

Vergaderjaar 2001–2002

27 455

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Nr. 58

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 februari 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 30 januari 2002 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 november 2001 houdende het voortgangsrapport «Betalen per kilometer» (27 455, nr. 10).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Heemst** (PvdA) memoreert dat in het wetsvoorstel kilometerheffing dat rond de jaarwisseling ter advisering naar de Raad van State is gestuurd in feite het raamwerk voor de implementatie van deze heffing, ook wel de Hofstra-heffing genoemd, juridisch is vastgelegd, terwijl het voortgangsrapport «Betalen per kilometer» (27 455, nr. 10) d.d. 2 november jl. overwegend informerend van karakter is. Schat de minister overigens nog steeds in dat genoemd wetsvoorstel daadwerkelijk medio 2002 bij de Tweede Kamer ingediend zal worden?

De heer Van Heemst benadrukt dat zijn fractie stond en staat achter de Hofstra-heffing. Het is zijns inziens een behoorlijke prestatie van Paars dat er een wetsvoorstel in de maak is dat kan rekenen op een politiek en maatschappelijke breed draagvlak. Waar de heer Hofstra een beetje verlegen schijnt te worden van het succes van zijn eigen uitvinding, is het van belang dat alle aanwezige fracties hem helpen over die schroom heen te stappen om met een stevige hand en sterke knieën tot realisatie van deze kilometerheffing te komen. Er is veel aan gelegen om het draagvlak voor die heffing te behouden en die waar mogelijk te versterken. In dat licht zouden de drie betrokken bewindslieden bijvoorbeeld moeten aanhaken op de opmerking van Transport en logistiek Nederland dat in elk geval wat betreft het vrachtverkeer Nederland gelijke tred zou moeten houden met Duitsland, teneinde in die categorie van vervoer scheve verhoudingen te voorkomen. Ook het verzoek van Bovag/RAI om de gehele belasting voor personen- en motorrijtuigen in één keer in de heffing op te nemen verdient serieuze bestudering. Hoewel er allerlei haken en ogen aan zitten, staat de heer Van Heemst zeker niet afwijzend tegenover een dergelijke grote schoonmaak onder de autogerelateerde belastingen.

¹ 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 Hooopen (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), Nicolaï (VVD), Atsma (CDA) en Crone (PvdA).

Uitgangspunt voor zijn fractie is nog steeds dat de mobimeter de auto-bezitter niets of weinig zal gaan kosten. De markt kan zeer interessante diensten gaan leveren aan de automobilist, variërend van een route-planner, het reserveren van parkeren tot het opsporen van gestolen voertuigen. Wanneer de ontwikkeling van de mobimeter wat verder gevorderd zal zijn, wellicht al in 2006, mag verwacht worden dat de markt daaraan op basis van vastomlijnde plannen zal willen participeren.

De implementatie van de Hofstra-heffing in 2006 of zo nodig later dient gezien te worden als een opstap naar uiteindelijk een intelligente heffing die differentieert naar tijd en plaats. Belangrijk is overigens wel dat genoemde implementatie in die tijd gezien niet geforceerd wordt doorgevoerd, juist waar het een zeer ingewikkelde operatie betreft qua techniek, juridische vormgeving, kosten en maatschappelijke aanvaardbaarheid. Liever een Hofstra-heffing die solide in elkaar zit en ook daadwerkelijk werkt dan een Hofstra-heffing die overhaast blijkt te zijn ingevoerd en in feite niet meer is dan een rommelpotje.

Ten slotte zou de heer Van Heemst nader onderzocht willen zien hoeveel geld zou zijn gemoeid met het tijdelijk voor rekening nemen van het Rijk van de provinciale opcenten wat betreft een aantal provincies, zoals Groningen, Flevoland, Friesland, Overijssel en Limburg. De invoering van de Hofstra-heffing zou voor inwoners/automobilisten in bepaalde provincies in eerste aanleg namelijk een bittere pil kunnen inhouden gelet op de congestie en alternatieven op het terrein van het openbaar vervoer. In dat licht zou het provinciale draagvlak in uiterste omstandigheden wel een bedrag waard zijn, in de zin dat de betrokken automobilisten tijdelijk niet meer de last van provinciale opcenten ervaren en ze zodoende geleidelijk kunnen toegroeien naar het grote doel waarnaar zeker de fractie van de heer Van Heemst streeft, te weten invoering van de intelligente kilometer-heffing.

De heer **Hofstra** (VVD) refereert eraan dat zijn fractie al decennia lang voorstander is van variabilisatie van de autobelastingen en dat zij in die zin in principe ook kan instemmen met de introductie van de zogenaamde vlakke kilometerheffing die, indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, daarna omgezet zou kunnen worden in een heffing naar tijd en plaats. Die voorwaarden zijn dat er sprake moet zijn van een vooraf aangetoond terugdringend effect op de files, dat de gegenereerde hogere opbrengsten terugvloeien naar de automobilisten in de zin dat de generieke heffing wordt verlaagd, en dat de gehele operatie in Europees verband geschiedt.

Waar de toepassing van de kilometerheffing zeer ingewikkeld is, zou het de heer Hofstra een lief ding waard zijn als genoemde variabilisatie via de pomp zou kunnen worden gerealiseerd. Dat laatste blijkt echter niet mogelijk omdat Nederland in feite verslaafd is aan hoge autobelastingen. Ter illustratie: als België, Duitsland en Nederland alle heffingen en belastingen voor de auto in de benzineprijzen zouden verwerken, resulteert dat wat betreft Nederland in een verschil van 1 euro per liter.

De in de voortgangsrapportage «Betalen per kilometer» beschreven en beoogde techniek rond de kilometerheffing roept nog de nodige vragen op. Naar de indruk van de heer Hofstra worden de technische mogelijkheden van het systeem overschat en de kosten ervan onderschat. Kan de minister aangeven waarom niet gekeken wordt naar een systeem zonder satelliet? De kosten van de mobimeter worden op dit moment geraamd op 500 tot 1000 gulden per auto. Bij de recente bespreking van het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) is evenwel vastgesteld dat het hiervoor door het Rijk benodigde bedrag niet voorhanden is, aangezien het PM is opgevoerd in het kader van ICES. Hoewel ook de heer Hofstra niets liever ziet dan dat de landelijke invoering van de kilometerheffing in 2006 een feit zal zijn, leidt het voorgaande hem echter tot het realistische

vermoeden dat het nog vele jaren langer en wellicht zelfs meerdere kabinetsperiodes zal duren voordat die heffing daadwerkelijk een feit zal zijn.

Het voornemen van het kabinet om buitenlandse automobilisten die van het Nederlandse wegennet gebruik maken niet te laten meebetalen in het kader van de kilometerheffing wijst de heer Hofstra met stelligheid van de hand. Een nieuwe belasting op het gebruik van de weg geldt voor iedereen, dus ook voor hen.

Met betrekking tot de projectorganisatie krijgt hij signalen dat het voor veel potentiële aanbieders niet mogelijk is om aan de discussie als zodanig mee te doen. De voorbereidingen door genoemde organisatie vinden welhaast plaats in de vorm van een soort militaire operatie. Wat betreft de vormgeving van de kilometerheffing benadrukt de heer Hofstra dat deze zowel de volledige motorrijtuigenbelasting als de volledige belasting op personenauto's en motorrijwielen (bpm) dient te vervangen. Daarnaast moet de accijns verlaagd met een bedrag zodanig dat de brandstof in België en Duitsland in het algemeen net zo duur en liefst zelfs iets duurder wordt dan in Nederland. Bovendien mag geen inkomenspolitiek worden bedreven met het instrument van de kilometerheffing. Ten slotte is hij van oordeel dat het vrachtautoverkeer door deze heffing niet zwaarder mag worden belast dan nu het geval is. In die zin zullen de plannen ten aanzien van de grondslag aanmerkelijk moeten worden aangepast.

De heer **Eurlings** (CDA) meent dat uitgaande van de grote problemen op de weg en het spoor er grote prioriteit moet worden gesteld aan het bijbouwen van wegcapaciteit. Het spitstarief, het duur maken van de spits voor automobilisten op het moment dat ze geen alternatief qua openbaar vervoer hebben, leidt nergens toe en heeft ook iets oneerlijks in zich. De platte heffing waarvoor de coalitie inmiddels bij wijze van compromis heeft gekozen, leidt tot weinig of geen vermindering van de fileproblematiek maar kost wel waanzinnig veel geld. Het voortduren in deze richting zonder dat men zich de tijd gunt om ook de nadelen ervan goed in beeld te brengen, bergt het risico in zich dat hetzelfde gebeurt als met het rekeningrijden. In het geval van het rekeningrijden was de rekening 260 mln gulden, maar dat is in feite peanuts bij wat verwacht kan worden als het systeem van de kilometerheffing uiteindelijk te complex en niet uitvoerbaar blijkt.

Het is in de ogen van de heer Eurlings onverteerbaar dat de komende jaren meer rijksgeld wordt gestoken in dit systeem dan in het verbeteren van de wegcapaciteit door het bouwen van extra kilometers. Zijn fractie legt de prioriteit duidelijk anders: eerst bijbouwen en dan pas eventueel beprijzen.

Daarnaast geldt dat ongeacht of nu een kwart van de bpm of de gehele bpm wordt omgezet in de kilometerheffing, dit toch meerkosten voor de automobilist met zich brengt. Dat treft bijvoorbeeld degenen die net voor invoering ervan een nieuwe auto hebben gekocht. Bovendien geldt dat ten aanzien van auto's ouder dan 8 jaar waarvan de bpm in feite al is afgeschreven, de waarde zal dalen. Daarnaast zal voor auto's ouder dan 25 jaar variabele wegenbelasting moeten worden betaald. Uit de voortgangsrapportage blijkt verder dat het Rijk zelf mee zal financieren waar het gaat om aanvullende diensten ten behoeve van de mobimeter. Dezelfde rapportage bevat eigenlijk geen reële inhoudelijke onderbouwing van de baten die verbonden zouden zijn aan de platte heffing. Met een eenvoudiger systeem van variabelisering, zoals via de accijnzen, kunnen naar de inschatting van de heer Eurlings dezelfde effecten worden bereikt zonder dat het, zoals in het geval van de kilometerheffing, miljarden guldens kost en zonder dat het tot allerlei problemen leidt, zoals op het gebied van de privacy- en fraudegevoeligheid.

De heer Eurlings acht het verder niet verstandig om als Nederland een complex en peperduur systeem zoals de kilometerheffing als eerste in de wereld te gaan ontwikkelen. Ieder «new business»-project, ook in het bedrijfsleven, laat zien wat de risico's van dit soort ontwikkelingen zijn. Daarbij komt dat het vervoerstechnisch al heel snel tot problemen kan leiden. De minister spreekt steeds van een open standaard, maar als men straks in het buitenland tot andere keuzen komt, moet Nederland zelf weer tot aanpassingen overgaan.

Mede ingegeven door de eerdere uitspraak van de Raad van State over het rekeningrijden, dat wanneer buitenlanders daarvoor niet behoeven te betalen dit ook voor Nederlandse automobilisten zou moeten gelden, heeft het kabinet besloten dat de kilometerheffing niet meer dan een belastingversleutelingsoperatie kan en mag zijn. Die redenering houdt evenwel in dat het bij voorbaat onmogelijk wordt om via het systeem van de kilometerheffing het eventueel toekomstig gebruik van bijvoorbeeld betaalstroken af te rekenen. Dan is er namelijk wel de koppeling met dat stuk weg en is het niet meer acceptabel dat de buitenlander niet betaalt en de Nederlander wel.

De regio's lijken door het systeem van de kilometerheffing echt het kind van de rekening te worden. Niet alleen wordt met de platte heffing geen recht gedaan aan het feit dat in veel plattelandsgregio's het openbaar vervoer nauwelijks een alternatief voor de auto is, maar des te nijpender is het dat de provincies door het vervallen van de provinciale opcenten een behoorlijke financiële kater tegemoetgaan. Het kan toch niet zo zijn dat dit systeem tot gevolg heeft dat provinciale boekhoudingen niet meer kloppen omdat een groot deel van de inkomsten van provincies wegvallen en dat mensen in de regio onevenredig worden belast? De heer Eurlings wil dan ook de spijkerharde garantie hebben dat er voor de regio's geen enkel nadelig financieel gevolg verbonden is aan deze operatie.

In algemene zin roept hij het kabinet op om samen met de omringende landen te onderzoeken of er geen eenvoudiger manier is om tot variabilisatie te komen. In dat licht is het zijns inziens ongelofelijk dat er niet eens met die landen is gesproken om gezamenlijk tot een eenduidige versleuteling via de accijnzen te komen.

Concluderend verzoekt de heer Eurlings dan ook om geen verplichtingen, ook niet met marktpartijen, aan te gaan voordat het wetsvoorstel kilometerheffing in het najaar bij de Kamer ligt. In de tussentijd kunnen dan alternatieven voor de kilometerheffing nader onderzocht worden teneinde zodoende tot een veel minder complexe en dure methode van variabilisatie te komen.

Mevrouw **Giskes** (D66) zegt dat hoewel zij in het kader van opschoning er op zichzelf voorstander van is om wanneer dat enigszins kan zoveel mogelijk bestaande soorten autobelastingen af te schaffen, zij tegelijkertijd wel gevoel heeft voor de argumenten om vooralsnog niet over te gaan tot gehele afschaffing van de bpm, al was het maar om het gebruik van de meer milieuvriendelijke auto's te stimuleren.

Wat betreft de techniek van het systeem van de kilometerheffing is zij benieuwd te vernemen of de registratie via satellieten als het enig echt toepasbare middel wordt gezien dan wel of er ook gekeken is of wordt naar alternatieven zoals afleesbare markeringen in de weg. Het instrument van beprijzing is naar haar oordeel overigens pas echt effectief als er sprake is van differentiatie. In dit verband doet het haar deugd dat de Raad van advies kilometerheffing in zijn advies aandringt op snelle invoering van die differentiatie.

Met betrekking tot de gevolgen van het voorstel van de kilometerheffing voor de provinciale opcenten doet mevrouw Giskes de suggestie om die opcenten te vervangen door een opslag op de onroerendezaakbelasting. Ten aanzien van de vrijstelling voor kilometerheffing heeft haar fractie van meet af aan aangegeven dat er wat haar betreft een aantal categorieën

zijn die daarvoor in aanmerking zouden kunnen komen, te weten motorrijders, gehandicapten, taxirijders en gebruikers van huurauto's. Er ligt inmiddels een groot pakket maatregelen om de bereikbaarheid in Nederland en met name de Randstad te verbeteren. In dat kader wordt gewerkt aan het NVVP waarin de principes van benutten, beprijzen en bouwen zijn vastgesteld. Afgesproken is dat er een rondje Randstad zal komen en tevens is besloten tot het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Daarnaast ligt er een wetsvoorstel dat tolheffing en expresbanen mogelijk maakt. Mevrouw Giskes moet echter tot haar spijt en haar grote zorg constateren dat van dit alles langzamerhand niets terecht lijkt te komen. In het kader van het BOR gebeurt er wel veel op het punt van de wegen maar te weinig op het punt van het openbaar vervoer. Bovendien blijken er geen concrete financiële middelen gereserveerd te zijn voor de kilometerheffing, juist waar het CPB onlangs heeft aangegeven dat hiervoor 1,6 mld euro nodig is. Als er wat betreft dat laatste echt geen uitweg meer is, zou financiering van dat bedrag op grond van de PPS-gelden uit het BOR wellicht een oplossing zijn, maar al met al wordt het enthousiasme van mevrouw Giskes om met een NVVP in te stemmen dat groten-deels is gebaseerd op loze beloften van regeringszijde, steeds minder.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) zegt dat tot nu toe de landelijke politiek nog onvoldoende in staat is gebleken om het maatschappelijke probleem van de automobiliteit binnen een redelijke termijn tot een oplossing te brengen. De politiek zou gewoon eerlijk moeten zeggen tegen de burgers dat wanneer ze in dit dichtbevolkte land overal auto willen blijven rijden, dit hun meer geld gaat kosten. Zolang echter tegen hen wordt gezegd dat het allemaal wel meevalt en dat de oplossing van het probleem budgettair neutraal geregeld wordt, wordt de mensen een worst voorgehouden en gebeurt er dus niets.

Naar het oordeel van de heer Van der Steenhoven is in dat licht het instrument van de kilometerheffing wel heel zinnig, mits het gedifferentieerd wordt naar plaats en tijd, zoals ook de Raad van advies kilometerheffing bepleit. Door op bepaalde tijdstippen en op bepaalde plekken het autorijden duurder te maken zal dat betekenen dat alsdan het autorijden op andere tijdstippen en andere plekken in het land even duur blijft of zelfs goedkoper wordt. Mensen in de regio's die wat meer op de auto zijn aangewezen en minder gebruik kunnen maken van het alternatief van openbaar vervoer dan de mensen in de Randstad, kunnen daarvan dan profiteren. Als in plaats van de vlakke heffing gekozen zou worden voor de heffing naar plaats en tijd, zal dat volgens doorberekeningen van het CPB betekenen dat, uitgaande van 5 à 7 eurocent per km en afschaffing van de mrb, er sprake is van 4 megaton minder CO₂-uitstoot, 4 tot 5 megaton minder NOx-uitstoot en 4 tot 5 megaton minder uitstoot van fijn stof, en dat bovendien het autogebruik met 20% afneemt en er 20% minder files ontstaan.

De heer Van der Steenhoven zou ten aanzien van de kilometerheffing graag zien dat een uitzondering wordt gemaakt voor deelauto's. Het mag in zijn ogen niet zo zijn dat de omvang van het wagenpark juist gaat toenemen omdat het goedkoper wordt om een auto aan te schaffen. Het alternatief van de deelauto's moet dan ook wel degelijk een alternatief blijven.

Indachtig de kritische opmerkingen daarover in het advies van de Raad van advies kilometerheffing is de heer Van der Steenhoven benieuwd van de minister te vernemen hoe zij ervoor kan zorgen dat met de introductie van de kilometerheffing ook de verkeersveiligheid gediend is en welke maatregelen daarbij horen.

De heer **Van Bommel** (SP) acht de kilometerheffing een beter systeem dan het rekeningrijden. Het uitgangspunt in het NVVP dat bezit minder belast moet worden en gebruik zwaarder, kan hij dan ook ten volle onder-

schrijven. Vervuiling gaat met de introductie van de kilometerheffing een hogere prijs kennen, hetgeen een goede zaak is. Teneinde het maatschappelijk draagvlak hiervoor zo groot mogelijk te laten zijn, verdient het aanbeveling om te beginnen met de zogenaamde platte heffing en de discussie over differentiatie uit te stellen. Ook gezien de technologische ontwikkelingen lijkt dat logisch. De uitspraak van de minister van EZ dat de kilometerheffing net als andere energiebelastingen op termijn zal verdwijnen als de CO₂-emissiehandel voor kleinverbruikers is ingevoerd gooit wat dat betreft overigens wat roet in het eten van die discussie. Het CPB heeft berekend dat de emissiehandel efficiënter zou zijn dan intensivering van bestaand beleid. Wat is de reactie van de minister hierop? Volgens de kabinetsplannen is er tot 2006 geen sprake van differentiatie van de kilometerheffing, maar de vraag rijst wanneer die dan wel is voorzien. Wordt ook overwogen om te differentiëren naar gewicht en zuinigheid van de auto?

De onderzoeken geven aan dat de kilometerheffing zal leiden tot verbetering van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Naast de eerlijkheid van het systeem is er dus een positief milieueffect te verwachten, hoewel op dit moment nog onduidelijk is hoe groot dat effect zou kunnen zijn, aangezien dat afhankelijk is van de definitieve randvoorwaarden waaronder de heffing wordt ingevoerd. Overigens zou genoemd milieueffect nog wat kunnen worden vergroot door vervuilende auto's via de heffing wat meer te laten betalen.

De kosten voor de consument die verbonden zijn met de introductie van de heffing hebben een directe relatie met het draagvlak voor dit instrument. In dat licht is het te hopen dat er op korte termijn meer duidelijkheid komt over de kosten van de ontwikkeling en de inbouw van de mobimeter. Verder verdient het naar het oordeel van de heer Van Bommel aanbeveling serieus te kijken naar de suggestie uit de wereld van transport en logistiek om markeringen in de weg aan te brengen ten behoeve van de telling van kilometers, hetgeen tevens voordelen zou kunnen hebben met betrekking tot de privacyaspecten en wellicht ook ten aanzien van de kosten. In een eerder algemeen overleg heeft de minister gezegd dat de kosten van het heffen niet in rekening gebracht zullen worden bij de burger. Juist met het oog op verkrijging van genoemd maatschappelijk draagvlak voor het instrument van de kilometerheffing, vraagt de heer Van Bommel haar dat vandaag nog eens nadrukkelijk te herhalen. Daar de wens om de kilometerheffing in te voeren in Europees perspectief een logische is, juist waar grenzen vervagen en de afstanden steeds kleiner worden, zou het in zijn ogen rechtvaardig zijn om ook buitenlandse automobilisten die gebruikmaken van het Nederlandse wegennet onder de heffing te laten vallen, hetgeen ook weer een directe relatie heeft met het draagvlak.

Aangezien de introductie van de kilometerheffing een kwestie is van de langere termijn, hoopt hij dat de minister het tijdpad goed zal bewaken en dat zij de Kamer er van zal kunnen overtuigen dat bij haar ministerie voldoende kennis aanwezig is om dat tijdpad ook waar te maken.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) zegt de voortvarende aanpak van de minister rond de introductie van de kilometerheffing zeer te waarderen, zeker in het licht van het feit dat veel politieke partijen op het ogenblik in de auto een dankbaar object zien om zich met het oog op de naderende Tweede-Kamerverkiezingen te profileren. Gaat zij er overigens van uit dat indiening van het wetsvoorstel kilometerheffing nog voor genoemde verkiezingen zal geschieden? Na het voorjaarsreces zal waarschijnlijk het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit worden behandeld in de Tweede Kamer, waarbij het met name gaat om tolheffing en betaalstroken terwijl op een later moment de behandeling van het wetsvoorstel kilometerheffing is voorzien. Gelet op alle discussie nu rond de kilometerheffing is het gevaar aanwezig dat het eindresultaat zou kunnen zijn dat

alleen wegen worden aangelegd en betaalstroken worden geïntroduceerd, hetgeen dan wel een heel marginale uitkomst zou zijn van het mobiliteitsdebat van de laatste zes jaar. In dat licht bepleit de heer Stellingwerf dan ook integrale behandeling van de desbetreffende wetgeving.

Waar hij de kilometerheffing ziet als een mogelijkheid om de mobiliteit te sturen, moet het hem wel van het hart dat het kabinet dat sturingsaspect te weinig aangrijpt om de automobilititeit krachtiger in te perken. Zo is budgettaire neutraliteit een verkeerd uitgangspunt om de problematiek van de bereikbaarheid op te lossen. Verder is het te betreuren dat er nog steeds onduidelijkheid over is of een kilometerheffing naar tijd en plaats er überhaupt zal komen. Het kabinet geeft aan dat daarover na 2006 een beslissing komt, terwijl naar het oordeel van de heer Stellingwerf politiek gezien daarover nu reeds helderheid moet komen.

Hij sluit zich aan bij eerdere vragen over de positie van deelauto's in relatie tot de kilometerheffing. Daarnaast rijst de vraag of motoren niet in aanmerking moeten kunnen komen voor een lagere heffing aangezien ze minder beslag leggen op de ruimte en zelfs de filedruk kunnen beperken. Ook is hij benieuwd wat de mogelijkheden zijn van toepassing van de met de kilometerheffing gerelateerde geavanceerde techniek op oldtimers, de zogenaamde rijdende monumenten.

Vervolgens wil hij de vinger leggen bij de kwetsbaarheid en ingewikkeldheid van het systeem vanwege de geavanceerde techniek waarbij onder andere gebruik wordt gemaakt van satellieten. Hoe gevoelig is zo'n systeem bijvoorbeeld voor aanslagen? Zijn er technisch gezien niet eenvoudiger systemen mogelijk?

Antwoord van de minister

De **minister** is verheugd te mogen constateren dat er niet alleen vanuit het maatschappelijk middenveld maar ook binnen de Kamer een breed draagvlak is voor de kilometerheffing. Met betrekking tot de vraag of Nederland wat betreft dit systeem nu zo voorop moet lopen, wijst zij erop dat er geen ander land in Europa dan Nederland is waar zo veel mobiele mensen bij elkaar wonen, te weten 16 miljoen Nederlanders met 6,5 miljoen personenauto's. Bovendien is Nederland de grootste transporteur van Europa. Aangezien er in dit land dus een gebrek aan ruimte is, is creativiteit nodig. Elk andere optie dan de kilometerheffing is duurder en minder goed in een land als Nederland met zijn congestiegevoelige gebieden. Vandaar dat in het kader van het NVVP ook gekozen is voor de trits beprijzen, benutten en bouwen. Nederland kan daarin wat betreft Europa leidend worden, hetgeen ook een groot commercieel voordeel met zich kan brengen.

Met betrekking tot de standaard voor de technische uitvoering is een aantal uitgangspunten geformuleerd. Die betreffen fraudeongevoeligheid, privacybescherming, toepassing van het systeem in geheel Nederland en voorkoming van technische uitval. Daarnaast is van belang dat een zodanig systeem wordt ontworpen dat het ook bij eventuele toekomstige differentiatie naar plaats en tijd kan worden toegepast. Al deze punten worden ondergebracht in een programma van eisen aan de hand waarvan vervolgens de markt wordt bevraagd. Wat dat betreft is en blijft er sprake van een open instelling vanuit de rijksoverheid, ook richting andere technieken dan het satellietstelsel. Het is niet uitgesloten dat in de loop van dit jaar de eerste pilots zullen starten. Daarnaast is het de bedoeling dat de overheid zich niet overlevert aan één provider. Het is van belang een aantal providers van systemen te hebben die allemaal in staat zijn om het gevraagde product te leveren, dit om de marktspanning die nodig is om de kosten laag te houden ook op de langere termijn te handhaven. De minister verwacht dat wanneer het wetsvoorstel kilometerheffing in het najaar in de Tweede Kamer daadwerkelijk behandeld wordt, er meer inzicht zal zijn in de totale kosten die zijn gemoeid met de introductie van

de kilometerheffing. Overigens betreft dat wetsvoorstel de structuur van het systeem van de kilometerheffing, waaronder het fiscale aspect. Voor de invoering van het systeem als zodanig is een apart wetsvoorstel nodig, dat volgens de huidige inschattingen aan het eind van dit jaar ter advisering naar de Raad van State zal worden gezonden.

De moduul die nodig is om het registratiesysteem voor de kilometerheffing te realiseren, is in feite combineerbaar met andere modulen, zoals het file-informatiesysteem en het gsm-telefoonsysteem. Op basis van de huidige informatie zullen naar verwachting de kosten per mobimeter lager uitkomen dan 150 euro. De minister wijst erop dat, zoals ook uit berekeningen van het CPB blijkt, zelfs bij het zwartste scenario de totale kostenbatenanalyse met betrekking tot de introductie van het systeem van kilometerheffing een buitengewoon positief beeld laat zien, ook waar het gaat om de welvaartsvermeerdering in dit land.

Met betrekking tot het thema bereikbaarheid is er wat betreft de financiering een duidelijke relatie met de ICES-middelen. Dit moet overigens los worden gezien van het BOR, aangezien dat een juridisch bindende afspraak betreft tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de vier grote steden, waaraan zij ook in het kader van de betrouwbare overheid niet wil tornen. Waar het gaat om de trits beprijzen, benutten en bouwen in relatie tot het NVVP zal sprake zijn van honorering van een macro volume. Dat geld kan op verschillende manieren worden besteed, bijvoorbeeld ook aan de residuen in verband met de implementatie van de mobimeter. Ten aanzien van de financiering van het zogenaamde rondje Randstad benadrukt de minister dat voordat daarvoor geld gereserveerd kan worden, eerst bij benadering duidelijk moet zijn welke kosten met de aanleg ervan zijn gemoeid, hetgeen overigens onverlet laat dat die snelle verbinding in de Randstad er zeker komt.

In antwoord op de vraag waarom er niet voor is gekozen om een groter deel dan een kwart van de bpm om te zetten in de kilometerheffing merkt de minister op dat uitgegaan is van het break even point van 4,5 mld euro aan opbrengsten, dat gelet op de effecten op de fileproblematiek het meest optimaal is. Zodra dat bedrag hoger wordt, neemt dat effect navenant af, terwijl het risico van een fiscaal opbrengstprobleem navenant toeneemt.

Op basis van de huidige parameters die worden gehanteerd, zal naar wordt verwacht de invoering van de vlakke kilometerheffing op korte termijn al leiden tot 7% minder voertuigkilometers en 20% minder voertuigverliesuren en op de langere termijn respectievelijk tot 10% en 25%. Die percentages verdubbelen zich bij differentiatie naar plaats en tijd.

Buitenlandse automobilisten zullen in Nederland niet geconfronteerd worden met de kilometerheffing in de nu voorgestelde vorm. In feite betreft deze heffing het op een andere manier innen van nationale belastingen, in casu de mrb en een deel van de bpm en de benzineaccijnzen, en kan deze derhalve alleen betrekking hebben op Nederlanders.

Zoals in de voortgangsrapportage is vermeld, zal iedereen die in Nederland in een personenauto jaarlijks minder rijdt dan zo'n 18 000 km er financieel op vooruit gaan als gevolg van de kilometerheffing. Er is in dit verband ook heel goed gekeken naar het aantal kilometers dat in de provincies buiten de Randstad gemiddeld wordt gereden per auto. Met uitzondering van Flevoland (19 720 km) blijven die provincies onder het break even point. Bijvoorbeeld voor Limburg geldt een gemiddelde van 12 870 km en voor Zeeland een gemiddelde van 14 340 km.

In algemene termen is het vrij opmerkelijk dat de provinciale opcenten worden geïnd op basis van kentekenbewijzen. In IPO-verband is inmiddels de afspraak gemaakt om nader te discussiëren over inning op basis van een andere grondslag, bijvoorbeeld in de vorm van een heffing voor alle inwoners van provincies, maar zolang die discussie nog niet tot uitkomsten heeft geleid, geldt nog steeds de situatie dat de opcenten, in totaliteit

714 mln euro, door de Belastingdienst op basis van de huidige grondslag worden geïnd en rechtstreeks worden doorgesluisd naar de provincies. Van dat bestaande regime is vanuit pragmatische overwegingen dan ook uitgegaan bij de kilometerheffing.

In tegenstelling tot wat de heer Van Bommel suggereert, heeft de minister van EZ nooit gezegd dat de kilometerheffing net als andere energiebelastingen op termijn zal verdwijnen als de CO₂-emissiehandel voor kleinverbruikers een feit zal zijn. Wat dat betreft kan ook verwezen worden naar de brief die laatstgenoemde over dat onderwerp onlangs naar de Kamer heeft gestuurd.

Met betrekking tot de privacybescherming en de fraudegevoeligheid in relatie tot het systeem van kilometerheffing wijst de minister erop dat het College bescherming persoonsgegevens een positief advies heeft gegeven over de vormgeving van het systeem tot nu toe.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Heemst** (PvdA) acht het niet uitgesloten dat doordat het proces van voorbereiding van de invoering van de kilometerheffing met heel veel voetangels en klemmen, haken en ogen, valkuilen etc. is omgeven, die invoering later dan in 2006 een feit zal zijn. In die zin is hij dan ook wat laconiek over de eisen die het CPB stelt omtrent het nu al reserveren van middelen voor dit instrument.

Daarnaast heeft hij er op basis van de beantwoording van de minister vrouwen in dat de kosten van de mobimeter uiteindelijk voor een heel groot deel door de markt gedragen zullen worden.

Gelet op de noodzaak van het verder versterken van het draagvlak voor het systeem van kilometerheffing, is het naar zijn mening van groot belang dat ook serieus gekeken wordt naar suggesties van Logistiek Nederland, Bovag/RAI en andere betrokken organisaties.

Ten slotte pleit hij voor een ingroeieregeling voor een aantal provincies, opdat in een aantal stappen op weg naar een gedifferentieerde heffing de automobilisten in die provincies in enige mate kunnen worden ontzien.

De heer **Hofstra** (VVD) benadrukt dat zijn fractie de systematiek van de kilometerheffing meer ziet in het kader van een eerlijke prijs dan als een instrument om de files terug te dringen. De vervolgstap, te weten differentiatie naar plaats en tijd, is onder een aantal voorwaarden een optie. Een van die voorwaarden is dat het middel echt aantoonbaar werkt om de files te doen afnemen.

De heer Hofstra houdt helaas zijn twijfels aangaande de kosten en de techniek van het systeem en bovendien is naar zijn inschatting het tijdschema dat de minister hanteert te optimistisch.

Hij persisteert bij het binnen een aantal jaren afschaffen van de gehele bpm, zodat alsdan niet meer geheven wordt op gewicht, aard en afmeting van de auto's. Daarnaast blijft wat hem betreft overeind dat het principe wordt gehanteerd dat de gebruiker betaalt en dat de gehele operatie budgettair neutraal verloopt.

Ten slotte dringt hij aan op zo snel mogelijke behandeling van het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit zodat gedurende de lange tijd die nog resteert tot daadwerkelijke invoering van de kilometerheffing, het middel van de tolwegen en de betaalstroken ingezet kan worden om het fileprobleem terug te dringen.

De heer **Eurlings** (CDA) constateert dat er met betrekking tot de invoering van de kilometerheffing nog steeds grote onzekerheden zijn, onder andere ten aanzien van de kosten en de privacy.

Daarnaast vraagt hij zich nog steeds af of de kilometerheffing nu echt nodig is voor een eerlijker verdeling van de lasten. Zijns inziens zijn er wat betreft variabilisatie simpeler systemen te bedenken dan de kilometer-

heffing. In dat verband verzoekt hij de minister om vóór de bespreking van het wetsvoorstel kilometerheffing in het najaar, serieus onderzoek te doen naar alternatieven van variabelisatie.

Verder zou hij graag inzicht krijgen in de totale kosten vanaf het begin van de voorbereiding van dit systeem tot komend najaar. Voorkomen moet worden dat wanneer straks blijkt dat het systeem om welke reden dan ook niet in te voeren is, er evenals bij het rekeningrijden, een verliespost van honderden miljoenen guldens ontstaat.

Mevrouw **Giskes** (D66) benadrukt dat haar fractie alle voorgestane maatregelen rondom de mobiliteit als een totaalpakket en in samenhang wenst te blijven bezien. Dat betreft dus niet alleen de kilometerheffing maar ook het BOR, het rondje Randstad, tolheffing, expresbanen en het NVVP.

Ten slotte zou zij graag zien dat haar eerdere vraag over de vertaling van de opcenten in de OZB door de minister doorgeleid werd naar haar collega van Financiën.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) onderstreept nogmaals de terechte suggestie van de Raad van advies kilometerheffing om direct te kiezen voor een heffing naar tijd en plaats. Alleen zo'n heffing heeft een substantieel en zichtbaar effect en is tevens voor alle autorijders rechtvaardig.

De **minister** acht het zinnig om in het kader van de invoeringswet kilometerheffing te bezien hoe de invoering in de verschillende provincies wordt geregeld. Zij kan zich daarbij voorstellen dat in de Randstad begonnen wordt met de invoering en dat vervolgens de andere provincies aan de beurt zijn.

Het is aan de minister van Financiën en in tweede aanleg pas aan de minister van Verkeer en Waterstaat om aan te geven dat het geheel schrappen van de bpm op korte termijn niet haalbaar is. Hoewel niet uit te sluiten is dat dit op de langere termijn wel haalbaar is, moet beseft worden dat het hier een zeer ingewikkeld vraagstuk betreft. Zo moet gerealiseerd worden dat het break even point wat betreft het effect, zijnde 4,5 mld euro, maximaal en zeker niet willekeurig is gedefinieerd. Bovendien zijn in de loop van de komende jaren nog een aantal overgangsvraagstukken op te lossen, bijvoorbeeld waar het gaat om oudere auto's. De minister benadrukt aan het adres van de heer Eurlings dat elk andere optie dan de kilometerheffing duurder en minder goed is in een land als Nederland met zijn congestiegevoelige gebieden. Een zwaarder fiscaal regime voor energiedragers is naar haar oordeel echt onmogelijk. De Nederland omringende landen zijn weliswaar geïnteresseerd in de discussie alhier over de automobiliteit, maar het is niet te verwachten dat ze in eigen land een discussie starten om Nederland uit de problemen te helpen. De verwachting dat op dit onderdeel gekomen kan worden tot een Europese fiscale harmonisatie is naar het oordeel van de minister op dit moment dan ook niet reëel.

Zij gaat er verder van uit dat de minister van Financiën via het verslag van dit algemeen overleg kennis zal kunnen nemen van de suggestie van mevrouw Giskes over de opcenten in relatie tot de OZB.

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

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