

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2002

Nr. 65

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 17 april 2002

De vaste commissie voor Financiën¹, de vaste commissie voor Economische Zaken² en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat³ hebben op 3 april 2002 overleg gevoerd met minister Zalm van Financiën en minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over **het Vervolg op de aanbevelingen van de werkgroepen dieselakkoord (28 000-XII, nr. 34)**.

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Crone (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Slob (ChristenUnie) en Çörüz (CDA).
Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbiae (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP), Ten Hoopen (CDA) en Duijkers (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste

(VVD), ondervoorzitter, Rabbiae (GroenLinks), Hessing (VVD), Giskes (D66), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), M.B. Vos (GroenLinks), Van Walsem (D66), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Stroeken (CDA), Van den Akker (CDA), Geluk (VVD), Ravestein (D66), Verburg (CDA), Blok (VVD), Hindriks (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA) en Horn (PvdA).

Plv. leden: Snijder-Hazelhoff (VVD), Atsma (CDA), Molenaar (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Vendrik (GroenLinks), De Swart (VVD), Van den Berg (SGP), Poppe (SP), Kuijper (PvdA), Van Middelkoop (ChristenUnie), Van der Steenhoven (GroenLinks), Schimmel (D66), Van Baalen (VVD), Herrebrugh (PvdA), Van der Hoeven (CDA), De Haan (CDA), Van Beek (VVD), Bakker (D66), Schreijer-Pierik (CDA), Udo (VVD), Hamer (PvdA), Koenders (PvdA), Schoenmakers (PvdA), Smits (PvdA) en Wijn (CDA).

³ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66),

Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD), Atsma (CDA) en Crone (PvdA).

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Stroeken** (CDA) stelt dat het belang van goederenvervoer buiten kijf staat. Het is goed voor 10% van het BBP in Europa en voor 10 miljoen arbeidsplaatsen. Zonder transport staat de economie inderdaad stil. Niet alleen de dieselprijzen vormen een belangrijke barrière voor rentabiliteit, 43% van de transporteurs die zich uitsluitend met transporten bezighouden – dus geen logistieke dienstverleners etc. – zaten vorig jaar in de rode cijfers. Men concurreert elkaar van de weg en derhalve is het zeer belangrijk dat de overheid hierover nadenkt en dat de rentabiliteit nadrukkelijk verbeterd wordt. Het lijkt onvermijdelijk dat een en ander lang duurt gezien de zeer vele organisaties die hierbij betrokken zijn, maar indien mogelijk is een versnelde uitvoering op haar plaats.

De heer Stroeken heeft twijfels bij de door de werkgroep-Kroes bepleite oplossingen zoals een backoffice voor eigen rijders. Deze functie wordt immers al vervuld door organisaties zoals TLN (Transport en logistiek Nederland), KNV (Koninklijk Nederlands vervoer), EVO (Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport). Verbetering van ondernemerschap c.q. ICT-ontwikkeling zijn ook niet bepaald nieuw. Deze adviezen hebben enigszins een opendeurkarakter.

De werkgroep-Staatsen houdt zich bezig met instrumenten voor o.a. doorberekening van de kosten. Het is absoluut noodzakelijk dat via een duidelijke brandstofclausule in het contract die doorberekening uiteindelijk voor eenieder geldt. Niemand bepleit hogere transportkosten maar ook niemand pleit ervoor dat men elkaar wegconcurrereert. De reactie van KNV en EVO op de desbetreffende voorstellen is betreurenswaardig. Het belang voor de sector en voor de economische ontwikkeling is groot. De FENEX (Nederlandse organisatie voor expeditie en logistiek) heeft als enige een positieve reactie gegeven en dat is een compliment waard. De heer Stroeken acht variabilisatie en internationalisering van kosten positieve ontwikkelingen. Als op dit gebied stappen in de goede richting gezet kunnen worden, zou dat positief kunnen uitwerken voor de sector. Hij vraagt zich af of er met de sector overleg gevoerd is c.q. overeenstemming bereikt over het bedrag van 3 630 242 euro dat de regering beschikbaar stelt ter ondersteuning van het vervolgtraject.

Als de opbrengst van de kilometerheffing gestort wordt in een fonds voor de sector, dan kan de sector daarmee leven. Het CDA voelt best voor variabilisatie maar houdt vast aan het standpunt «eerst bewogen en daarna beprijd».

Ten slotte merkt hij op dat er meer uit de drie werkgroepen is gekomen dan hij had verwacht en hoopt dat een en ander zal leiden tot een rendabeler transportsector.

De heer **Van Beek** (VVD) vraagt zich af of de uitgangspunten die destijds bij het sluiten van het dieselakkoord zijn gehanteerd ook in financiële zin kloppen. Is de sector zo veel weerbaarder geworden dat zij schommelingen in de dieselprijzen kan opvangen?

Ontwikkeling van een backoffice voor eigen rijders acht de heer Van Beek een goede zaak. Wel moeten dubbele voorzieningen voorkomen worden. En hoe wordt de financiële ondersteuning van 3 630 242 euro verdeeld? Het is prima dat er gekeken wordt naar de kostprijscalculatiemodellen en de brandstofclausules. Zal er geen sprake zijn van concurrentieachterstand voor de Nederlandse bedrijven omdat deze in Duitsland meer moeten gaan betalen terwijl de Duitsers een lagere wegenbelasting krijgen? Is het dan niet verstandiger om daarop aan te haken en die ontwikkeling ook in Nederland in gang te zetten, zeker gegeven het feit dat de sector zelf dit ook steunt? De sector vindt het prima als zij iets meer moeten betalen, als zij dan ook maar invloed krijgt op de besteding van de opbrengst van een en ander. De heer Van Beek meent dat met doelheffingen zeer voorzichtig moet worden omgegaan anders ontstaan er

potten die centraal geadministreerd worden terwijl anderen over de inhoud daarvan gaan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks) refereert aan het debat van oktober 2000 over het toen nog verse dieselakkoord en aan de buitengewoon kritische opstelling van o.a. zijn fractie en vraagt de minister van Verkeer en Waterstaat of het hier niet gaat om het type akkoord waarvan men achteraf moet zeggen: Dit was eens maar nooit weer! De eerste werkgroep heeft zich beziggehouden met structuurverbetering, destijds een belangrijk punt vanwege de analyse van de vrachtsector dat met name de positie van de eigen rijders zorgde voor een groot probleem. Er was immers sprake van een groot aantal eigen rijders en zeer geringe bedrijfswinsten vanwege een moordende concurrentie. Is er nu sprake van een verbetering op die vervoersmarkt en van een grotere marge waardoor men wat beter bestand is tegen conjunctuurswijzigingen? En verbeteren de milieuprestaties van deze sector? Als vanaf 1 januari 2005 het Europese programma in werking treedt en de nieuw te verkopen vrachtwagencombinaties aan zeer strikte milieueisen moeten voldoen, hoe zit het dan met de herstructurering van het dan aanwezige wagenpark? Als de rentabiliteit van de sector namelijk niet verbetert, de concurrentie heviger wordt en buitenlandse aanbieders een graantje proberen mee te pikken en concurreren met lagere loonkosten, kan een groene herstructurering van het wagenpark heel lang op zich laten wachten. Het is jammer dat dit geen onderdeel uitmaakt van de werkgroep structuurverbetering. Voor de accijnsverlaging bij laagzwavelige diesel mag het kabinet natuurlijk wel iets terug vragen op het gebied van milieuprestaties.

Het is belangrijk dat er een soort algemene clausule in de vervoerscontracten komt met betrekking tot onvoorspelbare brandstofkosten. Dat zal de positie van de kleinere rijders in ieder geval verbeteren. Is dit echter wel mededingingswetbestendig? Zal de NMa bij bepaalde varianten moeilijk gaan doen en zo ja, spreekt het kabinet de NMa daarop aan vanwege het grote maatschappelijke belang dat gemoeid is met een bepaalde vrijstelling?

De werkgroep vergroening is voor de toekomst het meest interessant. Men is het kennelijk eens over een snelle introductie van de kilometerheffing voor het goederenvervoer; men wil aansluiting bij Duitsland. Wat betekent dit precies in de praktijk? Duitsland schijnt per 1 juli 2003 de kilometerheffing voor het vrachtvervoer in te voeren. Wat betekent dit voor de Nederlandse positie? De aanbevelingen van de werkgroep vergroening zullen worden meegenomen in de werkzaamheden van de interdepartementale werkgroep voor de kilometerheffing. Komt het desbetreffende rapport voor de verkiezingen beschikbaar? Is er misschien iets voor te zeggen om die rapportage te splitsen in wat snel kan – de kilometerheffing voor het goederenvervoer – en in zaken die moeilijker uitvoerbaar zijn zoals de kilometerheffing voor het personenvervoer? Voor dat laatste zou het kabinet zich dan wat meer tijd kunnen gunnen. Het zou immers heel jammer zijn als de kilometerheffing voor het goederenvervoer moet wachten op de kilometerheffing voor het personenvervoer! De heer Vendrik acht het zeer onverstandig om de opbrengsten van zo'n kilometerheffing te binden aan een bepaald fonds waarbij de sector kan meepraten over de besteding van die gelden. Is de minister van Financiën het daarmee eens?

In de diverse verkiezingsprogramma's staan verschillende data waarop men de kilometerheffing wil invoeren. De heer Vendrik concludeert hieruit dat de grote partijen en met name de eigen partij van de minister, de PvdA, de minister in de steek laten bij de uitvoering van haar voornemen de kilometerheffing in de komende kabinetsperiode in te voeren.

Mevrouw **Giskes** (D66) kan zich uitstekend vinden in de conclusie dat het uitwerkingstraject van met name de ontwikkeling van een backoffice voor

eigen rijders en van instrumenten ten behoeve van doorberekening, communicatie en voorlichting primair een verantwoordelijkheid is voor het bedrijfsleven. Met betrekking tot de doorberekening kan worden geconcludeerd dat brandstofclausules handig kunnen zijn om de problemen van destijds niet nogmaals terug te krijgen. Is duidelijk hoe dat vormgegeven wordt? Zijn er inmiddels al ervaringen mee opgedaan? Het is heel prettig te constateren dat nu ook uit onverdachte hoek geluiden komen dat het een goed idee is om de kilometerheffing gedifferentieerd te gaan introduceren. Dat is goed voor het draagvlak. Het lijkt mevrouw Giskes niet handig als er langs twee lijnen gewerkt wordt aan een kilometerheffing: langs de lijn van het goederenvervoer en langs de lijn van het personenvervoer. Omdat er gedacht wordt aan een gefaseerde invoering, steunt zij de mening dat het waar mogelijk reeds moet gebeuren. Het is goed dat er een financiële ondersteuning komt in de kosten van het vervolgtraject. Waaruit wordt dat gedekt? Is er inmiddels een voorzitter bekend voor de projectgroep die het vervolgtraject zal begeleiden?

De heer **Crone** (PvdA) stelt dat het gaat om een ingewikkelde sectorstructuur en een lage toetredingsdrempel en meent dat niet verwacht mag worden dat de werkgroepen veel zullen opleveren. Verladers zijn nauwelijks tot iets te bewegen. De kleine rijders zullen altijd de dupe zijn. Hij vraagt zich af of een backoffice met ondersteunde dienstverlening wel zal helpen. Hoe worden de kleine rijders bereikt? En wat is het standpunt van de NMa in dezen?

De doorberekening vormt het hardste punt. Uit de stukken blijkt dat daar geen hoop aan de horizon gloort. Er is weinig commitment van de verladers: «De EVO onderschrijft de conclusies maar niet alle en met name waar het gaat om meer dan vrijwilligheid.» Als de EVO niet meedoet is ieder moedermodel waarschijnlijk een lege letter. Hoe denkt het kabinet dit op te lossen? De desbetreffende werkgroep moet immers niet alleen een praatcircuit zijn! De heer Crone ondersteunt de hoofdlijnen van de werkgroep vergroening en variabelisatie. Kan het kabinet bevestigen dat de opbrengst van de kilometerheffing niet «in overleg met» maar «met inspraak van» het bedrijfsleven wordt geormerkt? De opbrengst van dit soort heffingen moet in principe als onderdeel van het algemene mobiliteitsbeleid worden ingezet, maar het moet niet zo zijn dat de sector zelf bepaalt hoe die wordt ingezet.

Antwoord van de bewindslieden

De **minister van Verkeer en Waterstaat** stelt dat nog moeilijk aan te geven is of de sector werkelijk gezonder zal worden. Er zijn heel veel eigen rijders. Van de transportbedrijven beschikt 65% over zes of minder vrachtwagens en de grootste transporteurs – 0,6% van alle transportbedrijven – hebben samen méér vrachtwagens dan die 65%. Heel veel rijders die vroeger in loondienst reden, zijn eigen rijder geworden omdat met name de werktijdenregelingen niet gelden voor deze groep. Er wordt misbruik gemaakt van het feit dat er behalve de rijtijden niets geregeld is. Die mensen maken enorme uren met alle risico's van dien. De rentabiliteit is slecht, die ligt op gemiddeld 0,5% voor het binnenlandse vervoer en op -1,5% voor het internationale vervoer. De sector moet gezond gemaakt worden anders zullen er erg veel problemen ontstaan. De Europese Commissie heeft er lang over gedaan om een werkgroep op te richten maar dat is nu gelukkig gebeurd en zowel nationaal als internationaal zal bezien moeten worden hoe de transportsector gezond kan worden en model shift doelstellingen kunnen worden bereikt. Het is een novum dat de sector zich achter de instelling van een backoffice heeft gesteld. De sector is immers niet gewend aan samenwerking. De

manier waarop een en ander zal worden uitgewerkt is aan de sector zelf. Het bedrag van 3 630 242 euro is bedoeld om ervoor te zorgen dat het goed wordt aangepakt. De brancheorganisaties zijn inderdaad dienstverlenend maar alleen aan hun eigen leden. Nu wil men voor het eerst samenwerken en proberen met deze backoffice ook degenen te helpen die niet aangesloten zijn bij een brancheorganisatie. Het gaat vaak om kleine bedrijfjes waar men zeer lange werktijden maakt en onvoldoende gebruik maakt van ICT. Als men niet in netwerken functioneert en die goed exploiteert, kan men niet overleven. Het is belangrijk dat men niet leeg rondrijdt en zo gunstige mogelijke routes kiest, etc. Er zijn genoeg transporteurs die nog niet met computertechnologie werken terwijl dat zeer belangrijk is voor een goede bedrijfsvoering.

Doorberekening van de brandstofprijzen gebeurt op basis van vrijwilligheid maar men wil eigenlijk liefst een standaard. Dat is echter ingewikkeld omdat hierbij ook mededingingsaspecten spelen. Het afsluiten van wurgcontracten kan op korte termijn wellicht voordelen opleveren maar op de langere termijn is dat zeker niet het geval. De minister hoopt dat goede voorbeelden een soort vliegwieleffect zullen creëren en dat men bereid en in staat is om een en ander verder af te spreken. Ook maatschappelijk ondernemerschap kan daarbij helpen.

In Duitsland is vorige week besloten dat halverwege volgend jaar de Strassenbenutzungsgebühr wordt ingevoerd. Duitsland heeft niet behoeven te notificeren. De Europese Commissie heeft Duitsland de ruimte gegeven om in dezen een eigen lijn te trekken, kennelijk vanuit de gedachte dat andere landen zullen volgen als het Duitsland lukt. Nederland heeft goed contact met de Duitsers om ervoor te zorgen dat een aantal belangrijke zaken geregeld wordt. Het systeem moet compatibel zijn met wat in Nederland gebeurt. Duitsland loopt voorop met de Strassenbenutzungsgebühr maar voor de technische realisatie loopt nog een tender met twee consortia; er moet nog gekozen worden. De Duitse systemen moeten ook te gebruiken zijn voor het Nederlandse systeem. Daarover wordt goed gecommuniceerd. Duitsland stapt uit het eurovignet. Nederland zal altijd iets volgen in de tijd. Nederland gaat nu naar een soort beprijzingssysteem, desnoods vooruitlopend op het algemene kilometerheffingsbeleid. Men zou kunnen denken aan een soort overgangsregime met betrekking tot het eurovignet om dan bijvoorbeeld per 1 januari 2004 een prijssysteem in te voeren waarvan de opbrengst ligt in de orde van grootte van het eurovignet. Het principe is dat er niet méér geld binnengehaald hoeft te worden. Dat doet Duitsland overigens wel. Met betrekking tot het level playing field stelt de minister dat Nederland zit op het Europees voorgeschreven minimumniveau van de motorrijtuigenbelasting (MRB). De manier waarop Duitsland zijn bedrijfsleven helpt door ook het Duitse MRB tot het minimum te verlagen, is in Nederland al lang gebruikelijk. Er is dus geen sprake van oneerlijke verhoudingen met Duitsland als zodanig. Daar moet veel Strassenbenutzungsgebühr betaald worden maar dat geldt voor iedereen die op de Duitse autobanen rijdt. Alle vervoerders worden op dezelfde manier behandeld. Duitsland bevoordeelt niet zijn eigen branche ten opzichte van Nederland. De milieuprestaties van de vervoerssector laten een gunstige ontwikkeling zien. Wanneer NOx in 1993 op 100% wordt gesteld, zit de vervoerssector in 2000 op 60% en in 2008 op 25%, en wat de deeltjes betreft: 1993: 100%, 2000: 30% en 2008: 5%. De sector vernieuwt dus wel degelijk. Nederland loopt voorop bij de vereisten voor schone vrachtauto's. Dat is ook belangrijk voor de vervoerders omdat een en ander fiscaal ondersteund wordt.

De **minister van Financiën** stelt dat het storten van aparte belastingen in een fonds voor een bepaalde sector in strijd is met de huidige spelregels en met de meeste verkiezingsprogramma's. Hij is daarvan dan ook geen voorstander.

De met het dieselakkoord gemoeide bedragen passen keurig binnen de begroting. Het voordeel in termen van fiscale verlichting is 136 mln in 2000, 110 mln in 2001 en in 2002 en volgende jaren structureel 191 mln. Het laatste stapje in de accijns wordt gezet per 1 oktober. Dan is de paarse diesel afgeschaft. Het is wel te hopen dat het onderzoek van de Commissie naar de paarse diesel er niet toe leidt dat er gedurende een korte periode geen sprake kan zijn van een teruggave van 1,4 eurocent. De desbetreffende wetgeving is reeds door de Kamer geaccordeerd. Per 1 oktober zal de accijnsverlaging voor laagzwavelige diesel plaatsvinden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Crone

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Biesheuvel

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

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck