zijn ingediend.

De vergadering wordt van 19.20 uur tot 19.50 uur geschorst.