

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 74

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 september 2008

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), 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: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), 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), Van Heugten (CDA), Hessels (CDA) en Neppérus (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Tony van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP) en Sap (GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Jonker (CDA), Aptroot (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), De Krom (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (ChristenUnie), De Roon (PVV), Van Dam (PvdA), Smeets (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP) en Vendrik (GroenLinks).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Financiën² hebben op 2 en 3 juli 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris De Jager van Financiën over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat ter aanbieding Basisrapportage uitwerkingsfase Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 30 mei 2008 (31 305, nr. 34);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende beantwoording verzoek commissie inzake toezending rapporten planbureaus aangaande de effecten van het omzetten van de BPM d.d. 16 mei 2008 (31 305, nr. 30);**
- **de brief van de staatssecretaris van Financiën inzake fiscale aspecten Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 2 juni 2008 (31 305, nr. 35);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat inzake Europese dimensie Anders Betalen voor Mobiliteit, plannen voor invoering van de kilometerprijs in andere landen d.d. 28 april 2008 (31 305, nr. 27);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over Anders Betalen voor Mobiliteit: aanbieding rapport Departementale Auditdiensten over de Basisrapportage d.d. 26 juni 2008 (31 305, nr. 51);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende partieel uitvoeringsbesluit Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 27 juni 2008 (31 305, nr. 52);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën houdende antwoorden op commissievragen over Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 27 juni 2008 (31 305, nr. 55);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over aanpak Mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit d.d. 1 juli 2008 (31305, nr. 53).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **De Krom** (VVD) zegt dat de kosten van de kilometerheffing hoog zijn, de opbrengsten zeer onzeker en de businesscase flinterdun. Automobilisten zullen meer betalen om langer in de file te staan en de door het kabinet verstrekte informatie is onvolledig. Pas twee dagen geleden ontving de Kamer zeer belangrijke en uitgebreide stukken, zodat nauwkeurige bestudering bijna onmogelijk is. Het kabinet vraagt echter om vandaag in te stemmen met de start van het kilometerheffingsproject door goedkeuring van de basisrapportage en het partieel uitvoeringsbesluit. Te veel gegevens ontbreken en de wet op de kilometerprijs is ook nog niet behandeld.

Volgens citaten uit de basisrapportage is naar zijn mening de hele operatie op drijfzand gebaseerd. De infrastructuur zit stevig op slot. Tientallen projecten zitten in het slop, files worden langer, automobilisten zijn hun vertrouwen in dit kabinet door allerlei belastingverhogingen kwijt geraakt, alle ICT-projecten bij de overheid lopen op een puinhoop uit en er is geen cent extra voor wegen over. Desalniettemin stort het kabinet zich in de grootste ICT-operatie ooit. 3,5 mld. investeringskosten worden uitgegeven, een bedrag dat ook in wegen had kunnen worden geïnvesteerd. Er wordt voor 8 à 9 mld. aan belastingen omgebouwd, nieuwe belastingen worden geïntroduceerd, de lasten voor de automobilist en het vrachtverkeer worden verhoogd en 8 miljoen kastjes worden ingebouwd. Terwijl de BPM (Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen) wordt afgebouwd, wordt zij intussen vervangen door een CO₂-heffing. Er wordt 3,5 mld. uitgegeven aan een project waarvan het kabinet niet met zekerheid kan zeggen wat het oplevert.

Volgens het kabinet zullen de kosten meevallen omdat technologieontwikkelingen sneller gaan en de kosten meer dan evenredig zullen dalen. Onvermeld blijft dat vrijwel ieder groot ICT-project, en in het bijzonder bij de overheid, altijd op kostenoverschrijdingen uitloopt. Om iedereen gerust te stellen schrijft het kabinet dat, daar waar mogelijk, aansluiting wordt gezocht bij andere landen in de EU. Ook onvermeld blijft dat geen enkel ander land in Europa overweegt om te gaan doen wat het kabinet doet. De feitelijke realisatie van de beoogde effecten en beleidsdoelstellingen blijft buiten de scope van het project om te voorkomen dat afrekening op het resultaat in de praktijk plaatsvindt. Daarom komt er ook geen jaarlijkse effectmeting. De nieuwe provinciale belasting wordt uitgeschoven tot 2010. Iemand zou eens op het idee kunnen komen wat dit voor de beloofde lastenneutraliteit en de koopkracht van de burger betekent! Niet benadrukt wordt dat de BPM weliswaar tot nul wordt afgebouwd, maar dat de wegenbelasting tot 2016 evenredig omhoog gaat. Accijnzen en btw worden verhoogd, maar volgens het kabinet heeft dit niets met het project te maken. In de propaganda wordt het eerlijke karakter van het systeem benadrukt, maar de werkelijkheid komt neer op meer betalen. Gehoopt wordt dat niemand doorheeft dat de kosten van het systeem als een opslag zullen gelden op de kilometerheffing. Het kabinet stelt dat het erop vertrouwt dat de 5%-norm wordt gehaald, terwijl geen enkel bedrijf die financiële garantie afgeeft of dat risico neemt. De kans dat 5% wordt gehaald is nul, omdat het bedrijfsleven aangeeft dat een basisvergoeding van de Staat nodig blijft en kruissubsidiëring geen reële optie is. Er is geen oplossing voor het dubbel betalen. Tevens wordt erop gehoopt dat mensen over het hoofd zien dat de eerste aanschafkosten van het kastje van Camiel weliswaar door de Staat worden betaald, maar die voor vervanging en onderhoud niet. Verzwegen wordt dat zeven jaar na invoering opnieuw 2,8 mld. moet worden uitgegeven om nieuwe kastjes aan te schaffen. Stoere taal wordt gesproken over het uitzonderen van motorrijders. Geschreven wordt dat dit voorlopig is maar dit wordt snel hersteld, zonder te vermelden dat motorrijders meer wegenbelasting gaan betalen. De waardedaling van het autopark is geen probleem, terwijl

belanghebbenden iets heel anders zeggen. Toegegeven wordt dat de kostenraming veel onzekerheden kent, maar de bandbreedte voor de kostenraming wordt snel verlaagd van 35 naar 20%. Er wordt niet benadrukt dat er een nieuwe moloch met dito werkgelegenheid wordt opgebouwd waarin ongeveer 2000 mensen werkzaam zullen zijn, publiek en privaat, en Stockholm dient als voorbeeld dat het systeem kan werken, zonder de vermelding dat het daar om slechts 18 invalswegen gaat en dat de effecten tijdelijk en onvergelijkbaar zijn. Niet wordt vermeld dat buitenlandse vrachtwagens betalen voor Duitse wegen en Duitse vrachtwagens door de overheid worden gecompenseerd en dat dit systeem, behalve miljarden voor de Duitse staatskas, niets extra's oplevert, ook geen extra investeringen in wegen. Ook voor Nederland levert het systeem geen extra geld voor de wegen op.

Het kabinet heeft haast. Het wil in 2011 met de transportsector aan de slag. De Kamer wordt nu gevraagd om in te stemmen met honderden miljoenen aan uitgaven, terwijl het wetsvoorstel nog niet bij het parlement is ingediend. De heer De Krom kan hiermee niet instemmen. Eerst wil hij wetsvoorstel behandelen in Tweede en Eerste Kamer, voordat aanbestedingen worden gedaan en financiële commitments worden aangegeven. Hij wil geen parallelle aanpak. Ook de interdepartementale auditdienst is hier kritisch over. Hij wil inzicht hebben in de kosten en financieringsplannen per jaar. Hoe wordt dit in de begrotingen verwerkt? Hij wil voorts inzicht in de functionele eisen, de uitzonderingsgroepen, de tarieven, de locaties, de nieuwe provinciale belasting. Hij wil keiharde garanties voor de 5%-norm. De plannen moeten op de risico's, de planning, de raming en de effecten beoordeeld worden door een onafhankelijke deskundige partij. Verder wil hij weten waar het bedrag van 100 mln. voor mobiliteitsprojecten heen gaat. Hij wil advies van de Raad van State, het College bescherming persoonsgegevens en de Actal. Eerst goedkeuring van de Kamer, daarna kan het kabinet financiële commitments aangaan. Nu schrijft het dat de kosten van het project binnen het voorlopige programma van eisen nog belangrijk kunnen wijzigen: zowel als gevolg van externe invloeden als ten gevolge van uitwerking.

Als de gedragseffecten van de invoering van de kilometerheffing nul of gering zijn, kan dan gegarandeerd worden dat de kilometerprijs niet verder wordt verhoogd, zoals in Londen en Duitsland wel is gebeurd? Kan tegelijk met de aanbidding van het wetsvoorstel een uitgewerkt voorstel worden gedaan voor de nieuwe provinciale belasting? Kan worden aangegeven, aangezien het hele model is gebaseerd op de aanname dat mensen hun gedrag zullen veranderen, tot welke gedragsverandering de torenhoge brandstofprijzen hebben geleid? Er wordt een ontsnapping-sclausule ingebouwd om de BPM niet tot nul af te bouwen door te stellen dat het kabinet de vinger aan de pols houdt. Wanneer ziet het kabinet reden om alsnog van de BPM-afbouw tot nul af te zien? De kastjes van Camiel worden ingevoerd, voordat de herziening van de interoperabiliteitsrichtlijn is afgerond. Wie vangt de risico's op? Hoe weet het kabinet dat de plannen passen binnen de derde Eurovignet-richtlijn? Moet het plan niet worden genotificeerd in Brussel? Gaat de verhoging van de wegenbelasting voor het vrachtverkeer door? Wordt het wetsvoorstel voorgelegd aan het college Actal? Waarom wordt, vooruitlopend op de behandeling van het wetsvoorstel kilometerheffing, alleen een uitzondering aangekondigd voor motoren en wordt bij het voorstel zelf teruggekomen op andere uitzonderingen? Kan de investeringsuitgave per jaar aangegeven worden? Hoe wordt deze gedekt? Waaruit en ten koste waarvan? Hoe worden vrachtwagens betrokken bij de invoering van de kastjes in 2011? Inbouw kan niet worden afgedwongen. Wat is de procedure voor personenauto's met een buitenlands kenteken?

Volgens de departementale auditdienst zijn de jaarlijkse afschrijvingskosten van 400 mln. ten onrechte niet in de exploitatiekosten meegeteld. Als dat wel gebeurt, komen de exploitatiekosten niet op 9, maar op 15%

uit. Wat is de reactie van de bewindslieden? De heer De Krom geeft het kabinet op basis van de voorliggende stukken geen groen licht voor de basisrapportage en ook niet voor het partieel uitvoeringsbesluit. Hij zou het zeer ernstig vinden als de Kamer op basis van deze stukken een dergelijke belangrijke beslissing neemt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) beklagt zich over de late toezending van de grote hoeveelheid stukken die verband houden met dit grote project. Kan de minister aangeven waarover vandaag beslist wordt en is een dergelijke beslissing mogelijk in dit soort overleg? Is het een go/no go-moment? Of wordt dit vooruitgeschoven omdat het een partieel uitvoeringsbesluit is? Volgens de regeling grote projecten moeten de te bereiken doelen bij voorkeur meetbaar geformuleerd worden. De invoering van de kilometerprijs wordt in deze stukken als doel op zich gezien. Mevrouw Roefs wil de kilometerheffing plaatsen in het nationale klimaatdoel van het verkeer dat bestaat uit drie punten: de Europese uitstootnormen voor auto's, 20% aandeel duurzame biobrandstoffen en de kilometerheffing. De milieudoelen van de kilometerheffing moeten beter worden gedefinieerd. De in de wet vast te stellen tarieven en de differentiatie naar milieu moeten wel degelijk ergens op gebaseerd zijn.

Ook moeten volgens de regeling grote projecten de exploitatiekosten zo laag mogelijk zijn: maximaal 5% van de opbrengsten. Hoe wordt dit bereikt, nu duidelijk is geworden dat marktpartijen afzien van kruis-subsidiëring en value added services de business-case niet sluitend zullen maken? Hoe wordt die 5% als voorwaarde gehanteerd, als pas in 2016–2018 de echte kosten duidelijk zijn? Er moet ook duidelijkheid komen over de gehanteerde definitie van exploitatiekosten.

In de regeling grote projecten staat dat bij iedere voortgangsrapportage een accountantsrapport moet worden opgesteld. Volgens de minister gebeurt dit eenmaal per jaar. Mevrouw Roefs wil dit rapport ieder jaar bij de voortgangsrapportage ontvangen.

De bewindsman kiest voor het marktmodel voor een hoofdspoor en een garantiespoor. De indruk bestaat dat vol op het garantiespoor wordt ingezet en dat het hoofdspoor, de MSP (Multile Service Providers), erbij hangt. Kan de minister garanderen dat ook vol op het MSP-model wordt ingezet? Kan de Kamer in september een gedetailleerd implementatieplan voor het MSP-model tegemoet zien? Volgens de Europese regelgeving zal het NSP-model op den duur het eindbeeld vormen. Wil de minister hierop ingaan? Wanneer wordt besloten dat de terugvaloptie in werking treedt? De rol van het openbaar vervoer (ov) komt nauwelijks aan bod, terwijl het bekend is dat flankerende maatregelen nodig zijn. Alle doorrekeningen in de nota Mobiliteit zijn uitgegaan van een lagere afbouw van de BPM dan de 100% die nu wordt ingevoerd. Hierdoor kunnen grotere effecten ontstaan op mobiliteitsbeprijzing. Kan dit betekenen dat niet alle op de plank liggende wegenbouwprojecten kunnen worden uitgevoerd? Dan komt er meer geld vrij voor het ov. Hoe geeft de minister invulling aan de zinsnede in de stukken dat de vinger aan de pols wordt gehouden voor wat betreft ongewenste milieu- en inkomenseffecten? Kan de bewindsman uitleggen hoe het meetellen van de opcenten in de kilometerprijs zich verhoudt tot het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit? Mevrouw Roefs wil niet dat de opcenten in de kilometerprijs worden verrekend én dat men later ook nog eens moet meebetalen voor het provinciefonds. Hoe voert de staatssecretaris de omvorming van de CO₂-taks uit? Uit onderzoek van brancheverenigingen blijkt dat die «slechts» een reductie van 2% oplevert. Wordt bij de omvorming alleen uitgegaan van absolute uitstoot? In dat geval kopen mensen niet een veel zuiniger middenklasse-auto.

Mevrouw Roefs meent dat beter en eerder met het publiek moet worden gecommuniceerd. Bij the proof of concept moeten 60 000 voertuigen betrokken zijn. Worden hierbij lease-auto's betrokken waarover eerder

sprake was? Ook de noordvleugel speelt bij de mobiliteitsprojecten een rol. In 2012 wordt met aselechte kentekens begonnen. De automatische conclusie is dat een spitsheffing pas mogelijk is na 2016. Voor Amsterdam was dat nooit de bedoeling van de proef. Wordt in dit geval gekozen voor een regionale invoering? Er vindt geen kilometerheffing voor motoren plaats: dus handhaving BPM en MRB. Waarom moet de MRB voor motoren omhoog? Er wordt onderscheid gemaakt tussen particuliere bestelauto's en bestelauto's van ondernemers. Hoe benadert de staatssecretaris deze groepen in de operatie rondom de kilometerprijs?

De heer **Roemer** (SP) vindt de filebelasting een te duur en te ingewikkeld systeem. De Kamer weet niet waarmee zij instemt en wat de financiële gevolgen zijn voor de burger en de Staat. Huishoudens met een relatief dure auto hebben relatief veel voordeel van de omzetting van de BPM in een kilometerprijs; huishoudens met een relatief oude auto hebben te maken met een nadeel, aldus de minister. Door deze asociale inkomenspolitiek worden de kleinere inkomens gepakt. Hoe kan de steunpilaar PvdA achter dit plan staan? De heer Roemer is tegen het op nul zetten van de BPM, omdat met een gedifferentieerde BPM veel op milieugebied kan worden bereikt. De BPM op een zes jaar oude auto is bijna geheel afgeschreven, maar vanwege het budgettaire-neutrale karakter van dit belastingvoorstel betaalt men hiervoor opnieuw in de kilometerprijs. Degene met de kleinste beurs wordt op deze manier gepakt. De minister verwijst voor steun voor zijn voorstel naar de commissie-Nouwen. Een typisch politieke manier, aldus de heer Roemer. Betrokken organisaties kunnen hun kritiek binnenskamers formuleren, maar er wordt niet gekeken naar de mening van de rest van het land. De 1700 negatieve emails van de bevolking zijn nergens terug te vinden. Mensen vinden het in meerderheid normaal dat meer wordt betaald voor meer rijden, maar dat is niet het discussiepunt. Bij de spitsheffing kan de één bepalen wanneer hij kan rijden. De ander is aan vaste tijden gebonden. Degene die in de Randstad woont en aan vaste tijden gebonden is, zal veel meer betalen dan degene die daarbuiten woont. Hoezo: wie meer rijdt, meer betaalt? Dit is misleiding. De reis van de commissieleden naar het buitenland heeft duidelijk gemaakt dat de alternatieven niet op orde zijn. Het plan is asociaal. Maatschappelijke steun is voor deze heffing een farce. De minister wil zo snel mogelijk zaken doen om te voorkomen dat opvolgers zijn systeem terugdraaien. Er is echter de keiharde afspraak gemaakt dat het plan niet doorgaat, als men niet onder de 5% exploitatiekosten komt. In de omringende landen komt men tienmaal zo hoog uit. Het kabinet verzint trucjes om dit probleem op te lossen. Wat valt onder de exploitatiekosten en wat niet? Waarom worden de jaarlijkse afschrijvingskosten in de exploitatie van 400 mln. niet meegenomen? Hoe wil het kabinet na 7 jaar, 2,8 mld. vinden voor vervanging van autoapparatuur? De heer Roemer voorspelt dat het systeem uitloopt op een ramp. De aanbesteding begint al, maar de wet die dit onzalige systeem mogelijk maakt is nog in de maak. Er ligt geen programma van eisen, de betrouwbaarheid van het systeem kan niet worden gegarandeerd en het maximum van 5% jaarlijkse kosten wordt bij voorbaat overschreden. De bewindsman wil toch aanbesteden. Politiek mogen niet te lastige eisen aan het systeem worden gesteld, omdat dit tijdens een aanbestedingsprocedure niet mogelijk is. Dit lijkt op chantage. Eerst het huiswerk en dan het examen. De minister heeft echter haast en daarom kan de Kamer haar werk niet goed doen. Hij kan in dit geval ook niet wachten op Europa. Europa komt met een set systeemeisen zodat de verschillende systemen op elkaar zullen aansluiten. Deze weg is beter, maar duurt te lang. Het risico is groot dat men straks met 25 kastjes in de achterbak de EU doorreist. De heer Roemer concludeert dat eerst het wetgevingstraject moet worden afgerond, voordat enige verplichting wordt opgelegd.

De tijdsplanning getuigt van een gebrek aan realiteitszin. De minister stelt de streefdatum op 2011. Uit de planning blijkt echter dat dit mogelijk is als alles meezit en zich geen tegenvallers voordoet. Dit is onrealistisch, mede omdat het ministerie de afgelopen jaren bewezen heeft dat het moeite heeft met het volgens planning afronden van grote projecten: de HSL, de Betuwelijn, het bouwen van tunnels en het opleveren van wegen. Het is onverstandig om geen tegenvallers in te calculeren. Bovendien is dit een recept voor mislukking als het ministerie daarvan uitgaat. Welke partij maakt de meeste draaien: het CDA of de PvdA? Het CDA sprak over eerst rijden en dan beprijzen, maar de files groeien. Die 5% maximale exploitatiekosten laat het CDA ook vallen. De PvdA laat het kabinet weer de zwakkeren pakken en de BPM afschaffen. Deze filebelasting raakt de mensen met de kleine beurs en drijft op een fictief draagvlak.

De heer **Van der Ham** (D66) merkt op dat zijn fractie al jarenlang voorstander is van beprijzing van het wegverkeer via de kilometerheffing. Hij heeft begrip voor de lange duur van het proces met alle toekomstige veranderingen van dien ten gevolge van autonome ontwikkelingen. De wijze waarop het proces nu verloopt stelt hem echter niet gerust. Het tempo is langzaam, het draagvlak wordt kleiner en de Kamer wordt op termijn bij de uitwerkingsfasen betrokken. De commissie-Elverding wees er juist op dat de Kamer, naast het bieden van inspraak, veel invloed moet kunnen uitoefenen bij het begin van een dergelijk proces, zodat een sterke positie aan het eind van een project kan zijn bereikt. De heer Van der Ham wil in de begroting 2009 een duidelijk uitgavebudget zien alsmede de fiscale gevolgen van Anders Betalen voor Mobiliteit. Hoe worden de voortgangsrapportages bepaald? Kan de Kamer daar intensief bij worden betrokken? Kan de bewindsman meer inzicht geven in de verschillende risico's die hij zelf noemt? Kan duidelijkheid worden verschaft over de vervanging of afschaffing van de opcenten? Komt er een andere vorm van financiering voor de provincies? Hoe ziet die eruit? Ligt de uitvoering op schema? De heer Van der Ham heeft zorgen over het percentage exploitatiekosten. Volgens veel ondernemers is het de vraag of dit uitkomt op 5. Hoe hard is die 5%? In 2009 en 2011 komen politieke momenten waarop die 5%-norm gewogen kan worden. Hij voorspelt dat het CDA zich vlak voor de verkiezingen tegen deze norm zal keren waarmee het in de verkiezingsstrijd concurrentie aangaat met de andere partijen. Wat zijn de politieke marges van de minister? In hoeverre kan hij voorspellen dat 5% in 2011 wordt gehaald?

De milieudoelstellingen zijn van groot belang. De files moeten fors verminderd worden en flexibele arbeidstijden moeten worden gefaciliteerd. Het gebruik van de auto moet worden belast en niet het bezit daarvan. Een groot deel van de milieuwinst om internationale klimaatdoelstellingen te halen moet uit de effecten van de kilometerheffing komen. Kan de winst inzichtelijk worden gemaakt? Is een bijstelling op tijd mogelijk als blijkt dat de doelstelling met de kilometerheffing niet wordt gehaald? Kan de Kamer een aantal scenario's worden voorgelegd waarbij verschillende soorten kilometerrijden worden bepaald voor verschillende soorten auto's om deze op milieueffecten door te rekenen? Is de bewindsman van plan om de milieudoelen die door middel van de kilometerheffing moeten worden vast te leggen in de wet? Wordt de classicificatie van auto's naar milieukeur vastgelegd in de wet? Kan worden aangegeven waarom dit al dan niet wenselijk is?

Het kabinet bouwt de BPM in stappen af, waarbij gedurende de afbouw door middel van de BPM-differentiatie de koop van zuinige en schone auto's wordt gestimuleerd. In 2018 zou de BPM en deze stimuleringsmaatregel voor de koop van auto's uit de wereld moeten zijn. De milieu-stimulans moet dan komen uit de kilometerprijzen die naar plaats, tijd en milieukeurmerken van de auto kunnen variëren. De heer Van der Ham vindt dit een goed idee. De aanschaf van de auto wordt niet geacht milieu-

onvriendelijk te zijn, wanneer alleen voor kilometers wordt betaald. Toch is dit niet helemaal waar, want ook de aanschaf van een auto draagt bij aan CO₂-uitstoot, alleen al bij het fabriceren en de daaraan voorafgaande productieketen. Wil de minister hierop reageren?

Tijdens de hoorzitting werd gevraagd of het beheer en het onderhoud van het systeem aan een of meerdere partijen als serviceprovider wordt opgedragen. Velen pleiten voor een open platform. Dan kunnen meerdere partijen hun diensten aanbieden. Ook wordt door middel van meerdere aanbieders het concurrentie-element gewaarborgd, zodat gezorgd wordt voor de beste kwaliteit prijsverhouding voor de automobilist. Wil de minister hierop reageren? Gaat de overheid bij iedereen hetzelfde kastje monteren? Kunnen meerdere partijen concurreren zodat de automobilist het beste alternatief krijgt?

De privacy blijft een voortdurend aandachtspunt. Als het systeem voor kilometerbeprijzing alle ritten van automobilisten registreert, wie controleert dan de veiligheid van de databank? Tijdens de hoorzitting hadden private partijen veel plannen voor externe veiligheidsaudits. Wat is de reactie van de minister op de verschillende opties en ontwikkelingen? Hoe wil hij zelf de regie daarbij voeren? Wat zijn de voordelen van een proef van de ingroei van de kilometerheffing voor het gehele land? Waarom wordt deze heffing niet eerst in één regio ingevoerd zodat naast de prijseffecten ook de prijs- en file-effecten duidelijker kunnen worden bemeten? De heer Van der Ham vindt het niet verstandig om de motorrijders onder eenzelfde regime te laten vallen.

De heer **Koopmans** (CDA) wijst erop dat beprijzen werkt. Files zullen verminderen, de capaciteit van bestaande wegen neemt toe, er komt een eerlijke verdeling van de kosten van het autobezit en het autorijden en de kwaliteit van het milieu zullen fors verbeteren: 18% minder uitstoot. De welvaartsgroei is 1 mld. per jaar. De plannen van Zalm, Jorritsma en Kroes voor de HSL en de Betuweroute kenden dat soort cijfers niet. De VVD koos in het kabinet-Balkenende/Zalm voor de uitvoering van de nota Mobiliteit. Dit kabinet kiest met de heer Koopmans voor de uitvoering van dezelfde nota en de kilometerheffing. Hij verduidelijkt dat er voor 6 mld. minder wegen aangelegd hoeft te worden, maar dat dit wél gebeurt. Het kabinet mag het MIRT (Meerjarenplan Infrastructuur) met vier jaar verlengen van 2020 tot 2024. Dit betekent dat deze minister in deze periode richting mag geven aan 12 mld. extra investeringen voor infrastructuur. De heer Koopmans licht toe dat men moet overgaan tot beprijzen en investeren in openbaar vervoer, wegen, fiscale systemen en het werk van de commissie-De Waal omdat anders het land totaal vastloopt.

Het kabinet toont daadkracht en laat zien dat op een innovatie manier de genoemde voordelen bereikt kunnen worden. De VVD wil dat het kabinet daadkracht toont, maar niet op het gebied van filebestrijding. Mevrouw Verdonk zegt het fileprobleem te zullen oplossen maar is bij dit debat afwezig. «Laat iets horen», is de oproep van de heer Koopmans tot haar. Het kabinet moet aan de slag, wil het de termijnen halen. Eerst is er echter een wetsbehandeling nodig. Er is een grote inspanning nodig als men 2011 voor vrachtauto's en 2012 voor personenauto's wil halen. Ook het CDA zal de vinger aan de pols houden. De fractie blijft kritisch. Het is een groot en ingrijpend project. Het late tijdstip van toezending van de stukken is te kort voor een ordentelijke behandeling. In september moet nogmaals overleg worden gevoerd waarbij speciaal naar de resultaten van de voorbereidende werkzaamheden waarmee het kabinet deze zomer op grond van dit overleg start, wordt gekeken. Voorkomen moet worden dat het recht van de Kamer als medewetgever wordt ingeperkt doordat bewindslieden de nú besproken onderdelen als een voldongen feit beschouwen. De heer Koopmans zegt nu onder deze voorwaarden «ja» tegen de voorstellen.

Hij licht toe dat het percentage van 5 in het regeerakkoord en het beleidsprogramma staat: er moet met 5% geëindigd worden. Benadert het kabinet dit streven niet te gemakkelijk? Het bedrijfsleven moet voldoen aan Europese richtlijnen en moet aanbesteden voor een kostenpercentage van 5.

Het is goed dat de BPM naar nul gaat. Hiervoor is de CO₂-heffing – de motie-Cramer die mede door het CDA is ondertekend – in de plaats gekomen. De heer Koopmans is geschrokken van het ontbreken van het maatschappelijke draagvlak voor deze heffing. Heel Nederland denkt dat de BPM naar nul gaat en dat daar iets voor in de plaats komt. De maatschappelijke organisaties merkten tijdens de hoorzitting op dat zij de CO₂-heffing niet zien zitten. Kan het kabinet met betere voorstellen komen, rekening houdend met de motie-Cramer c.s. zodat voor dit plan meer draagvlak ontstaat? Op deze manier kan een volledige ondersteuning van de kilometerheffing ontstaan met alles wat daarbij hoort. Met de sector kan over de eigen voorstellen gesproken worden om niet te komen tot 1% CO₂-vermindering maar tot 5 à 6%. De sector wil een hoger percentage, maar heeft daar andere ideeën over. De CDA-fractie is een grote voorstander van het milieu, maar hecht zeer aan een draagvlak op dit punt. Tijdens de hoorzitting werd gezegd dat de ombouw niet in vier jaar tijd, maar in acht jaar moet worden gedaan. De milieuvriendelijke auto's worden dan niet heel snel goedkoper. Voor de eerste aankoop is dit positief, maar voor tweedehands auto's wordt dit heel ingewikkeld.

De heer Koopmans benadrukt zijn wens voor een publiek systeem. Het bedrijfsleven meent dat de bewindsman doende is met een dubbel traject dat uiteindelijk uitkomt op een door de overheid gedomineerd systeem. Hij spreekt duidelijk uit dat hij het bedrijfsleven in dit verband helemaal ziet zitten; dat zal het goedkoopst worden.

Het kabinet kiest bij de fasering voor een aanduiding van kenteken en jaartallen. Er komen straks twee groepen: een met het kilometerheffingssysteem en een met het reguliere systeem. Mensen die 60 000 km rijden en onder het kilometerheffingssysteem vallen, zijn duurder uit. Het is mogelijk dat mensen dan om financiële redenen auto's met elkaar gaan ruilen. De heer Koopmans heeft een domeinnaam geregistreerd: www.kentekenruilen.nl. Mogelijk gaat hij dit zelf exploiteren of geeft hij het cadeau aan het ministerie van VenW om belastingontduiking te voorkomen. Een eerlijker verdeling van de vaste kosten voor veelrijders is een doelstelling van het systeem. Tweederde van de rijders zullen minder betalen.

Het is duidelijk dat het, tegelijkertijd met de invoering van een beprijzingsstelsel, noodzakelijk is fors te investeren in het ov. Er kunnen onmiddellijk bussen worden ingezet. Wat is de reactie van de bewindsman hierop? Een pijler onder de kilometerheffing is het infrastructuurfonds. Niet alleen in de begroting, maar ook bij projecten moet het voor de burger duidelijk zijn wat met de opbrengst uit de kilometerheffing tot stand wordt gebracht.

Tot slot merkt de heer Koopmans op dat het kabinet moet beginnen, maar dat het niet zijn gang kan gaan. Dat wil zeggen: het kabinet heeft geen carte blanche. Na de reactie van de bewindslieden zal de heer Koopmans nader formuleren waar nog mitsen en maren zitten. Noodzakelijk is in ieder geval dat in september over de voortgang van de kabinetsvoorstellen nader worden gesproken. Handhaving is belangrijk. Fraude moet fors worden bestraft: het moet duidelijk zijn dat iedereen die rijdt, betaalt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) geeft de bewindslieden enerzijds een compliment voor hun voortvarende aanpak, maar is anderzijds ontevreden over de late ontvangst van de stukken omdat dit slecht is voor een zorgvuldige behandeling. Kan de Kamer het programma van eisen zo snel mogelijk ontvangen? Hij is voorstander van een nadere gedachtewisseling in september over onder andere de voortgang. Er is sprake van een deter-

ministische en een probalistische planning. Deze laatste geeft een vertraging van een à twee jaar. Is de deterministische planning reëel? Wanneer worden raming, risico's en planning door een onafhankelijke deskundige partij getoetst? Kan worden toegezegd dat er tweemaal per jaar een accountantsrapport wordt uitgebracht?

De minister weersprak het gerucht dat er een kilometerbeprijzing voor motoren komt. Hij noemde technische complexiteit en risico's door het open karakter van motorfietsen, maar hoe zit dit bij cabriolets? De apparatuur kan toch standaard worden ingebouwd bij nieuwe motoren? De heer Cramer meent dat er nu sprake is van een principiële wijziging van het systeem van het betalen van motorrijtuigenbelasting en daar vallen motoren ook onder. Hij is tegen het voorstel om motoren vrij te stellen van een kilometerbeprijzing. Desnoods worden andere tarieven berekend, maar een motor neemt rijdend net zoveel ruimte in als een auto en kan mede een file veroorzaken.

Hoe komt er een goede verdeling tussen taken voor de markt en de overheid? Gekozen wordt voor een gemend model waarbij sprake is van meerdere aanbieders met een totaaloplossing, de multiple serviceprovider end-to-end, en van een terugvaloptie door middel van een overheidskantoor waar gecertificeerde kastjes op kunnen worden aangesloten, een dedicated backoffice. Hoe verhouden beide stromen zich tot elkaar? Kan de leverancier voor het overheidskantoor straks ook meedoen als serviceaanbieder? Zo ja, kan er dan gesproken worden over een gelijk speelveld? Zo nee, dwing de minister de producten dan niet tot een onmogelijke keuze?

De terugvaloptie moet schaalbaar zijn, maar leidt dit in de praktijk niet tot onzekerheid voor de aanbieders? Van welk marktaandeel kunnen zij uitgaan? In feite moeten de aanbieders concurreren met een basisdienst van de overheid. De vraag is of dit niet een te grote drempel kan zijn voor de aanbieders. Marktpartijen hebben een voorkeur voor het MSP-model. Wil de minister deze keuze in het najaar nader onderbouwen, mede in het licht van de Europese EETS-richtlijn? Is het niet beter om de terugvaloptie alleen te gebruiken als het model van meerdere aanbieders niet van de grond komt?

Onderzocht wordt of inning en dwanginvordering kunnen worden ondergebracht bij de aanbieders. Inning door de markt is logisch, maar de kosten op de factuur voor aanvullende diensten en kilometerprijs moeten dan duidelijk worden aangegeven. Is dit gegarandeerd? Volgens de heer Cramer ligt dwanginvordering meer op het pad van de overheid. Hij wacht de resultaten van het onderzoek met belangstelling af.

Het systeem moet zo flexibel mogelijk zijn. Differentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken betekent niet dat uitgesloten moet worden dat in de toekomst het systeem ook moet worden gebruikt voor milieuzonering. Het hoeft niet om een verbod te gaan, het kan ook gaan om een extra hoog tarief in de stad op basis van milieukeurmerken. Dit kan het systeem complexer maken, maar het is een onderdeel van een functionele eis – tarifiering naar tijd en plaats – die daaraan gesteld kan worden. Een landelijke regeling voor milieuzonering blijft dan open. Is er straks sprake van gecertificeerde kastjes en providers waarvan het kastje niet gecertificeerd hoeft te zijn? Zo ja, dan wordt overstappen lastig. De heer Cramer is beducht voor een specificatietraject met certificering van systeemeisen. Aanbieders moeten worden gecertificeerd. Alle andere opties geven risico's voor het nog verder uitlopen van het tijdspad. Onderlinge afstemming zal een drama worden. Het proces moet gecertificeerd worden, maar niet de elektronica. Dat moet aan de markt worden overgelaten.

De keuze voor een decentrale opslag is goed voor de privacy. Wat is de invloed op de prijs van het kastje? Is voor maximale privacy een duurder kastje nodig?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) merkt teleurgesteld op dat de minister een slechte start met het besluitvormingsproces heeft gemaakt. Na twee jaar wachten, ontving de Kamer twee dagen voor dit debat een enorm pakket stukken, onder andere over het partiële uitvoeringsbesluit. Terwijl de rapportenmachine in een hoog tempo draait, wordt van de Kamer verwacht dat zij in dit korte tijdsbestek adequaat over dit pakket kan besluiten. In de basisrapportage ontbreken essentiële onderdelen. Waar is de probleemanalyse? Welk probleem wil de minister oplossen? Waar zijn de doelen, laat staan de geoperationaliseerde doelen? Wat moet op welke termijn bereikt zijn? Het enige doel van de kilometerheffing schijnt de invoering daarvan te zijn, maar dat kan natuurlijk niet. Ook ontbreekt een duidelijke meerjarige financiële overzichtstabel. Met welk tarief wordt gerekend?

Bij het partiële voorkeursbesluit – een ingewikkelde vorm om mee te werken – ontbreekt het programma van eisen: hét harde instrument. Volgens de brief van de minister kan de Kamer daarop later niet meer terugkomen: met wat nu wordt bepaald, wordt veel voor later vastgelegd. De basisrapportage moet eerst op orde zijn, omdat daaruit het partiële voorkeursbesluit moet volgen.

De kilometerheffing had voor de fractie van GroenLinks een milieudoel en een bereikbaarheidsdoel. Prijsprikkels werken bij de telefoonmarkt, de benzinepomp en in het verkeer. Een hogere prijs heeft effect op het gedrag. De heer Duyvendak licht toe dat in de jaren tachtig en negentig de automobilititeit tweemaal zo hard groeide als de economische groei. Dat verband is nu verdwenen. De verhouding is nu ongeveer gelijk, hetgeen volgens hem te maken heeft met de stijgende brandstofprijzen. Hij gelooft in marktwerking, maar niet lastenneutraal. Hij is tegen afschaffing van de BPM omdat deze nodig is voor sturing van het milieu. Daar bovenop moeten prijsprikkels worden geïntroduceerd, zowel op milieu als op bereikbaarheid. GroenLinks boekt in haar verkiezingsprogramma 5 mld. in uit extra inkomsten van auto- en vrachtverkeer. De vraag is of het kabinet, dat uitgaat van lastenneutraliteit, zo'n groot effect op files en milieu boekt. Er zijn geen geoperationaliseerde doelen, er zijn een paar principes van het project: eerlijkheid, draagvlak, betaalbaarheid en bereikbaarheid. De heer Duyvendak vraagt met klem of de minister een doelstelling wil formuleren op het terrein van milieu en klimaat. Deze doelstelling moet bepalend zijn voor de tariefstelling. Hij maakt zich grote zorgen nu het kabinet de aanschafbelasting tot nul wil terugbrengen. Dit betekent ongeveer een half miljoen auto's extra. Een auto die meer CO₂ uitstoot wordt net zo duur als een met een mindere uitstoot. Er komt een verschuiving naar meer vervuilende auto's. De heer Duyvendak is er niet van overtuigd dat het effect van de introductie van een kilometerprijs groter op het milieu is dan het afschaffen van de BPM. Hoe houdt het kabinet de vinger aan de pols? Wanneer wordt ingegrepen als de CO₂-uitstoot van het verkeer blijft groeien? De omzetting van de BPM in een emissiebelasting heeft de volle steun van de fractie van GroenLinks. De staatssecretaris moet zich niet laten misleiden door lobbyclubs die niet veel steun in de samenleving hebben.

De minister wil om te beginnen een aselectieve streekproef. De heer Duyvendak pleit er met klem voor om regionaal te beginnen. Bij het besluit van 30 november is dit min of meer beloofd; men wilde in de noordvleugel beginnen omdat daar de problemen het grootst zijn. Waarom wil de minister op dit punt Amsterdam niet helpen om de bereikbaarheid te vergroten? Over het marktmodel kan hij geen oordeel geven omdat de stukken niet op tijd zijn ontvangen.

Zijn politieke conclusie luidt tot slot dat GroenLinks altijd een grote voorstander is geweest van de kilometerheffing, maar dat de fractie nu voorzichtig aan het twijfelen is door de niet-geoperationaliseerde en hard vastgelegde milieueffecten. De fractie heeft grote zorgen over de vraag of de kilometerheffing, die de facto een lastenverlichting van 2 mld. voor de

automobilist betekent, nog wel bijdraagt aan positieve milieueffecten. Voor de uiteindelijke beoordeling zal dit straks bij volgende stukken de maat laten zijn. Als de milieueffecten niet hard zijn vastgelegd, is het de vraag of dit alles op deze manier overhoop moet worden gehaald. De fractie neemt een voorwaardelijke positie in. De minister moet nog een groot bewijs leveren op de concrete punten: de basisrapportage en het partiële voorkeursbesluit. De commissie-Duivesteijn heeft er krachtig voor gewaarschuwd dat het parlement zich niet onder tijdsdruk moet laten zetten bij dit soort procedures. De heer Duyvendak licht toe dat hij zeker niet te snel de handdoek in de ring gooit, maar hij vraagt zich af aan welke knoppen het parlement in de wet straks nog kan draaien. Zo komt een BPM die eenmaal afgeschaft is moeilijk terug. De uitvoering zélf kan sneller, maar eenvoudiger.

De heer **Madlener** (PVV) constateert dat samen met het maatschappelijke draagvlak, nu ook het politieke draagvlak voor het systeem afneemt. De auto geeft welvaart en mobiliteit voor bijna 80% van de Nederlanders. De automobilist verdient eigenlijk een lintje voor zijn bijdrage aan de belastinginkomsten. Iedereen kan gebruikmaken van dit individuele vervoer via de openbare weg waar eenieder voor heeft betaald. Mensen zijn afhankelijk van de auto voor het bereiken van hun werk en hun sociale leven. Hij verwerpt het idee dat autogebruik en -bezit asociaal is en dat iedereen met de trein moet reizen. Hij vindt het voorgestelde systeem oneerlijk en asociaal. De vraag hoe de mobiliteitsvraag wordt uitgesmeerd over de bevolking is nog lang niet beantwoord. Mobiliteit kan de mensen niet ontnomen worden, ook niet als ze een kleine portemonnee hebben. Het rekeningrijden als middel is nog lang niet voldragen. Het doel is het verminderen van files en een verdeling van de schaarse wegcapaciteit. Deze schaarste is door de overheid zelf veroorzaakt. Tientallen jaren is het wegennet niet aangepast aan de toegenomen vraag. Het systeem leidt ertoe dat degene met de dikste portemonnee kan blijven rijden; degene met de dunste portemonnee moet als eerste afhaken. Dát is het systeem en dát is de principiële discussie. Hoe kan de PvdA-fractie schaarste verdelen op basis van portemonnee van de burgers? De heer Madlener licht toe dat het wegennet moet worden aangepast aan de toegenomen vraag. Wegen moeten worden verbreed en nieuwe moeten worden aangelegd. Het CDA wil files oplossen door de vraag naar asfalt te verkleinen. Het gaat in dit geval om een prijsprikkel. Mensen moeten van de weg af, maar wie zijn dat? De vertegenwoordiger die op kosten van zijn baas veel kilometers rijdt of de man met een kleine baan of de recreant waarvoor het rijden te duur wordt?

Auto's worden in een hoog tempo schoner. Welk milieuprobleem wordt opgelost? In 2020 of 2030 rijdt men in elektrische auto's en de opwekking van elektriciteit zal dan schoner zijn dan nu het geval is. Daarom wordt hierdoor geen milieuprobleem opgelost. Daar wordt iedere dag al aan gewerkt. Door mensen met een kleine portemonnee van de weg te halen wordt de Noordpool niet gered. Het individuele vervoer heeft de toekomst en het investeren in wegen is daarom een investering in die toekomst. Technisch gezien wordt dit een megaproject dat nog nergens in de wereld vertoond is. Het kabinet werkt met een black box. De Kamer moet instemmen met een belangrijke vervolgstap die de belastingbetaler veel geld kost. Ambtenaren en Kamer steken veel energie in dit project. Hoe is het mogelijk dat na de lessen uit het verleden met megaprojecten, een dergelijke start wordt gemaakt? De exploitatiekosten zijn te hoog? Hoe kan de Kamer besluiten, hiermee verder te gaan? Over drie jaar zit er een andere minister, maar de belastingbetaler zit dan met de brokken. Ook de privacy, het tegengaan van fraude en de techniek zijn niet geregeld terwijl de invoeringskosten absurd hoog zijn. De PVV-fractie kan niet instemmen met het voorgestelde systeem. Geef de kiezer bij volgende verkiezingen de gelegenheid zich hierover uit te spreken.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Eurlings** memoreert in zijn inleidend antwoord het debat van vier maanden geleden over de start van het traject voor de kilometerbeprijzing. De coalitie heeft besloten, in lijn met kabinetten hiervoor, dit pad voort te zetten. De bewindsman zei bij dit debat dat hij zal vasthouden aan de principes en het draagvlak. Na het besluit over de start was de eerste cruciale stap het fiscale plan: de BPM naar nul en het niet verhogen van de prijs per kilometer als tijdens de invoering minder wordt gereden. Vandaag wordt een tweede stap aan het fiscale plan toegevoegd. Het partiële uitvoeringsbesluit is aan de Kamer toegezonden. Er wordt geen definitief akkoord voor de invoering van de Kamer gevraagd. Gevraagd wordt om akkoord te gaan met de lijn rondom het organisatiemodel, de functionele eisen van het systeem, de start van de certificering en de aanbesteding van de nodige onderdelen voor de testen, the proof of concept. Hier is 167 mln. aan verbonden. Dit bedrag maakt onderdeel uit van de ontwerpbegroting. Het kabinet laat hiermee zien dat het snel probeert te werken. Het klopt dat er nog veel zaken onduidelijk zijn. De test is een manier om duidelijkheid te brengen. De techniek wordt beter in beeld gebracht, er worden mobiliteitsprojecten gestart en bezien wordt hoe werknemers ertoe gebracht kunnen worden om meer buiten de spits te rijden. De testen moeten ook nader inzicht geven in kostenbesparingen. Deze lijn van het kabinet is vastgelegd in het coalitieakkoord. De minister licht toe dat veel informatie uit de testen kan worden verkregen. Op 200 km hier vandaan werken de GPS-kastjes al jarenlang, Frankrijk is voornemens een dergelijk systeem voor vrachtwagens te introduceren, Vlaanderen wil met Nederland op dit punt optrekken en Oostenrijk beraadt zich, het Duitse systeem over te nemen. Deze techniek wordt al in tal van landen toegepast. In Nederland wil men de creativiteit van het bedrijfsleven vol tot zijn recht laten komen. Er wordt gewerkt in overleg met de heer Nouwen, oud-directeur ANWB, het is in lijn met wat de heer Hofstra jarenlang heeft bepleit en er is afstemming met de heer Hermans, de voorzitter van de klankbordgroep. Uiteraard staat het iedere partij vrij om een draai te maken, maar men moet bij de feiten blijven. Niet iedereen gaat meer betalen; meer automobilisten gaan minder betalen en een minderheid zal meer betalen. Ondernemers worden door hun verenigingen gesteund: VNO-NCW en het MKB. Uit contacten blijkt dat deze content zijn met de kabinetsvoorstellen op dit punt. De stap-voor-stapbenadering betekent ook dat in het najaar opnieuw overleg met de Kamer plaatsvindt. Ook zal nog uitgebreid gesproken worden over de tariefstelling. Wat zijn de koopkrachteffecten en hoe verhouden die zich met het uitgangspunt van rechtvaardigheid? Voor het behalen van het ambitieuze tijdspad is de technische test noodzakelijk.

De bewindsman erkent dat de termijn van toezending van de stukken kort is, maar zijn ambtenaren werken keihard. Hij is erkentelijk voor de inzet en de bereidheid van de Kamer. In het proces vindt op vele momenten nadere advisering plaats. Er wordt met een internationaal reviewteam gewerkt. Verder is een gateway-review gaande. Vandaag ligt aan de Kamer de vraag voor om het organisatiemodel goed te keuren en de testen te laten beginnen. De doelstellingen zijn de volgende: afbouw van de BPM tot nul, CO₂-uitstoot verminderen tot 15 à 20%, NO_x-uitstoot idem en de uitstoot van fijnstof gelijk houden. Bij dit instrument is ook het milieu de grote winnaar.

Staatssecretaris **De Jager** merkt op dat in de vaste commissie voor Financiën uitgerekend is dat er meer belastingverlagingen dan verhogingen zijn. De ondernemers profiteren al sinds 1 januari 2008 van 270 mln. lagere vennootschapsbelasting. De hardwerkende Nederlander profiteert per 1 januari a.s. van een hogere arbeidskorting en het op nul zetten van de werknemerspremie in de Werkloosheidswet.

De vraag bij dit project ABvM is: hoe wordt de budgettaire kant gekoppeld aan de uitgangspunten van dit project? De uitwerking van deze afspraak in het coalitieakkoord zorgt ervoor dat het gebruik van de auto op een evenwichtige manier wordt belast. Er wordt recht gedaan aan de uitgangspunten van een variabele beprijzing van het autogebruik. Het op nul zetten van het BPM-tarief hield een hoger kilometertarief en een groter positief gedragseffect in, maar werkte niet goed uit voor de schatkist. Het kabinet is erin geslaagd om de uitgangspunten van een variabele beprijzing, dus ook een nultarief voor de BPM, te koppelen aan een financieel solide plaatje. De automobilist zal straks minder betalen omdat hij minder rijdt en het gat dat ontstaat door de accijnsderving wordt voor lief genomen. De positieve gedragsaanpassing wordt beloond omdat de automobilist minder zal betalen als hij minder rijdt.

De motoren gaan niet over naar het regime van de kilometerbeprijzing. Het fiscale regime voor motoren blijft onverkort van toepassing. Motoren doen mee in de zogenoemde «vluchtheuvel», dat wil zeggen dat de motorrijtuigenbelasting (MRB) ook voor motoren verhoogd wordt. Als de verhoging van de MRB achterwege zou blijven, omdat de BPM niet wordt afgebouwd, zou het bezit van een motorfiets ten opzichte van andere voertuigen goedkoper worden, terwijl een motor meer vervuiling dan een auto veroorzaakt. Motoren veroorzaken mede files, omdat er bij het rijden meer ruimte op de autoweg nodig is. Het kabinet vindt het daarom niet onlogisch om – heel mild – de MRB mede te verhogen voor motoren. Dit is overigens budgettair-neutraal. Er vloeit geen extra geld naar de schatkist. Door de wijze waarop de BPM wordt omgeslagen wordt door een bredere grondslag het tarief voor iedereen lager.

Bij de omzetting van de vaste autobelasting naar de kilometerprijs voor bestelauto's wordt onderscheid gemaakt tussen particuliere bestelauto's en die voor ondernemers. Voor ondernemers geldt een relatief lage MRB en geen BPM. Voor particuliere bestelauto's gelden de gangbare MRB en BPM. Aangezien de vaststelling van de kilometerprijs bij de invoering op mesoniveau wordt geplaatst, geldt voor ondernemers een lagere kilometerprijs, gebaseerd op de relatief lage MRB en niet op de BPM. Particulieren betalen beide belastingen wel.

Kan ruilhandel in kentekens ontstaan om de kilometerprijs te vermijden? De aselecte ingroei op basis van het kenteken is niet jaren van tevoren bekend. Degene die onder het regime van de kilometerbeprijzing valt krijgt pas enkele maanden vooraf bericht. Men kan alleen de auto ruilen, maar niet het kenteken en dat is niet gemakkelijk. Het is overigens ook mogelijk dat de net geruilde auto na korte tijd aan de beurt is voor een kilometerbeprijzing.

De aselecte ingroei heeft een achtergrond. Elk cohort dat overgaat naar het systeem van kilometerbeprijzing moet een mix zijn van alle soorten voertuigen. Zo wordt bereikt dat de totale effecten een evenwichtig patroon over de invoeringstermijn vormen. Bij controle kan gemakkelijker worden nagegaan of een voertuig onder het regime van de beprijzing valt. Het is echter geen in graniet gebeitelde principiële beslissing. De regionale ingroei heeft nadelen op het punt van selectiviteit of anticipatiegedrag.

Is bij de ombouw van de CO₂-uitstoot van de BPM voldoende stimulans voor de aanschaf van een zuinige middenklasser? Dit is zeker het geval. Voor alle nieuwe auto's wordt de CO₂-uitstoot op het label vermeld. Auto's zonder Europees typegoedkeuring hebben dit niet, maar dit is een uiterst beperkte groep die geen problemen zal opleveren. CO₂-uitstoot wordt al in de grondslag van de BPM gebruikt door de slurptaks. Een op CO₂-uitstoot gebaseerde BPM kan eventueel worden aangevuld met bonussen voor de relatief zuinige labels. De huidige BPM leidt voor auto's van eenzelfde type maar met een zuinige en een minder zuinige motor tot een paar honderd euro verschil, omdat deze belasting gebaseerd is op de catalogusprijs. Gebaseerd op de CO₂-uitstoot kan dit verschil nu veel

hoger uitvallen. Door de progressieve variant zullen grote verschillen ontstaan die gedragseffecten tot gevolg hebben. Veel organisaties steunen om deze reden dit kabinetsvoorstel. In 2020 draagt de maatregel tot differentiatie van de BPM voor 4 à 5% bij aan de totale reductie-doelstelling van het kabinet voor de sector verkeer en vervoer tegen zeer lage kosten. Er vindt uitvoerig overleg plaats met de sector, maar met de Kamer – zie de motie-Cramer c.s. – meent het kabinet dat dit een goede maatregel is. Andere maatregelen, zoals aandacht voor bandenspanning, kunnen mede een bijdrage vormen. De milieuwinst van de voorgestelde ombouw is hoger dan wordt beweerd.

De ombouw van de grondslag van de BPM in één keer leidt tot een te groot prijseffect. Daarom staat in de Vergroeningsbrief dat over het tempo en de invoeringsdatum met de branche overleg wordt gevoerd. De staatssecretaris verwacht dat een ombouw in vier à vijf jaar haalbaar is, zowel voor de autosector als voor de belastingdienst. De door de sector zelf voorgestelde 12,5% afbouw van de BPM zal tot grotere negatieve prijseffecten leiden dan een ombouw in vier jaar naar een CO₂-belasting. Gevraagd is of de bewindsman kan bevestigen dat een eventuele belasting in plaats van provinciale opcenten niet zijn grondslag zal vinden in de automobilititeit. Het vervangen van de provinciale opcenten zal geen grondslag vinden in de automobilititeit. De bewindsman heeft dit in de brief van 30 mei bevestigd.

Kan tegelijkertijd met het wetsvoorstel kilometerprijs ook een voorstel voor de provinciale belasting worden gedaan? Dat is niet mogelijk. Momenteel wordt overleg gevoerd tussen het Rijk en het IPO. Het doel is het onderzoeken van de mogelijkheden en een nieuwe financieringsbron die nauw aansluit bij het provinciale takenpakket. Dat onderzoek zal in 2010 zijn afgerond. De vraag of de ov-reizigers in de provincie extra belasting moeten gaan betalen kan de bewindsman daarom nog niet beantwoorden. Ov-rijders of automobilisten gaan niet specifiek belasting betalen. Bezien zal worden of een nauwe aansluiting mogelijk is bij het takengebied van de provincie. Wellicht was het vreemd dat er alleen maar een belastinggebied was voor provincies op het gebied van automobilititeit terwijl het takenpakket van provincies over veel andere zaken gaan die daar niet bij aansluiten. Het kabinet is niet vooruitgelopen op bijvoorbeeld de omvang van een dergelijk belastinggebied. Dat hoeft niet noodzakelijkerwijs hetzelfde bedrag te zijn. De provincies voeren gesprekken met het kabinet over hun wensen op dit gebied.

Het kabinet houdt bij de BPM-afbouw de vinger aan de pols om onvoorziene effecten te voorkomen. De Kamer zal via voortgangsrapportages op de hoogte worden gehouden. Het is een groot project dat meerdere kabinetsperiodes bestrijkt.

Wat zijn de gevolgen van de hoge brandstofprijzen op dit moment? De accijns is een vast bedrag per liter en geen percentage van de prijs die wordt betaald aan de pomp. De hoge brandstofprijzen van dit moment leiden niet tot hogere accijnsopbrengsten maar eerder – doordat men minder tankt – tot lagere.

Nadere gedachtewisseling

De heer **De Krom** (VVD) zegt dat door alle aan de brandstofprijzen gebonden overheidsheffingen of -belastingen, gecombineerd met de verhoging van de diesel- en LPG-accijns, 1,1 mld. meer wordt opgebracht. Kan de staatssecretaris garanderen dat, wanneer de opcenten in de kilometerheffing verdwijnen – de basisprijs wordt immers gebaseerd op de vaste lasten inclusief de provinciale opcenten – een huishouden in Zuid-Holland met een of twee auto's, inclusief de provinciale belasting, niet meer betaalt dan nu? Mensen in dezelfde straat zullen vanaf 2012 verschillende bedragen betalen omdat de een vanaf 2012 wel onder de kilometerheffing valt en de ander niet. Zij zullen hun werkgever vragen of

er aanpassingen kunnen komen voor het woon-werkverkeer. Mensen zullen naar de rechter stappen. Hoe schat de staatssecretaris dit risico in?

Mevrouw **Roefs** (PvdA) vindt de door de bewindsman aangereikte reden over de «vluchtheuvelvariant» om de MRB voor motoren te verhogen niet valide: als geen kilometerheffing wordt ingevoerd, kan deze variant niet gelden. De andere reden dat de ene modaliteit niet wordt bevoordeeld ten opzichte van de andere vindt zij acceptabel. Zij hecht eraan, duidelijk te maken dat zij de toekomstige opcenten-heffing kritisch zal bezien. Bij bespreking hiervan met de provincies zal moeten worden bezien of voor dezelfde personen op een ander terrein een verlaging mogelijk is. Anders betaalt men dubbel.

De heer **Roemer** (SP) sluit zich bij deze vraag aan, mede omdat de brief hierover niet duidelijk is. Enerzijds is sprake van een financiële compensatie die richting provinciale opcenten weggeschreven wordt, anderzijds wordt een nieuwe provinciale belasting gesuggereerd. Kan de staatssecretaris duidelijk zeggen dat de mensen geen dubbele rekening op hun bordje krijgen?

De heer **Van der Ham** (D66) zegt dat het goed klinkt als gezegd wordt dat de nieuwe inkomsten voor de provincie niet via de mobiliteit worden geheven. Een ander punt uit het takenpakket betreft echter jeugdzorg. Hoe pakken de bewindslieden dit aan? Volgens een tekst op internet ontvangen alle provincies leges, vergoedingen voor provinciale stukken of verlenen diensten, zoals voor bepaalde milieuvergunningen en het bedienen van een brug. Via deze mogelijkheden kan extra geld worden geïnd, maar dat lijkt geen gemakkelijke weg. De heer Van der Ham is erg benieuwd naar een nadere uiteenzetting van de staatssecretaris. Binnen welk takenpakket van de provincie ziet hij mogelijkheden om belastingen te heffen? Een verhoging van de bijdrage voor het openzetten van een brug lijkt geen oplossing.

De heer **Koopmans** (CDA) is in verwarring gebracht over het punt provinciale opcenten. Het tarief voor kilometerheffing per kilometer moet bestaan uit de opbrengst van de BPM, plus de opbrengst van het Eurovignet, plus de opbrengst van de MRB-heffing, minus de provinciale opcenten. Dat bedrag moet gedeeld worden door het aantal gereden kilometers in Nederland. Als dat niet het geval is, is er nu een stevig probleem. Als de provinciale opcenten worden versleuteld in de kilometerheffing en als daarnaast een provinciale heffing mogelijk wordt gemaakt van meer dan 1 mld. is er sprake van een forse lastenverhoging. De staatssecretaris spreekt over een goed draagvlak. Tijdens de hoorzitting vonden echter de ANWB, VNO-NCW, Bovag-Rai en MKB-Nederland dat de wijze waarop de CO₂-heffing wordt ingevoerd geen goed idee. Wil de staatssecretaris met deze organisaties bezien of het mogelijk is, de termijn gekoppeld aan hun voorstellen te verlengen, zodat de milieu-opbrengst en het draagvlak groter zijn?

De heer **Cramer** (ChristenUnie) meent dat het laatste woord nog niet gezegd is over de stelling van de staatssecretaris dat motoren niet onder de kilometerheffing zullen vallen. De discussie over een systeemkeuze is principieel anders dan die over de vraag of alle voertuigen onder de kilometerbeprijzing moeten vallen. Vallen te zijner tijd alle voertuigen onder de kilometerbeprijzing?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is er verheugd over dat de aselechte invoering niet in beton gegoten is, maar waarom kan dit niet regionaal? Voor de afschaffing van de BPM wordt onder andere het milieucriterium genoemd. Wat heeft men aan niet-geoperationaliseerde criteria? De

bewindsman zegt dat nu op het milieueffect gelet wordt, maar is hij bereid om dit te operationaliseren?

De heer **Madlener** (PVV) vraagt welke groep mensen de staatssecretaris met deze belastingheffing van de weg jaagt. Wat vindt hij van het businessmodel: www.stuurhetcdanaarhuis.nl/?

Staatssecretaris **De Jager** wil de mythe doorprikken dat hogere olie-prijzen extra inkomsten voor de schatkist opleveren. Bij de pomp gaat het alleen om indexering en btw. De indexering betreft het in reële termen gelijk houden van de accijns. En wat de btw betreft: meer uitgaven aan de pomp leiden tot minder uitgaven elders, dus ook tot minder btw-opbrengsten. Hij licht toe dat accijnzen naar de schatkist gaan. De hogere olieprijs gaat naar olieproducerende landen. De schatkist profiteert van de aardgasprijzen, maar dat is een ander verhaal.

Kan, met het oog op de provinciale opcenten, per huishouden een garantie worden gegeven? Zoals de minister al aangaf, staan of vallen de uitgaven met het gedrag van dat huishouden. Wat gebeurt er met de totale inkomsten en uitgaven met dit systeem? Per saldo verdwijnt de accijnsderving in het EMU-saldo. De schatkist neemt die voor zijn rekening. Opbrengsten aan de ene kant en uitgaven aan de andere kant lopen ongeveer gelijk, afgezien van de systeemkosten. Er wordt minder gereden en daar wordt de automobilist voor beloond, maar dat betekent minder opbrengsten voor de overheid. De opcenten zitten nu in de motorrijtuigenbelasting. Die worden versleuteld in het kilometertarief. Omdat burgers in het totaal minder gaan betalen, is er ruimte voor een nieuw belastinggebied.

De staatssecretaris licht toe dat het gegeven dat minder wordt gereden ten goede komt aan de automobilist. Het moet echter uit de lengte of de breedte. Van het bedrag van 7 mld. blijft globaal 5 mld. over voor de automobilist. Een deel van het verschil van 2 mld. is accijnsderving en een ander deel betreft de uitverdieneffecten. De provinciale opcenten zijn ongeveer hetzelfde als deze uitverdieneffecten. Deze opcenten zitten momenteel in de motorrijtuigenbelasting. Die worden meegenomen in het kilometertarief. Er blijft ruimte over voor een nieuw belastinggebied buiten de automobilititeit. Voor het land resteert gemiddeld een totale heffing van kilometerbeprijzing die lager uitvalt dan de autobelastingen nu, inclusief het nieuwe provinciale belastinggebied. De inkomstderving op het gebied van de automobilist is groter dan het nieuwe belastinggebied. De staatssecretaris beaamt de opmerking van de heer Koopmans dat de gemiddelde automobilist volgens het regeerakkoord netto per saldo niet meer zal gaan betalen.

Reagerend op de opmerking van mevrouw Roefs dat degene die na de invoering van de kilometerheffing hetzelfde aantal kilometers rijdt dubbel zal gaan betalen, zegt de bewindsman dat de automobilist voor 100% wordt beloond als hij minder gaat rijden. Hij krijgt een voordeel als hij minder gaat rijden en dat voordeel betekent ongeveer 2 mld. lagere inkomsten voor de overheid. Het huidige belastinggebied van de provinciale opcenten is ongeveer 1,1 mld. Er is technisch de aanname gemaakt dat dit bedrag in een provinciaal belastinggebied zal terugkomen. Dit is echter afhankelijk van de omvang van het bedrag en van de onderhandelingen met de provincies. Een bedrag van ongeveer 800 mln. aan accijnsderving komt überhaupt, zelfs voor de burgers, niet terug. Op macroniveau is er sprake van een lastenbesparing door deze operatie.

Leges behoren kostendekkend te zijn. Het is niet de bedoeling dat bijvoorbeeld de jeugdzorg wordt belast. Als het zwaartepunt voor een provincie op het aanleggen van wegen ligt, is het logisch om iets in de sfeer van de automobilist te vinden. Wanneer een provincie meer kosten uitgeeft aan haar ingezetenen, denken de provincies zelf – het kabinet heeft hierover nog geen standpunt ingenomen – in de richting van een ingezetenen-

belasting. Zij moeten hierover nog een standpunt innemen in een overleg met de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken.

Met de sector heeft recent overleg plaats gehad over de CO₂ en over de wijze van uitvoering. De sector voelt om andere redenen niet veel voor de CO₂-belasting. Het kabinet heeft gemeend dat het met deze voorstellen recht doet aan de motie-Cramer c.s. Er vindt goed overleg plaats, maar overeenstemming kan niet worden gegarandeerd.

In verband met de uitvoerbaarheid en anticipatiegedrag is gekozen voor een regionale aanpak van de aselechte ingroei. Mensen die in de regio met een kenteken van daarbuiten rijden, hebben geen kilometerbeprijzing maar men kan hen niet de toegang weigeren. Op deze manier kan worden opgetreden tegen bijvoorbeeld leasemaatschappijen die in een andere provincie geregistreerd staan.

In antwoord op de vraag over de criteria voor de afbouw van de BPM zegt de staatssecretaris dat er geen harde doelstellingen zijn waarop gestuurd kan worden. Het is te prematuur om daarover concrete uitspraken te doen. Het kabinet houdt de vinger aan de pols. Er wordt gekeken naar milieueffecten, budgettaire overwegingen, het wagenpark, welvaarts-effecten en congestie-effecten. De minister zal ingaan op de vraag van de heer Madlener naar de totale effecten.

Op de vraag van de heer De Krom om een brief waarin de «belasting-wisseltruc» rondom de provinciale opcenten wordt uitgelegd met cijfers, feiten en effecten antwoordt de staatssecretaris dat hij schriftelijk nader wil ingaan op de koppeling met de provinciale opcenten, hoewel hij de Kamer hierover al een brief heeft geschreven. Hij wijst erop dat pas in 2010 de besluitvorming rond provinciale opcenten bekend is, reden waarom hij voorstelt de discussie met het IPO af te wachten en daarna de Kamer een brief te sturen.

In reactie op de opmerking van de heer Cramer dat de gevraagde brief veel onduidelijkheden kan wegnemen en de conclusie van mevrouw Roefs dat een eventueel voorstel in 2010 niet alleen kan gelden voor een belasting voor mensen in de provincie, omdat er elders niets wordt weggehaald – zij beziet de operatie niet alleen macro; zij kijkt naar de mensen die hiermee te maken hebben – zegt de bewindsman dat naar de lasten zal worden gekeken. Een discussie hierover valt onder de aspecten lastenverlichting en lastenbesparing. De automobilist zal ongeveer macro 2 mld. minder betalen. Een gedeelte daarvan komt terug in het provinciale belastinggebied. Dit betekent niet dubbel betalen of een opvang voor 100%. Voor een deel vangt de schatkist het op. Als de kilometerbeprijzing en alle belastingen bij elkaar worden opgeteld, betaalt gerekend over heel Nederland de inwoner gemiddeld iets minder. De uitwerking voor 2010 kan pas besproken worden als duidelijk is wat de provincies willen. Het is nog onduidelijk of zij een apart belastinggebied willen. Het kabinet geeft de provincies op dit punt de ruimte.

De heer Koopmans vroeg om de gevraagde brief aan het eind van het zomerreces aan de Kamer te sturen omdat er ruimte zit tussen de eerdere brief van het kabinet en wat de bewindsman nu naar voren brengt. De staatssecretaris zegt dat hij de provincies niet kan opjagen om nu al een standpunt in te nemen. Wel kan hij in de nu door de Kamer gevraagde brief de al eerder in een vorige brief naar voren gebrachte standpunten wederom naar voren brengen. Pas in 2010 kan hij concreet ingaan op het provinciale belastinggebied.

De **voorzitter** concludeert dat de boodschap aan de staatssecretaris duidelijk is: probeer op korte termijn de door de Kamer gevraagde brief te sturen. De bewindsman moet er rekening mee houden dat hij deze week weer naar de Kamer moet komen in verband met een plenaire afronding van het debat.

Minister **Eurlings** zegt dat de Kamer en het kabinet via halfjaarlijkse rapportages met elkaar in gesprek blijven over dit grote project. Er wordt nu een eerste stap gezet voor de stelselwijziging. De staatssecretaris heeft de ins en outs van de fiscale besluiten uit de doeken gedaan. De bewindsman is zeer blij met het kabinetsbesluit om de BPM tot nul af te bouwen. Dit is een absolute must om het draagvlak te behouden. De weggebruikers wordt een eenvoudig systeem aangeboden. Er blijven geen «belastingknoppen» over waaraan in de toekomst nog gedraaid kan worden. Men betaalt voor wat men rijdt. Met het fiscale plan van het kabinet is een stevig fundament voor de kilometerprijs gelegd. De lasten-neutraliteit is gegarandeerd. Automobilisten zijn per saldo beter af. Het is een complexe systeemwijziging. Het kabinet heeft besloten om de belastingderving wegens minder gereden kilometers ten laste van de algemene middelen te brengen en niet te verrekenen in een stijgende kilometerprijs. De overheid zal dit financieren omdat de apparatuur van de eerste tijd nog niet tot de standaarduitrusting van auto's behoort. Om de huidige belastingen te kunnen innen worden kosten gemaakt. De Kamer heeft eerder aangegeven dat deze in het nieuwe systeem met de kilometerprijs begrensd moeten worden op 5%. De regering heeft dit overgenomen en in het coalitieakkoord vastgelegd. 5% geldt voor een volledig werkend systeem, waarbij alle vaste belastingen zijn omgezet. De kilometerprijs is in het coalitieakkoord en het beleidsprogramma aangekondigd. Afgelopen november is besloten over de invulling. Op 6 februari is hierover het debat gevoerd. Met het kabinetsbesluit toen is de uitwerkingsfase begonnen. Een eerste uitwerking staat in de basis-rapportage.

Het partieel uitvoeringsbesluit bevat met het implementatieplan besluiten die nodig zijn voor de certificering en aanbesteding van de onderdelen van the proof of concept, het technisch testen. Dit technisch testen is noodzakelijk. Als de Kamer vandaag akkoord gaat met het besluit, kunnen in de nazomer de voorbereidingen starten. De bewindsman houdt vast aan zorgvuldigheid boven snelheid. Als de Kamer een andere keuze maakt, is het mogelijk dat de tijdsplanning uitloopt.

Parallel aan de aanbesteding wordt gewerkt aan het wetsvoorstel kilometerprijs. Dit voorstel ontvangt de Kamer rond de komende jaarwisseling. Hiermee worden besluiten genomen over de tarieven, de privacy-waarborgen, maatregelen tegen fraude en de handhaving.

Pas na de wetsbehandeling wordt een definitief uitvoeringsbesluit genomen voor het totale systeem, inclusief het investeringsbudget. Het definitieve uitvoeringsbesluit ontvangt de Kamer rond de tweede helft van 2009. Als de Kamer hiermee akkoord gaat, zullen in 2010 en 2011 de systeemtesten plaatsvinden.

Pas als alle seinen op groen staan, kan de vlag uitgaan voor het implementatiebesluit en treedt het nieuwe systeem in werking. De minister benadrukt dat hij hecht aan een stap-voor-stap-benadering. Experts en accountants kijken gedurende het gehele proces mee. Internationale topexperts worden hierbij ingeschakeld. De sector heeft recent bekend gemaakt dat het percentage van 5 gehaald kan worden. Het bij de rapportage gezonden accountantsrapport is kritisch en signaleert punten die verbetering behoeven. Terecht heeft de auditdienst oog voor de fase waarin het project verkeert. De gezamenlijke conclusie is dat in deze fase nog niet alles kan worden uitgekristalliseerd. Bij de overgang naar de uitvoeringsfase zullen opnieuw audits worden uitgevoerd op kritische onderdelen van het project. Er is een auditcomité opgericht dat toeziet op het opstellen en uitvoeren van een auditprogramma.

Bij elk go/no go-besluit zal een gateway review plaatsvinden door topexperts. De door deze experts aangegeven punten om nader uit te werken, het organisatiemodel, de publieke en organisatiestructuur en de planning, bevestigen het eigen beeld. Deze punten worden nogmaals getoetst voordat definitieve financiële verplichtingen worden aangegaan.

De TCI-lessen heeft de minister duidelijk op het netvlies staan. Hij waarschuwt dat uitstel van de operatie consequenties heeft voor de planning van het tijdpad.

Minister Eurlings benadrukt de zorgvuldige procedure bij de invoering van de kilometerbeprijzing. Hij vraagt de Kamer heden toestemming voor het starten van een testprogramma dat zo wie so moet worden uitgevoerd, los van de vraag over keuzes voor invoering. Tevens wordt de Kamer gevraagd, in te stemmen met de veelbelovende mobiliteitsprojecten in zes gebieden. Deze projecten zijn in lijn met de activiteiten van de heer De Waal in het kader van de taskforce mobiliteitsmanagement.

De bewindsman neemt aan de hand van een ter vergadering uitgedeelde indicatieve lijst de principes van de bekostiging met de Kamerleden door. Tijdens de persconferentie van 31 mei jl. waren de minister en de staatssecretaris opgetogen omdat het financiële besluit een eerlijk besluit is dat past binnen de principes van de kilometerbeprijzing zoals deze jarenlang is vormgegeven. Verder gaat door het besluit de gemiddelde burger er macro op vooruit. Ook de kosten voor de automobilist zullen in de toekomst macro minder zijn.

De MRB (Motorrijtuigenbelasting), de BPM (Belasting Personenauto's en Motorrijwielen) en het Eurovignet brengen 7 mld. op. Hier zitten de opcenten niet bij. In het nieuwe systeem brengt de kilometerprijs ook 7 mld. op. Dat is eerlijk: gelijk oversteken. Deze stelling is gebaseerd op cijfers van alle gerenommeerde planbureaus in Nederland, waaronder het CPB.

Wat betekent dit voor de automobilist in de toekomstige situatie ten opzichte van nu? Los van het gelijk oversteken, is bepaald dat de 800 mln. accijnsderving niet in rekening wordt gebracht. Deze derving neemt de schatkist voor haar rekening. De nieuwe provinciale belasting – die maximaal 1,1 mld. zal bedragen – zal niet aan de automobilititeit worden opgehangen. Het maximum van 5% voor een hogere exploitatielast van dit systeem komt uit op 400 mln. Indicatief betekent dit voor de huidige systematiek 8 mld. lasten. Met de nieuwe systematiek zijn de lasten voor de automobilist 1,5 mld. lager.

De Kamer heeft opgemerkt dat de burger in het algemeen met een nieuwe provinciale belasting te maken krijgt. Het is onnodig dat deze belasting even hoog uitvalt als de opcenten van de laatste jaren. In de brief van 31 mei staat dat de positieve effecten van de stelselwijziging kilometerbeprijzing bij de start van een volgend kabinet zullen worden gezien. Het is mogelijk dat een deel van de positieve effecten richting de provincies gaat waardoor zij minder belasting hoeven te heffen. De opcenten nu bedragen 1,1 mld. Uit het laatste staatje op de rondgedeelde lijst blijkt dat de lasten voor de burger in het algemeen macro lager zijn in de nieuwe situatie.

Desgevraagd merkt de bewindsman op dat uit de indicatieve lijst blijkt dat de burger niet tweemaal betaalt, omdat de kilometerprijs niet meer zal opbrengen dan momenteel wordt opgehaald met de BPM, MRB en het Eurovignet zonder opcenten. Wat nu zonder opcenten wordt opgehaald, is het bedrag dat in het eerste jaar van de kilometerprijs ook met de kilometerprijs wordt opgehaald. Dit wordt bedoeld met het gelijk oversteken. Als er dubbel zou worden betaald, zou het staatje duidelijk moeten maken dat in de nieuwe situatie met de kilometerprijs 8 mld. wordt opgehaald, namelijk 6,9 mld. indicatief plus 1,1 mld. opcenten.

Het woord «stelpost» bij het bedrag 1,1 mld. is gebruikt omdat gesprekken gaande zijn met het IPO en de provincies over de hoogte en de componenten waaruit het bedrag zal zijn opgebouwd. Een dilemma bij dit soort stelselwijziging is dat de negatieve effecten budgettair moeten worden meegenomen. Positieve effecten kunnen optreden bij een bijgesteld economisch groeimodel door zo'n stelselwijziging. Hiertoe kan echter pas bij een volgende kabinetsvorming worden besloten. Qua principes staat

het indicatieve staatje als een huis en op deze principes kan de Kamer de regering afrekenen.

Het systeem is eerlijk omdat er niet meer betaald wordt, sterker nog, in de nieuwe situatie wordt minder betaald. Als dit systeem niet wordt ingevoerd, had in de nota Mobiliteit tot het jaar 2020 tussen de 6 en 7 mld. extra uitgetrokken moeten worden voor het aanleggen van wegen. Alle huishoudens plus degenen zonder auto hadden hieraan moeten meebetalen en nu kunnen deze bedragen aan andere doeleinden worden uitgegeven, waarbij ook milieudoeleinden worden gediend. De staatssecretaris noemde al de optie ingezetenenbelasting. In het verre najaar krijgt de Kamer hierover een brief. Het is echter de vraag of de nieuwe provinciebelasting op 1,1 mld. uitkomt. De berekening is nu uitgegaan van het maximum, een negatief scenario.

Het CPB heeft de benodigde berekeningen gemaakt, maar de komende jaren komen er steeds nieuwe berekeningen. Uit de berekeningen nu blijkt dat mensen ongeveer 10% minder zullen gaan rijden. Maar als er meer gereden wordt, is dit ook geen probleem: het blijft een kwestie van gelijk oversteken die budgettair moet worden verwerkt. Uit onderzoek blijkt dat mensen als ze standaard niet meer per kilometer hoeven te betalen aan wegenbelasting, enzovoorts, de auto bewuster gaan gebruiken. De kostenvergelijking met het treingebruik wordt ook reëler. Iemand die in een sterk vervuilende auto rijdt, ook een tweedehands exemplaar waarvan de BPM allang is afgeschreven, zal per kilometer veel meer moeten gaan betalen. De discussie over de vraag hoe dit per individu uitpakt, zal aan de hand van nader beschikbare gegevens rondom de jaarwisseling worden gevoerd.

Ingaande op de vraag naar de becijfering van de effecten verwijst de bewindsman naar de huidige en toekomstige gegevens van het CPB. De cijfers zijn indicatief; de principes van het kabinet echter niet. De burgers gaan niet meer betalen, zij gaan er macro enigszins op vooruit en de automobilist gaat er in de nieuwe situatie zeker op vooruit. Hoewel buitenlandse systemen niet helemaal vergelijkbaar zijn, is daaruit gebleken dat beprijzingssystemen effect op het gebruik van de auto hebben. Men gaat ervan uit dat zeven jaar na introductie het systeem onderdeel is van de autonavigatieset. De overheid doet een grote geste door de eerste generatie te financieren.

Voor het partieel uitvoeringsbesluit waarmee de testen voor de kilometerprijs kunnen starten en de mobiliteitsprojecten wordt nadrukkelijk de toestemming van de Kamer gevraagd. Het testen, een bedrag van 167 mln., moet gebeuren. Voor de projecten in het land is een bedrag van 100 mln. becijferd. Met de TCI-lessen op het netvlies wil de minister door naar het partieel uitvoeringsbesluit. Hij vraagt vandaag het akkoord van de Kamer voor het gekozen organisatiemodel, met de voorlopige functionele eisen van het systeem en met de start van de certificering en de aanbesteding van de ingrediënten van de proof of concept: het starten van mobiliteitsprojecten. Voor de allocatie van het benodigde budget, 167 mln. en 100 mln., zullen verplichtingen worden aangegaan ter contractering. Tot het volgende go/no-gomoment te weten het uitvoeringsbesluit, is het budget voor het testen 167 mln. Dit budget is op de begroting van VenW gereserveerd. Bij de begroting voor 2009 en volgende zal dit zijn gealloceerd. De eerder genoemde stap-voor-stap-benadering betekent dat de bewindsman nog niet op alle vragen een antwoord paraat heeft. In dit proces wordt van grof naar fijn gewerkt.

De heer Duyvendak kwam in eerste termijn nadrukkelijk terug op nut en noodzaak van de invoering van de kilometerprijs. Deze discussie is uitgebreid aan de orde geweest, ook tijdens het vaststellen van de nota Mobiliteit. De doelen van het beleid zijn bereikbaarheid, veiligheid en milieu. Deze doelen zijn in de nota Mobiliteit vastgepind. Ook is aangegeven hoeveel de kilometerprijs daaraan bijdraagt. In dat kader vroeg mevrouw Roefs of de LMCA (landelijke markt- en capaciteitsanalyse wegen) het

instrument is waarmee elke twee jaar de vinger aan de pols gehouden wordt. Er vindt een tweejaarlijkse update van de nota Mobiliteit plaats. Daar valt de LMCA onder. Hierin wordt de kilometerprijs meegenomen. Deze vinger aan de pols zegt alleen iets over het effect van de kilometerprijs op het wegennet. De effecten van onder andere het wagenpark worden in voortgangsrapportages over Anders Betalen voor Mobiliteit nadrukkelijk meegenomen.

In eerste termijn zijn er vragen gesteld over de timing van dit besluit, voor het reces. De bewindsman moet zich bij de aanbesteding houden aan alle wetten en regels van de Europese aanbestedingslijn. Om 2011 te halen is het nodig om in augustus een aankondiging van de aanbesteding te publiceren. Daarom is het hem welkom als de Kamer voor het reces het noodzakelijke besluit kan nemen voor die aankondiging. De actuele planning op basis van het implementatieplan laat zien dat 2011 alleen gehaald wordt als alles meezit. Op de vraag van de heer Van der Ham hierover zegt de minister dat het kabinet alle producten die hij in november aankondigde tot nu toe heeft geleverd. Hij wijst op het fiscaal plan, de basisrapportage, het partieel uitvoeringsbesluit, het implementatieplan en de nadere uitwerking van de mobiliteitsprojecten. De marktpartijen achten de realisatie in 2011 haalbaar, maar het wordt een dubbeltje op zijn kant. Er mogen zich, zoals ook in de stukken staat, geen risico's voordoen. Het kabinet heeft voor het organisatiemodel gekozen voor een hoofdspoor naar een markt voor private dienstverleners en een garantiespoor naar een dedicated backoffice. In alle gevallen gaat het om gecertificeerde apparatuur in de auto. Deze certificering is van belang omdat het onder andere het ophalen van belastinggeld betreft. Het College Bescherming Persoonsgegevens wil weten hoe zo'n kastje functioneert zodat op het vlak van privacy het groene licht kan worden gegeven. De bewindsman zegt toe hierover op een later tijdstip de Kamer een brief te sturen inhoudende het punt waarom enerzijds de certificering geen sta-in-de-weg is, en anderzijds positieve kanten heeft voor waarborging van privacy. De kern ligt echter bij het functioneren. Het advies hierover van PricewaterhouseCoopers is de Kamer toegezonden. Het is belangrijk je te realiseren dat de markt – die in alle gevallen open is voor concurrentie – 85% van de kosten omvat. Het grootste deel wordt dus sowieso aan de markt gevraagd. Voor de backoffice ziet de minister een toekomst waarin de private multiple service providers de kilometerprijs uitvoeren. Dat is het hoofdspoor. De partijen werken in een open markt en nieuwe partijen kunnen toetreden. Verwacht wordt dat in deze open markt value added services ontstaan die echter deels niet kunnen worden voorspeld. Extra diensten kunnen wellicht opbrengsten opleveren waardoor de systeemkosten omlaag kunnen. De markt heeft de bewindsman recent ingeseind dat het niet zo'n vaart loopt met de ontwikkeling van de value added services. Marktpartijen temperen op dit moment de verwachtingen over de opbrengsten en de mogelijkheid tot kruissubsidiëring. Zij geven aan dat een vergoeding van de Staat daarom wenselijk is voor een sluitende businesscase. De markt heeft grote belangen. Dit alles is een onderdeel van het spel dat wordt gespeeld. De value added services en de kilometerprijsmarkt moeten de kans tot ontwikkeling krijgen en de bewindsman geeft deze kans.

Er wordt gewerkt met een model van multiple serviceproviders maar daar zit een risico aan. De Staat heeft geen contracten met deze providers omdat daarmee de markt wordt afgesloten. Wel wordt getoetst of private providers voldoende kwaliteit hebben en betrouwbare partners zijn. Bij een zich nog ontwikkelende markt is onduidelijk of de private partijen actief worden en veel diensten zullen leveren. Daarom wordt naast het hoofdspoor als terugvaloptie voor een garantiespoor gekozen in de vorm van een backoffice onder publieke regie in combinatie met gecertificeerde kastjes. De hoofdlijn is gericht op multiple serviceproviders: de markt.

De bewindsman merkt op dat geen implementatieproject voor het MSP-model is ingezet omdat de overheid randvoorwaarden aangeeft. Tevens geeft zij aan dat als de markt kan leveren – en de bewindsman verwacht dat dit mogelijk is – dit dan ook het spoor van die markt wordt. Uiteraard moet er wel een terugvaloptie zijn. Direct na de zomer wordt met de certificering gestart. De markt krijgt snel duidelijkheid hierover. Om de voorbereiding van het systeem in gang te kunnen zetten voor de certificering en aanbesteding is het van belang, de functionele eisen voorlopig vast te stellen. Bij het formuleren van de functionele eisen staan twee grote belanghebbenden centraal: de gebruiker en de schatkist. De gebruiker verdient een gebruiksvriendelijk en betrouwbaar systeem. De schatkist is gebaat bij een systeem dat niet te veel kost en dat de zekerheid biedt dat de verschuldigde belastingopbrengsten worden binnengehaald. Vanuit deze constatering gaat de bewindsman in op de vragen van de heren Van der Ham en Cramer. In het kader van de privacy zijn de functionele systeemeisen gericht op een decentrale opslag van verplaatsingsgegevens. Deze moeten immers worden gezien als privacygevoelige persoonsgegevens. Hierover wordt formeel advies gevraagd aan het College Bescherming Persoonsgegevens. De kosten, verbonden aan de decentrale gegevensopslag – de opslag in het kastje zélf – zijn ten opzichte van andere technische oplossingen waarbij gegevens continu worden doorgeseind naar de centrale opslag, niet significant hoger. De heer Cramer heeft aarzelingen bij de uitzondering voor motorrijders. Hij is bang voor nog meer uitzonderingen. In februari jongstleden is hierover met de Kamer gedebatteerd. De bewindsman kiest er politiek voor om de motorrijders van de kilometerprijs uit te zonderen omdat de kosten absoluut niet opwegen tegen de baten. Hierbij spelen extra technische vraagstukken – kastjes moeten tegen weer en wind kunnen – en handhavingsvraagstukken een rol. Een motor heeft maar aan een kant een kentekenplaat waardoor voor dezelfde soort betrouwbaarheid voor de handhaving extra kosten gemaakt moeten worden: 650 mln. extra tot 2020. De minister zal zijn argumenten in een schriftelijke beantwoording gedetailleerd weergeven.

Ook de heer De Krom had een vraag over uitzonderingsgroepen. De kilometerprijs geldt in beginsel voor alle weggebruikers, maar uitgegaan wordt van huidige belastingen waarin ook uitzonderingsgroepen zijn opgenomen. Later in het jaar moeten hiertoe definitieve keuzes worden gemaakt.

Twee volgende deelbesluiten betreffen de certificering en de aanbesteding. Met het programma van eisen in de hand kan gestart worden met certificering van serviceproviders, het kastje en de aanbesteding van onderdelen van de technische tests: the proof of concept. Dit is de kern van het besluit waar het heden om gaat. Hiervoor wordt 167 mln. gevraagd. Gestreefd wordt naar een open markt. De meest cruciale onderdelen van het systeem worden getest: de dedicated backoffice, het handhavingsconcept, het trusted element en de registratieapparatuur. Op de vraag van mevrouw Roefs antwoordt de minister dat gekozen is voor meerdere partijen die de registratieapparatuur voor de testen zullen leveren, omdat daarmee de toekomstige situatie van een open markt met verschillende kastjes vroegtijdig kan worden getest. Tot slot wordt voor de uitvoering van de testen en de systeemintegratie in deze aanbesteding tevens een partij geselecteerd die helpt bij de uitvoering daarvan. Om de aanbesteding op tijd te hebben afgerond wil de minister de aankondiging in augustus uitsturen. Dit staat ook in de planning. Door de aankondiging al in augustus te plaatsen, kan de bewindsman tegen het eind van het jaar met de dan compleet uitgewerkte specificaties in gesprek gaan met aanbieders. Omdat bij de aanbesteding van de kastjes de aanbieders ook gevraagd wordt een prototype te leveren, is dat proces begin 2010 rond. Deze prototypes geven concreet zicht op de werking van de registratieapparatuur.

In de Europese Unie spelen twee potentieel invloedrijke dossiers een rol, de internationalisering van externe kosten – vragen hierover zijn schriftelijk beantwoord – en de Europese Elektronische Tolservice, de EETS. De heren Roemer, Koopmans en De Krom spraken hun voorkeur hiervoor uit. Het kabinet zet in op de ontwikkeling van een specifiek Nederlands certificeringsschema omdat wachten op de internationale ontwikkelingen rondom de EETS betekent dat 2011 niet gehaald wordt. Volgens de laatste inzichten betekent het ook dat Nederland pas op zijn vroegst rond 2014 kan beginnen. Het aankondigen van een Europese standaardisering wil nog niet zeggen dat zij er daadwerkelijk is. Belangrijke componenten van het registratiesysteem maken gebruik van DSRC (Dedicated Short Range Communications), GSM en GPS en zijn daarmee in lijn met de Europese interoperabiliteitsrichtlijn. De minister volgt nauwkeurig de ontwikkelingen van het EETS-dossier. Hij brengt Nederlandse inzichten actief in zodat de kans groot is dat wat Europa doet, in lijn is met waarmee Nederland begint. In bilateraal verband concentreren de relaties zich nadrukkelijk op Frankrijk, België-Vlaanderen en Duitsland in verband met de vrachtbeprijzing.

Sprekend over het spitstarief en de positie van de regio Amsterdam wil de minister samen met de noordvleugel op korte termijn bezien hoe het spitstarief na de introductie van de kilometerprijs kan worden ingevoerd. Dit moet gebeuren binnen de randvoorwaarden van het systeem en zonder concurrentienadeel voor de regio. Mevrouw Roefs en de heer Duyvendak vroegen of het mogelijk is om regionaal in te groeien en een snellere start met het spitstarief in Amsterdam. Staatssecretaris De Jager gaf eerder de verschillende redenen aan op basis waarvan het kabinet een voorkeur heeft voor de aselechte ingroei. Dit is een praktisch uitgangspunt. Het risico van het ontduiken van de kilometerprijs door met name de veelrijders doet zich bij beide systemen voor, maar bij een aselechte aanpak is het moeilijk inschatten welke groep aan de beurt is. Het kabinet is niet dogmatisch op dit punt; zijn keuze heeft onder andere te maken met controle- en handhavingsaspecten en budgettaire zekerheid. Het is overigens niet juist dat Amsterdam pas in 2016 met de spitsheffing begint. De komende tijd zal in overleg met de noordvleugel de opties worden bezien om eerder te beginnen. Met het spitstarief wordt voorzichtig ingegroeid – iets duurder in de spits en iets goedkoper daarbuiten – om de effecten te bezien. Het is de wens om zo snel mogelijk de filedruk op de regio-Amsterdam weg te nemen. Dit gebeurt in goed overleg met de heer Herrema en andere regionale bestuurders.

Hoe scherp de planning ook is om te starten met de kilometerprijs, effecten op bereikbaarheid en doorstroming zullen even op zich laten wachten en dat is te lang voor weggebruikers die constant te maken hebben met een haperend verkeerssysteem. Daarom wordt, naast beprijzing op de middellange termijn, ook ingezet op bewustwording op de zeer korte termijn. Voor 1 september 2008 presenteert de Taskforce mobiliteitsmanagement onder leiding van Lodewijk de Waal voorstellen voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en arbeidsvoorwaarden. De Taskforce ziet voor 1 september op verzoek van de minister toe op regionale convenanten. Mobiliteitsprojecten waarvoor 100 mln. is vrijgemaakt zijn daar een belangrijk onderdeel van. De bewindsman vraagt toestemming van de Kamer voor de aanpak van de mobiliteitsprojecten en het budget, zodat de eerste projecten in de loop van 2009 in bedrijf kunnen. De projecten dienen nadrukkelijk meerdere doelen, zoals bewuste mobiliteitskeuzes en gedragsverandering om de spits te mijden. Het wordt zeer op prijs gesteld dat het bedrijfsleven hier zijn best voor doet. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de wens van de heer Roemer om alternatieven sterk te stimuleren. Ook het rijden buiten de spits is een belangrijk alternatief. Een eerste slag is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van de moeilijkste regio's met resultaat op korte termijn in deze periode. Mobiliteitsprojecten geven het bedrijfsleven kansen om te

oefenen met de techniek en gedragseffecten met het oog op Anders Betalen voor Mobiliteit (ABM). Ook dit is een aanloop naar de kilometerprijs. Het mobiliteitsmanagement is een essentiële voorwaarde voor de uitvoering van spitstarieven. Mobiliteitsprojecten fungeren in die zin als een startmotor om marktpartijen en stakeholders in beweging te krijgen voor ABM.

De minister vraagt heden aan de Kamer het groene licht om de eerste stap te zetten in de aanbesteding van het eerste stuk beprijzen in Nederland. De technische testen moeten zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Informatie uit deze testen is nodig voor volgende keuzes. Via de aanbesteding, de testen en de regionale mobiliteitsprojecten krijgt men meer informatie over de kostenontwikkeling van het systeem, de technische prestatie en de alternatieven. Dit is nodig om verstandige stappen te kunnen zetten op weg naar Anders Betalen voor Mobiliteit. Op latere momenten, bij het uitvoeringsbesluit en het implementatiebesluit, komt de minister bij de Kamer terug om uitgebreid te spreken over nadere grote beslissingen: worden de testen opgeschaald en wordt het systeem gebouwd?

De **voorzitter** merkt op dat op verzoek van de Kamer het door de minister gepresenteerde overzicht met de indicatieve cijfers als bijlage bij dit verslag zal worden gevoegd.

De heer **Roemer** (SP) memoreert een citaat uit de brief van de minister: «Met het oog op de verdere voorbereiding heb ik de functionele eisen uitgewerkt tot het daartoe noodzakelijke niveau. Het systeem ligt daarmee op hoofdlijnen vast. Daarmee plaats ik expliciet de kanttekening dat door parallelschakeling van wetgeving en aanbesteding grote scopewijzigingen tijdens de aanbestedingsprocedure aanbestedingsrechtelijk niet mogelijk zijn en zullen leiden tot het afbreken...».

Hieruit blijkt dat weinig op hoofdlijnen kan worden aangepast, terwijl de implementatieplannen en de resultaten van de gateway-commissie nog niet bekend zijn. De auditcommissie vindt dat het project niet toe is aan een uitvoeringsprojectfase. Negatieve gevolgen voor burgers worden naar achteren geschoven en over de implementatiekosten bestaat geen duidelijkheid. Uit de beschikbare stukken blijkt dat het percentage van 5 wordt overschreden. De SP-fractie gaat niet akkoord met de door de minister gevraagde goedkeuring voor te ondernemen stappen.

De heer **De Krom** (VVD) vindt dat het kabinet doet alsof het om een onschuldige no regret-beslissing gaat. De facto wordt echter een point of no return gepasseerd en wordt de uitvoeringsfase in gang gezet. Hij memoreert zijn eerste termijn waarin hij uiteenzette waarom dit moment, gegeven alle onzekerheden, nog niet is aangebroken. Hij leest de volgende citaten voor: «De parlementaire controle op het kilometerheffingsproject schoot tekort. De Tweede Kamer heeft weliswaar de hand gehad in een groot aantal aanpassingsmaatregelen, maar heeft nooit werkelijk greep gehad op de initiële besluitvorming. De Tweede Kamer liep stelselmatig achter de feiten aan en tegelijk verloor het ministerie van Verkeer en Waterstaat de greep op het budget. De keuzes van de Tweede Kamer en de wijze waarop die tot stand zijn gekomen, hebben veel onbegrip gekweekt en veel mensen in het directe belang geraakt. Zij hebben geleid tot een miljardenproject met een matig maatschappelijk draagvlak en een onzekere economische draagvlakbasis. De wijze waarop de Tweede Kamer tot besluiten is gekomen, was gedwee en weinig dualistisch, ondanks hoog oplopende debatten, kritische onderzoeken en een groot aantal afgedwongen aanpassingsmaatregelen. Dat heeft het gezag van de Staten-Generaal als hoogste democratisch orgaan van Nederland aangetast. Zo mag dat in de toekomst niet meer gaan. De politieke besluitvorming kan uit de hand zijn gelopen, maar evengoed kan de oorspronkelijke projectopzet irreëel, want te minimalistisch zijn geweest. Een project

dat in de eerste opzet niet voldoende anticipeert op maatschappelijke gebruikseisen en randvoorwaarden zal vroeg of laat met scope-uitbreidingen en daarmee samenhangende prijsverhogingen te maken krijgen ...». «De verwerking van de informatie door de Tweede Kamer moet beter. De Tweede Kamer heeft meer mogelijkheden nodig om de aangereikte informatie te kunnen doorgronden en beoordelen. De les uit het kilometerheffingstraject is dat ervoor moet worden gezorgd dat de discussie over een potentieel groot project altijd start met een correcte probleemanalyse, uitmondend in een heldere probleemstelling en een scherpe definiëring van de te bereiken doelen.» ... «Vooral de besluitvorming over de kilometerheffing was gebaseerd op een combinatie van vrees, hoop en geloof en niet zozeer op onderzoek, debat en creativiteit. Al vroeg in het proces werden veronderstellingen over nut en noodzaak binnen het kabinet en het departement tot geloofsartikelen verklaard, zowel over de aard en de ernst van het probleem als over de merites van de oplossing. Deze werden niet meer ter discussie gesteld, zelfs niet toen er »buiten« ophef ontstond en er redenen voor gerede twijfel aan de fundamenteën van het beleid zich opstapelden.» De heer De Krom benadrukt dat dit citaten zijn uit het verslag van de Tijdelijke commissie infrastructuurprojecten. Het is schokkend te zien dat de Kamer in precies dezelfde val dreigt te stappen als waarop de commissie-Duivesteijn inder tijd heeft gewezen.

Tot slot vraagt hij aan de heer Koopmans of de PvdA en het CDA een motie zullen indienen om af te zien van de ombouw van BPM tot een CO₂-belasting.

De heer **Van der Ham** (D66) merkt op dat velen erop anticiperen dat het project fout zal gaan en dat de conclusie is dat er helemaal niets moet gebeuren. Het kabinet en de Kamer kunnen zich dat echter niet permitteren. De kilometerheffing is de afgelopen tien jaar al onderdeel van het publieke en maatschappelijke debat. Omdat niet bekend is welke techniek de beste is, moet een testfase worden gecreëerd. Waarom wordt alleen een aselechte test uitgevoerd? Een beperkte regionale test daarnaast levert beter vergelijkingsmateriaal op. Kunnen de testvarianten worden uitgebreid?

Na het zomerreces krijgt de Kamer informatie over de eerste stap tot certificering. De heer Van der Ham is er verheugd over dat het kabinet op het punt van de provinciale opcenten is teruggekrabbeld. Wanneer komt hierover meer duidelijkheid? Mensen zonder auto mogen geen aanslag krijgen. Bij het terugvorderen van gedeerde inkomsten moet gekeken worden naar de gebruiker. Is de provincie het bestuursorgaan dat moet terugvorderen? Kan bij het wetsvoorstel kilometerbeprijzing een voorstel worden gedaan voor gekwantificeerde milieudoelen? Kunnen ook, voorafgaand aan deze wet, diverse scenario's worden gegeven voor milieudifferentiatie in de kilometerprijs, zowel in tarief als in de grondslag?

Reagerend op de laatste vraag van de heer De Krom zegt de heer **Koopmans** (CDA) dat hij een dergelijke motie niet zal indienen. Hij vertrouwt erop dat de staatssecretaris met de sector zorgt voor overeenstemming op dit punt waardoor tijd en extra mogelijkheden worden gevonden om meer aan CO₂-besparing te doen op een wijze die ook de sector draagt. Hij memoreert dat de CDA-fractie graag een kilometerheffing wil die in 2011 voor vrachtauto's en in 2012 voor personenauto's wordt ingevoerd. Zorgvuldigheid is hierbij van belang. In de recent gevoerde debatten zijn de onduidelijkheden en misverstanden rondom het mogelijk dubbel betalen door de automobilist zijn weggenomen. De dreiging dat burgers 1,1 mld. meer moesten betalen is weggenomen. Het door de minister uitgereikte staatje wordt bij het verslag van dit algemeen overleg gevoerd. Wat daarin staat, koppelt de heer Koopmans aan wat in het regeerakkoord staat: netto per saldo niet meer betalen. Hij koppelt dit tevens aan de

uitspraken van de minister die hij deed tijdens het debat in februari jongstleden. Onduidelijke formuleringen in de brief van mei jongstleden zijn opgehelderd door het staatje. Dit is winst voor de automobilist en de burgers. Omdat het departement van Financiën de moed heeft om 800 mln. accijnsderving op zich te nemen, kan nu de conclusie worden getrokken dat alle burgers, degenen met en zonder auto's, er beter van worden. Het gaat hierbij om een trendbreuk in milieubelastingen. De heer Koopmans wil graag in september a.s. een vervolgdebat, met name over de vulling van het Infrafonds en over het langetermijnbeleid van de 5%. Ook wil hij over de vervolgstappen op het gebied van de marktordening spreken. Hij accepteert dat de minister doorgaat met het opstellen van de voorlopige functionele eisen met de nadruk op het woord «voorlopige». Ook is de heer Koopmans het eens met de start van de mobiliteitsprojecten en de certificering. De minister mag het bedrag van 167 mln. voor de testen uitgeven.

De grote zorg die mevrouw **Roefs** (PvdA) in eerste termijn uitsprak, is weggenomen. Aan de uitgangspunten van de kilometerheffing dat de automobilist één keer betaalt en dat het nieuwe systeem niet duurder mag zijn dan het oude is tegemoetgekomen. De burger gaat er op vooruit, al komt er in de toekomst een of andere vorm van provinciebelasting. Zij bedankt de minister en de ambtenaren voor het overdoen van hun huiswerk.

De PvdA-fractie kan zich vinden in de budgettaire en fiscale aanpak voor de kilometerheffing. Zij wil hard werken aan het startjaar 2011. Het is belangrijk dat goedkeuring wordt gegeven aan the proof of concept en de mobiliteitsaanpakprojecten. Mevrouw Roefs wil voor het overleg in september een uitgewerkt MSP-model ontvangen. Tot slot vraagt zij hoe het mogelijk is dat aselechte proeven in een regio worden gehouden.

De heer **Madlener** (PVV) verwijst de redenering van de minister dat iedereen minder gaat betalen én minder gaat rijden naar het sprookjesbos in de Efteling. De coalitiepartijen plegen jegens de belastingbetalers een wanprestatie. Hij onderschrijft het betoog van de heer De Krom die wees op de lessen die geleerd kunnen worden uit dit soort megaprojecten. Het feit dat daar niet naar wordt geluisterd, is schokkend. De heer Madlener geeft de bewindsman het rode licht.

De heer **Cramer** (ChristenUnie) ervaart de opmerking van een wanprestatie als een slag onder de gordel. De bewindslieden gaven duidelijk aan dat in het vervolgtraject nog veel gesproken wordt over alle ins en outs. Die les is in ieder geval wel uit het verleden getrokken. Hij pleit voor een halfjaarlijkse accountantscontrole die nu volgens de minister te veel werk is. Een risico bij het inzetten op het garantiespoor is dat dit geld kost dat aan het eind van de rit kan wegvallen. Voorts bestaat het risico dat de multiple service providers zich niet volledig zullen inspannen. Kan de minister garanderen dat het garantiespoor geen dood spoor wordt? De heer Cramer wil in september nog een discussie over het organisatie-model en de vraag hoe de multiple service providers vorm krijgen. Hij blijft tegen de belastinguitzondering voor motorrijders. Kan de bewindsman in zijn toegezegde brief ingaan op de vraag onder welke condities voor deze groep ook een kilometerbeprijzing mogelijk is? Provincies hebben allang een eigen belastingdomein en zij hebben deze kans gegrepen. Een nadere discussie over de berekening van de heffing volgt nog. Tot slot stemt de heer Cramer in met de voorstellen van de minister.

De minister heeft de heer **Duyvendak** (GroenLinks) er niet van kunnen overtuigen dat de mobiliteitseffecten grote invloed op het verkeersaanbod zullen hebben. De minister weigert zich vast te leggen op enig hard milieudoel. Uit de discussie over de opcenten blijkt dat dit een megaope-

ratie is om de lasten voor de automobilist te verlagen en dat €100 betaald moet worden door degenen die geen auto hebben: bijna 27% van de huishoudens. De heer Duyvendak zal hierover een motie indienen alsmede een motie over de regionale start. Hij vindt het belangrijk dat in een regio wordt begonnen. De basisrapportage voldoet niet aan de minimale eisen voor een dergelijke start. Er is geen probleemstelling en er zijn geen gekwantificeerde doelen geformuleerd. De heer Duyvendak heeft grote moeite met de vraag van de minister om met het partiële besluit te starten. Hij vraagt hem om een toelichting op de zin dat, als hiermee wordt ingestemd, het systeem daarmee op hoofdlijnen vastligt. Grote scopewijzigingen zijn niet meer mogelijk.

Minister **Eurlings** merkt op dat er geen point of no return bestaat. De testen moeten worden uitgevoerd, tenzij de Kamer dogmatisch tegen een kilometerbeprijzing is. De regering neemt geen onverantwoord risico. De mobiliteitsprojecten hebben nu al een anti file-effect. In september wordt nader gesproken over de certificeringsvraag en in het najaar over de wetgeving.

Onder verwijzing naar de vorige nota Mobiliteit zegt bewindsman dat zonder kilometerbeprijzing de gemiddelde belastingbetaler in Nederland meer aan het bouwen en onderhoud van wegen zal uitgeven. Met kilometerbeprijzing hoeft er 6 à 7 mld. minder in wegen te worden geïnvesteerd. Het is de vraag of het eerlijk is dat automobilisten een groot deel van de inkomsten van provincies moeten opbrengen. Het is eerlijker dat iedere burger de provincie financiert.

De minister wijst in reactie op de vraag over zorgvuldigheid bij dit project op het gateway-review en het internationale reviewteam. De Kamer wordt ingelicht over de samenstelling daarvan. Verder is er eenmaal per jaar een accountantscontrole. Er zijn twee soorten testen. De test met regionale mobiliteitseffecten is gericht op mobiliteitseffecten, het buiten de spits reizen. De vraag voor het ingroeimodel is niet zozeer technisch, maar meer gericht op perverse effecten. In het najaar komt de minister hierop bij de Kamer terug. Op dit moment gaat zijn voorkeur uit naar aselechte testen. Met de markt wordt de vraag besproken of diverse pilots naast elkaar kunnen worden uitgevoerd. Hij wil dit punt betrekken bij de bespreking van het ingroeimodel in dit najaar.

In Schoon en Zuinig zijn de milieudoelen vastgesteld. De bewindsman zegt toe dat in de wetgeving nadrukkelijk zal worden verwezen naar deze trajecten waarin gekwantificeerde doelen staan. Verder zal duidelijk worden gemaakt wat de kilometerbeprijzing, een majeure onderdeel van de vergroeningsoperatie bij de mobiliteit, moet bijdragen. In zijn brief staat dat de milieudoelen niet in de wetgeving worden opgenomen, omdat in het traject Schoon en Zuinig al staat wat geleverd moet worden en wat de rol van de kilometerbeprijzing is. Bij de behandeling van de wetgeving komt hij hierop nader terug.

Het hoofdspoor is de markt. Door het garantiespoor wordt de markt niet ontmoedigd. Pas als het garantiespoor wordt opgeschaald en groot wordt uitgebouwd, kan de vrees uitkomen waarop de heer Cramer doelt, maar de minister verwacht dat de markt op tijd kan leveren. Een garantiespoor wordt pas opgeschaald als definitief is gebleken dat de markt het niet kan. De minister meent dat het geld hiervoor goed is besteed, mede omdat via een garantiespoor met de tijdsfase ervaring moet worden opgedaan. Mocht het garantiespoor worden opgeschaald, dan wordt het aanbesteed aan een private marktpartij.

De minister heeft in februari de politieke keuze gemaakt om de motorrijders niet onder de kilometerheffing te brengen. De Kamer krijgt schriftelijk een nadere onderbouwing van deze keuze.

Hij is blij met de steun van een meerderheid van de Kamer voor de start van de testen en de mobiliteitsprojecten, de aanvaarding van het organisatiemodel als zodanig en de start van de certificering. Bovenal is

hij blij dat het eerder ontstane misverstand over de provinciale opcenten is opgelost. De burger en de automobilisten gaan erop vooruit.

De **voorzitter** concludeert dat de staatssecretaris van BZK de Kamer vóór het eind van 2008 schriftelijk over de provinciale belastinggebieden zal informeren; het definitieve uitvoeringsbesluit rond de tweede helft van 2009 naar de Kamer wordt gezonden; de minister de Kamer een nadere toelichting zal doen toekomen over de certificering van de OBE's; het besluit om motorrijtuigen uit te zonderen door de minister schriftelijk nader zal worden beargumenteerd; de taskforce mobiliteitsmanagement van de heer De Waal vóór 1 september zijn voorstellen zal presenteren; de minister de Kamer zal informeren over de samenstelling van het internationale reviewteam en de Kamer in september nader zal worden geïnformeerd over de testen en het ingroeimodel.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

Griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep