

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 128

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 april 2009

In het AO Anders Betalen voor Mobiliteit van 18 november 2008 en in het VAO van 26 november hebben we uitgebreid met elkaar gesproken over de mogelijkheden die Anders Betalen voor Mobiliteit biedt om bij te dragen aan de realisatie van de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit. Ook over de toegevoegde waarde van de kilometerprijs voor het behalen van de doelen voor CO₂-reductie in Schoon en Zuinig hebben we uitgebreid gesproken. Met de kilometerprijs hebben we immers een krachtig instrument in handen om de CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer te verminderen. Daarmee levert de kilometerprijs een onmisbare bijdrage aan de klimaatdoelstelling van het kabinet.

Aard van het onderzoek

Met het aankomende Wetsvoorstel kilometerprijs staat het kabinet op het punt om een keuze te maken over de wijze waarop het basistarief wordt gedifferentieerd naar milieukeurmerken van het voertuig. Ter voorbereiding hiervan laat ik nu onderzoeken uitvoeren naar mogelijke scenario's voor de milieudifferentiatie in de kilometerprijs. Het onderzoek is gericht op de differentiatie en grondslagen (zoals CO₂-uitstoot, brandstofsoort, gewicht en emissieklasse) van het basistarief en de daarbij behorende milieueffecten. In mijn brief van 22 december 2008¹ heb ik u hierover geïnformeerd. Daarbij blijf ik, conform de moties van de Kamer², binnen de grenzen van de geldende randvoorwaarden van eerlijkheid, lastenneutraliteit en draagvlak, maar zoek ik in de uitwerking wel de grenzen op.

Tijdens het debat heb ik u de ruimte gegeven om met aanvullende suggesties te komen voor dit onderzoek. Op 22 januari 2009 heb ik suggesties mogen ontvangen van de leden van de fracties van de PvdA, GroenLinks en D66. In deze brief informeer ik u over de wijze waarop ik met de suggesties omga, mede in het licht van uw brief van 9 maart 2009.

¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2008–2009, 31 305, nr. 101.

² Kamerstukken II, vergaderjaar 2008–2009, 31 305, nr. 59 en nr. 96.

Principes van Anders Betalen voor Mobiliteit

Voordat ik inga op uw suggesties wil ik nogmaals benadrukken waarom voor dit kabinet de principes van Anders Betalen voor Mobiliteit zo'n belangrijke rol spelen. De kilometerprijs heeft een lange traditie. Het coalitieakkoord stoelt op het jarenlange werk van het platform-Nouwen en vooral van de organisaties die het systeem hebben uitgedacht. Daar zijn de principes geformuleerd waarbinnen de kilometerprijs vorm krijgt. Dat is de essentie waar het om gaat: het omzetten van de vaste kosten naar een gevariabiliseerde vorm, niet meer betalen, maar anders betalen. Daarmee is het draagvlak voor de kilometerprijs geborgd. Ook moet de kilometerprijs communiceerbaar en begrijpelijk voor burgers zijn. Binnen deze uitgangspunten ligt de kans voor Kamer en Kabinet om een andere manier van het gebruik van auto's te stimuleren en daarmee de bereikbaarheid en het milieu aanzienlijk te verbeteren.

Passend binnen de principes van platform-Nouwen laat ik de onderzoeken uitvoeren. De uitdaging zit 'm erin een differentiatie te bereiken die binnen de principes het maximale uit de kilometerprijs haalt. Op die manier draagt de kilometerprijs bij aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit en van het werkprogramma Schoon en Zuinig. De resultaten uit de onderzoeken worden tegelijk met het wetsvoorstel aan uw Kamer aangeboden.

Suggesties

Van uw Kamer heb ik suggesties ontvangen gericht op vrachtauto's, bestelauto's en autobussen en op personenauto's. Ik heb serieus en in detail gekeken hoe ik uw suggesties of onderdelen daarvan kan betrekken bij de onderzoeken naar de milieudifferentiatie van de kilometerprijs.

1. Vrachtauto's, bestelauto's en autobussen

De leden van de fracties van de PvdA, GroenLinks en D66 stellen voor om in de scenario's die doorgerekend worden voor vrachtwagens en bestelauto's (en autobussen) ook een tarief door te rekenen dat in hoogte vergelijkbaar is met de Duitse Maut. De leden van de fracties van GroenLinks en D66 stellen hiernaast voor om een basistarief voor vracht- en bestelauto's door te rekenen gebaseerd op de infrastructuurkosten en externe kosten¹.

De scenario's die ik in de brief van december 2008 voor vrachtauto's, bestelauto's en autobussen heb aangekondigd zijn gericht op het maken van een keuze voor een milieudifferentiatie van het basistarief. Het gaat dus niet om de hoogte van het tarief, maar om de grondslagen (gewicht, CO₂-uitstoot, Euroklasse etc.) waarop het basistarief het beste kan worden gebaseerd binnen de randvoorwaarde van lastenneutraliteit.

Veel informatie over de effecten van een kilometerprijs voor vracht is al beschikbaar. De afgelopen jaren zijn verschillende studies uitgevoerd, waarin verschillende tarieven voor vracht zijn doorgerekend. Zo is in het kader van advies van het platform Nouwen in 2005 door het bureau Ecorys² en door het voormalige Milieu- en Natuurplanbureau³ onderzoek gedaan naar de (milieu)effecten van een kilometerprijs gedifferentieerd naar euroklasse en op het niveau van de Duitse Maut. In het kader van de Joint Fact Finding (2006–2007) zijn varianten onderzocht op basis van een meso-neutraal tarief en macro-neutraal tarief. Voor het doorberekenen van infrastructuurkosten en externe kosten wordt op dit moment in Europees verband discussie gevoerd. Rekenregels voor het doorberekenen van deze kosten maken hiervan onderdeel uit.

¹ In het voorstel leidt dit tot een tarief van 42,5 tot 77,7 cent per kilometer.

² Economische toets variant 3: Betalen per kilometer vracht, eindrapport, Ecorys, 25 maart 2005. Bijlage bij Kamerstukken II, 2004–2005, 29 644, nr. 10.

³ Milieu-effecten advies «Anders Betalen voor Mobiliteit», Milieu- en Natuurplanbureau (nu Planbureau voor de Leefomgeving), 26 mei 2005.

Op grond van deze informatie zal ik, als theoretische exercitie, een internationale benchmark laten uitvoeren naar de effecten van de verschillende differentiatiemogelijkheden bij tarieven tot het niveau van de Duitse Maut.

2. *Personenauto's*

De voorstellen van de leden van de fracties van GroenLinks en D66 voor personenauto's zijn in drie categorieën in te delen:

1. Basistarief bestaande uit een CO₂-element (1 tot 65 ct/km), een luchtvervuilingstoeslag (0 tot 23 ct/km) en een accijnscompensatie (2 tot 9 ct/km). Het basistarief varieert in dit scenario tussen circa 1 ct/km en 80 ct/km voor extreem zware en onzuinige auto's.
2. Basistarief plus spitstarief (11 ct/km bovenop het basistarief op drukke wegen, zowel op onderliggende wegen als op snelwegen, 5,5 ct/km vlak voor en na de spits).
3. Een basis- en spitstarief dat is aangevuld met een miniritarief (een toeslag bovenop het basistarief van 10 ct/km voor de eerste 5 kilometer) en/of een stadstarief (een toeslag bovenop het basistarief in stedelijke centra van 5 tot 10 ct/km voor vuile dieselauto's).

De leden doen de suggestie om deze scenario's door te rekenen op de milieu- en verkeerseffecten op landelijk niveau en op niveau van de Randstad en één grote stad en op de inkomsten van de overheid.

Voorstel 1 komt overeen met één van de scenario's in de onderzoeken. Het betreffende scenario heeft een progressief tarief op basis van CO₂-uitstoot met een luchtvervuilingstoeslag en een accijnscompensatie dat nagenoeg gelijk is aan de suggestie van de Kamer. Om de mogelijke differentiaties en grondslagen van de kilometerprijs te onderzoeken moet met name gekeken worden naar de effecten van verschillende scenario's op het wagenpark. Met deze variant verken ik de hoeken van het speelveld, maar deze valt met zijn extreme tariefstelling buiten de marge van acceptatie van het kabinet. De beschikbare modellen voor het wagenpark werken alleen op het landelijke niveau.

Voorstel 2 (spitstarief) en voorstel 3 (minirit- en stadstarief) vallen buiten het kader van de onderzoeken van dit moment. Over de wijze waarop het spitstarief wordt vormgegeven kom ik met u te spreken in het kader van het wetsvoorstel. Het spitstarief zal worden uitgewerkt in nadere regelgeving. Hierin worden de kaders beschreven waarbinnen het spitstarief kan worden toegepast voor de verbetering van de bereikbaarheid. Daarna zal het spitstarief verder worden uitgewerkt en zal uw voorstel één van de scenario's kunnen zijn. De uiteindelijke invoering van het spitstarief zie ik als lokaal maatwerk, juist vanwege de lokale effecten op het onderliggend wegennet.

De introductie van een minirit- en een stadstarief naast het spitstarief past niet binnen de aard van deze onderzoeken en past ook niet binnen de principes van platform-Nouwen. Met deze twee toeslagen wordt een andere invulling gegeven aan het systeem van de kilometerprijs zoals door de organisaties uit het platform-Nouwen is geformuleerd en door het Kabinet is overgenomen¹. Een toeslag voor de eerste kilometers (het miniritarief) of een toeslag voor vuile dieselauto's in stedelijke centra (het stadstarief) zijn immers niet gericht op de milieudifferentiatie van het basistarief op basis van voertuigkenmerken. De introductie van extra tarieven betekent daarnaast dat de complexiteit van het (technische) systeem toeneemt. Dit heeft gevolgen voor de kosten en de haalbaarheid van de kilometerprijs.

¹ Kamerstukken II, vergaderjaar 2007–2008, 31 305, nr. 1.

Vervolg

Alles overziend concludeer ik dat met de onderzoeken die plaatsvinden op grond van de eerder genoemde moties van de Kamer, waarin een deel van uw suggesties terugkomt, er straks een breed spectrum aan scenario's ligt. Op basis hiervan kan een goede en evenwichtige afweging gemaakt worden voor de differentiatie van de kilometerprijs naar milieukenmerken. De uitkomst daarvan neem ik mee bij het formuleren van de voorkeursvariant van het kabinet, die zal worden opgenomen in het Wetsvoorstel kilometerprijs.

De resultaten van de onderzoeken zal ik u tegelijk met de indiening van het wetsvoorstel kilometerprijs doen toekomen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings