

Vergaderjaar 2015–2016

**32 800**

## **Maatregelen op het gebied van autobelastingen («Autobrief»)**

**Nr. 39**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 7 oktober 2015

De vaste commissie voor Financiën heeft op 3 september 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Wiebes van Financiën over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 19 juni 2015, de Autobrief II (Kamerstuk 32 800, nr. 27)**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 25 augustus 2015, houdende beantwoording van de vragen van de commissie over de Autobrief II (Kamerstuk 32 800, nr. 28).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Duisenberg

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,  
Berck

**Voorzitter: Van Vliet**  
**Griffier: Van den Eeden**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, Groot, Neppérus, Omtzigt, Schouten, Van Tongeren, Van Vliet en Van Weyenberg,

en Staatssecretaris Wiebes van Financiën, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

Aanvang: 10.30 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen iedereen. Ik heet de Staatssecretaris van Financiën en zijn ambtenaren en de collega's in de Kamer welkom. We hebben een algemeen overleg over de Autobrief II, die gaat over autobelastingen. Acht Kamerleden, onder wie ikzelf, leveren een inbreng. Ik stel voor om in eerste termijn een spreektijd van vijf minuten te hanteren, plus twee interrupties per Kamerlid. De interrupties gaan in tweeën, en niet in drieën. Daar ga ik goed op letten. Het woord is aan de heer Van Weyenberg, die ik speciaal welkom heet tussen de fiscale woordvoerders.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Voorzitter. Het is mij een groot genoegen om vergaderingen van deze commissie nu veel vaker te mogen bijwonen. Deze week heeft het kabinet aangekondigd in beroep te gaan tegen de uitspraak van Urgenda, maar vooral ook meer te gaan doen rondom CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dan is het niet alleen ironisch, maar ook heel triest dat het eerste kabinetsvoorstel sinds die belofte geen groene Autobrief, maar een grijze, beetje vuile Autobrief is. Het is een brief waarmee er tot 100.000 minder elektrische auto's komen dan het plan was, waarmee nieuwe auto's 10% vuiler worden, waarmee nieuwe leaseauto's 20% vuiler worden en waarmee maatregelen rond zeer vuile dieselauto's jarenlang worden uitgesteld. De Staatssecretaris schrijft de mooie zin dat er meer milieuwinst kan worden geboekt, maar deze brief leidt gewoon tot meer uitstoot en vervuiling. Ik kan er niks anders van maken. De Staatssecretaris verwijst naar allemaal mooie nieuwe plannen, maar die zijn er allemaal nog niet. Dat is toch een klein beetje als de brandweerman die stopt met het blussen van een brandend huis omdat hij op Buienradar heeft gezien dat het over een uur misschien gaat regenen. Dat vind ik niet verstandig.

Ik doe natuurlijk een aantal concrete suggesties om dat te verbeteren. Ik begrijp dat er een aantal aanpassingen nodig waren. Rond hybrides is bijvoorbeeld al afgesproken dat de bijtelling zou worden verdubbeld, zelfs meer dan verdubbeld. Ik begrijp ook de wens van vereenvoudiging, gezien de opdracht die de Staatssecretaris heeft met de Belastingdienst. Ik vind echter dat de Staatssecretaris doorslaat in zijn behandeling van elektrisch rijden en te weinig ambitie toont als het gaat om dieselauto's. Daarom stel ik vandaag een aantal heel concrete vragen en doe ik concrete suggesties.

Kan de Staatssecretaris vandaag bikkelhard garanderen dat als wij straks het wetsvoorstel behandelen, hij een dusdanig maatregelenpakket neerlegt waarmee alle doelen van het energieakkoord, de elektrische auto's en CO<sub>2</sub> worden gehaald? Wordt definitief het doel van 200.000 elektrische auto's losgelaten? Dat heb ik toch goed begrepen?

Wat zouden we kunnen verbeteren aan de brief? Om te beginnen zou ik willen dat de Staatssecretaris luistert naar de wens van zo ongeveer de hele sector, milieuorganisaties en auto-organisaties, en met een fonds komt waarmee ervoor wordt gezorgd dat de elektrische auto's die we nu hebben, zeker de hybrides, straks niet allemaal het land uitgaan en dat ze, als ze beschikbaar komen op de tweedehandsmarkt, ook voor particulieren aantrekkelijk zijn. Met zo'n fonds moet niet alleen gekeken worden

naar bijvoorbeeld een garantie op accu's als je zo'n tweedehands hybride auto koopt, maar ook naar bijvoorbeeld een aanschafsubsidie voor nieuwe auto's en occasions. Ik verneem graag van de Staatssecretaris of hij bereid is om zo'n fonds in gang te zetten.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): De heer Van Weyenberg spreekt over een fonds. Hoe wil hij dat financieren?

De heer **Van Weyenberg** (D66): Ik hoor overal dat daar bij de collega's van EZ en Infrastructuur en Milieu al naar gekeken zou worden. Blijkbaar heeft men daar potjes. Het kabinet blijkt vandaag de dag elke dag nieuwe potjes te vinden, dus daar is vast geld voor. Daarnaast kun je altijd kijken naar de samenstelling van dit belastingpakket.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik zou het toch graag meer concreet willen horen. Kennelijk wil de heer Van Weyenberg in het fiscale pakket gaan schuiven, waardoor andere zaken duurder worden?

De heer **Van Weyenberg** (D66): Laten we die vuile dieselauto's maar eens wat sneller aanpakken.

Mijn volgende voorstel zou zijn om toch een aantal maatregelen te nemen om die stap naar elektrisch rijden niet zo hard aan te pakken als het kabinet voorstelt. Het kabinet geeft geen gas bij de ambitie rond elektrisch rijden, het trapt niet eens op de rem, maar het zet de elektrische auto vol in de achteruit. Daarom doe ik het voorstel om in ieder geval heel kleine elektrische auto's die in bijvoorbeeld Californië gewoon als volelektrisch meetellen ondanks dat ze een kleine hulpmotor hebben, te gaan behandelen als een volledig elektrische auto in plaats van ze gelijk te stellen aan de meest vervuilende types van de Porsche Cayenne tot de Mercedes, zoals nu het plan is.

De heer **Groot** (PvdA): Ik heb een kleine correctie. Het is natuurlijk niet waar dat het elektrisch rijden in de achteruit wordt gezet, want ook ten opzichte van de voorstellen die wij hebben gedaan met betrekking tot het milieu, stimuleren we volelektrisch rijden juist meer.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Daar kom ik zo nog wel op, maar dit zegt wel heel veel over het ambitieniveau van de Partij van de Arbeid. Ik kon al niet zo goed begrijpen waarom zij met deze brief heeft ingestemd na al haar mooie groene woorden. Als ik de doorrekening van dit pakket bekijk, valt het mij op dat er 100.000 mensen die anders in een elektrische of semi-elektrische auto zouden rijden, weer terugkeren naar een diesel- of benzineauto. Er komen welgeteld wellicht 1.000 elektrische auto's extra bij in plaats van 100.000, het aantal dat eerder de ambitie was. Als de heer Groot daarmee tevreden is, is dat aan hem, maar ik ben dat niet. Een van de belangrijke uitgangspunten is dat we techniekneutraal proberen om de stap naar nulmissieauto's te maken. In dat verband keek ik met enige verwondering naar de cap van € 50.000, waardoor de Tesla opeens een heel stuk duurder wordt. Dat gebeurt op verzoek van de autobranche, en daar kreeg ik toch een heel ongemakkelijk gevoel bij. Alle concurrenten van Tesla stellen voor om de Tesla duurder te maken. Zo lust ik er nog wel een paar! Dit doet mij denken aan Amerika, waar de Tesla verplicht via dealers wordt verkocht omdat de internetverkopen te veel concurrentie opleverden voor gevestigde belangen. Is de Staatssecretaris bereid om hiervan af te zien, zeker in de wetenschap dat deze auto's wel degelijk volledig elektrisch rijden? De stap naar waterstofauto's zal in de bijtelling ook moeten worden behandeld als nulmissie. Dit lijkt mij niet techniekneutraal; het is een aanval op een innovatieve nieuwe speler. Ik verzoek de Staatssecretaris om daarmee te stoppen. Dat kan ook prima, want de Staatssecretaris zegt zelf dat dit geen enkele euro zal kosten en

dat deze maatregel helemaal niet vanwege een financiële opbrengst is opgenomen.

Ik heb veel vragen over de bpm-uitwerking.

De **voorzitter**: Wilt u langzaam gaan afronden?

De heer **Van Weyenberg** (D66): Dat zal ik doen. Ik kijk ook schuin mee naar het klokje, voorzitter.

Ik begrijp de wens om iets te doen aan de problematiek van de parallelle import. Door wat er nu gebeurt, worden relatief zuinige auto's relatief zwaarder geraakt dan relatief vervuilende auto's. Dat past toch niet bij de doelen die de Staatssecretaris in de brief belijdt? Kan hij bevestigen dat sommige typen diesels straks zeven keer goedkoper zijn dan een plug-in als je bijvoorbeeld kijkt naar een uitstoot van 70 g/km? Dat is toch een heel rare verhouding?

Tot slot.

De **voorzitter**: Ja, tot slot.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Is de Staatssecretaris bereid om de maatregel rondom de vervuilende diesels te vervroegen? Dit zijn dieselauto's die 30 tot 100 keer meer fijnstof uitstoten. Waarom gaan we daarmee jaren wachten, zowel bij dieselbestelauto's als bij dieselpersonenauto's?

De heer **Groot** (PvdA): Voorzitter. Ik zal niet de enige zijn die in de afgelopen maanden is bestookt door alle spelers in de automarkt. Dat zijn er heel veel. Iedereen heeft wel zijn op- en aanmerkingen, maar het dominante geluid is dat deze Autobrief een verademing is. Ik vind dat begrijpelijk. De autobelastingen waren helemaal uit het lood geslagen, overigens vanuit de beste bedoelingen. De automarkt is een fiscale loterij geworden met zijn talloze bpm-schijven, bijtellingen, kortingen en opslagen. Het was een fiscale loterij met vooral de schatkist als verliezer en met als grote winnaars een paar autofabrieken die honderden miljoenen konden bijschrijven voor de afzet van plug-inauto's, die steeds meer op plug-intraktoren begonnen te lijken.

Als niet meer de kwaliteit van de auto of de service bepalend is voor de verkoop, maar alleen nog de vraag onder welk bijtellingspercentage je net wel of net niet valt, is er iets mis. Als ondertussen elke vermeden ton CO<sub>2</sub> duizenden euro's kost volgens onderzoeken van de Rekenkamer en de OESO, is de markt danig verstoord. De automarkt was toe aan rust en duidelijkheid. Dat zeg ik ook nadrukkelijk in het belang van de vele duizenden werknemers die in de autobranche werkzaam zijn.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Grote tevredenheid, rust en duidelijkheid. Ik heb drie heel concrete vragen. Vindt de heer Groot het acceptabel dat we uiteindelijk 10% vuilere auto's krijgen? Is dat de rust en duidelijkheid waarnaar de heer Groot op zoek is? Er komen 100.000 minder extra elektrische auto's. Is dat de duidelijkheid waarnaar de heer Groot op zoek is? Een Porsche Carrera – dat is overigens een fantastisch mooie auto waarmee niks mis is, maar hij stoot heel veel uit – wordt € 33.000 goedkoper in een zakelijk leasecontract. Is dit ook een langgekoesterde wens van de Partij van de Arbeid?

De **voorzitter**: Het waren drie vragen, maar u kunt het wel een beetje kort houden.

De heer **Groot** (PvdA): De logica, die ook door de Staatssecretaris wordt beschreven, is dat er een verschuiving komt naar Europees bronbeleid. De fiscale subsidies die we gaven op de CO<sub>2</sub>-uitstoot waren uit de hand

gelopen. Dan wordt het autobelastingsysteem neutraler, maar via de band van het Europese bronbeleid krijg je een betere verhouding tussen doel en middelen. Ik ben er niet zo bang voor dat de markt voor plug-inhybrides zal instorten. Ten eerste zien we al in de antwoorden van de Staatssecretaris dat de export van die auto's erg meevalt. Het zijn heel kleine aantallen. Ten tweede zijn die auto's zonder bpm aangeschaft. Wanneer ze op de tweedehandsmarkt komen, zal dat doorwerken in de prijs. Ten derde houden we voor de plug-ins een halftarief in de motorrijtuigenbelasting. Ten vierde worden mensen niet alleen gedreven door de prijs. In de TNO-modellen wordt ervan uitgegaan dat je op het milieu moet verdienen, maar er zijn ook heel veel mensen die een plug-in willen kopen omdat ze zich milieubewust willen gedragen. Daarmee wordt geen rekening gehouden. Ik denk dat dit een belangrijke factor is. Ik maak mij daar helemaal niet zo veel zorgen om.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Dat de Partij van de Arbeid zich eigenlijk een beetje schaamt voor deze brief, wordt wel duidelijk wanneer de enige verdedigingslinie is dat de doorrekeningen niet meer kloppen. Daaruit blijkt gewoon dat er 100.000 minder elektrische auto's komen.

De heer **Groot** (PvdA): Ik zeg niet dat de doorrekeningen niet kloppen. Mensen maken niet alleen een kosten-batenanalyse, maar laten zich ook leiden door gedrag. Mensen worden steeds meer gedreven door duurzaamheid. Ook de aanschaf van een Tesla wordt krachtig ondersteund, zelfs krachtiger dan de branche en de stichting Natuur & Milieu wilden. Op de techniek van de toekomst zetten we volop in, maar ik motiveer alleen waarom ik denk dat het wel meevalt met de export van plug-inhybrides. Bovendien blijven plug-inhybrides gestimuleerd worden.

De **voorzitter**: De heer Groot gaat over zijn eigen antwoorden. We doen interrupties in tweeën, mijnheer Van Weyenberg. We zijn bovendien met acht Kamerleden.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Dat snap ik, voorzitter, maar ik werd onderbroken in mijn vraag. Het was een soort persoonlijk feit toen ik de heer Groot iets verweet. Mag ik mijn laatste zin afmaken? Ik zie toch 100.000 minder groene auto's. Met heel veel woorden zegt de heer Groot nu dat het model blijkbaar niet goed vat wat daar gebeurt. Ik heb een heel simpele vraag: bronbeleid is hartstikke mooi, maar dat is er toch gewoon nog helemaal niet? In 2020 komen er toch geen strengere eisen aan auto's?

De heer **Groot** (PvdA): Natuurlijk zal de markt van plug-inhybrides een tik krijgen, maar het gaat om heel grote auto's die in de praktijk vaak veel onzuiniger rijden. Daar staat tegenover dat we volelektrisch veel krachtiger gaan stimuleren en dat het aantal volledig elektrisch gereden kilometers fors gaat stijgen. Ik heb er vertrouwen in dat we op die manier wel degelijk de milieudoelstellingen gaan halen.

De **voorzitter**: Ook mevrouw Van Tongeren heeft een interruptie. Ook haar heet ik welkom bij de fiscale woordvoerders.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Ik begrijp nu hoe je in deze commissie een interruptie in drieën krijgt.

De **voorzitter**: No way!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Groot zei dat een van de redenen waarom hij instemt met deze veranderingen in de autobelastingen is dat de vorige verandering de markt te veel verstoort. De PvdA

is ook de partij die heel erg steunt dat we een energietransitie gaan uitvoeren. Hoe kun je in Nederland een energietransitie uitvoeren zonder op allerlei gebieden juist die markt te verstoren? De PvdA is groot voorstander van maakindustrie in Nederland. We hebben wat Tesla's betreft een maakindustrie in Nederland: 600 mensen werken in Tilburg en er zijn uitbreidingsplannen voor 1.000 mensen. Gaat de heer Groot hun ontslagbrief ondertekenen?

De heer **Groot** (PvdA): Ik ben eergisteren nog bij Tesla geweest. Dat is een prachtig bedrijf, dat het heel goed gaat doen. De branche had inderdaad een heel lage cap voorgesteld voor de Tesla's en wilde die snel laten ingaan. Ik ben heel blij dat die cap van € 50.000 pas in 2019 ingaat. Dat is over vier jaar. Dat is nog een heel lange tijd waarin Tesla zijn modellen aan de man kan brengen. Vier jaar is een heel lange tijd in de automarkt. We zetten echt in op volledig elektrisch rijden. Mocht in 2018 blijken dat volledig elektrisch onvoldoende van de grond komt, dan zullen we moeten kijken naar de cap. In de Autobrief is een evaluatiemoment ingebouwd, dus we kunnen daar tegen die tijd naar kijken. Voorlopig, de eerstkomende vier jaar, heeft Tesla zekerheid over een krachtige stimulering: geen bpm, geen motorrijtuigenbelasting (mrb), 4% bijtelling. Dat is een betere uitkomst dan de branche inclusief stichting Natuur & Milieu voorstelde.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De bijtelling voor de Tesla is niet 4%. Die geldt alleen voor het eerste gedeelte. De heer Groot weet dat ook.

De heer **Groot** (PvdA): Niet. Tot 2019 ...

De **voorzitter**: Dat moet u even niet doen. Dank u wel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De verdediging van de PvdA van een methode om klimaatverandering tegen te gaan, om minder CO<sub>2</sub>-uitstoot te krijgen, om een transitie in de markt te krijgen is dat de dominante lobby van de autobranche iets wilde wat nog veel erger was en dat dit nog wel meevalt. Voor een regeringspartij is dat een ongelooflijk zwakke verdediging voor iets wat juist een instrument zou kunnen zijn om Nederland schoner te maken. Vindt de PvdA niet dat er, zeker na de uitspraak in de Urgendazaak, meerdere tandjes bij moeten om de ambitie om Nederland schoner te maken te realiseren, dus ook op de automarkt?

De heer **Groot** (PvdA): Er kunnen zeker tandjes bij. Dat gaat via de band van I en M en allerlei potjes die daar beschikbaar zijn, maar wat mij betreft niet via de autofiscaliteit. In de autofiscaliteit was de relatie tussen doel en middelen volledig zoek. Wat dat betreft sluit de Autobrief aan bij aanbevelingen van de Rekenkamer en de OESO om het doel meer in verhouding te brengen tot de middelen. Dat kan ik van harte steunen omdat belastinggeld zorgvuldig besteed moet worden.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Debatten over de Autobrief zijn altijd leuk, want er komt altijd één merk centraal te staan. Een paar jaar geleden was het de Porsche Cayenne. Ik herinner me nog de mooie foto die de heer Bashir had opgezocht. Ik heb zo het idee dat het in deze ronde de Tesla gaat worden.

De **voorzitter**: Ik heb straks nog een andere auto in de aanbieding.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Mijn vraag gaat over de opmerking van de heer Groot dat mensen bij de aanschaf van een auto niet alleen door de prijs worden gedreven. Ik vraag spiegelbeeldig: waarom heeft de

heer Groot ermee ingestemd dat het hoogste bijtellingstarief naar beneden wordt bijgesteld, waarmee de onzuinigste auto's goedkoper worden? Is dat toch een diepe wens van de PvdA geweest of is zij overstap gegaan voor de wens van de coalitiepartner?

De heer **Groot** (PvdA): Het is een optelsom. Het is geven en nemen. We hebben vol ingezet op volelektrisch. Dat stimuleren we krachtig. Tegelijk ligt er een vereenvoudigingsagenda met onder meer minder marktverstoring als doel en ligt er een doelstelling van stabiele belastingopbrengsten. In die optelsom worden sommige auto's wat goedkoper en sommige wat duurder. Zo zijn we tot dat compromis gekomen: minder marktverstoring, betere relatie tussen doel en middelen, inzet op Europees bronbeleid, respecteren van milieudoelstellingen, krachtig stimuleren van volelektrisch rijden.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Voor alle doelen die de heer Groot noemt, is het volgens mij helemaal niet noodzakelijk dat het hoogste bijtellingstarief naar beneden wordt gebracht. Eén tarief was ook nog vrij eenvoudig. Sterker nog, ik heb de afgelopen dagen nog wat debatten gevoerd met de heer Nijboer, een collega van de heer Groot, over de vergroeningsagenda. Hij stelde daarbij dat er fors meer ingezet moet worden op de vergroeningsagenda en dat we dit nu te weinig doen. De heer Groot kan niet ontkennen dat wat we nu doen, juist de verkeerde kant opgaat: het levert meer CO<sub>2</sub>-uitstoot op. Wat vindt de PvdA-fractie daarvan in het licht van de uitspraken dat we meer ambitie moeten tonen op de vergroeningsagenda?

De heer **Groot** (PvdA): Deze Autobrief draagt bij aan het krachtig stimuleren van elektrisch rijden. Voor de Partij van de Arbeid is het heel belangrijk dat er een einde komt aan de uitholling van de belastinggrondslag. Er lag een akkoord van de branche, inclusief stichting Natuur & Milieu, waarin de belastinginkomsten voor 1,5 miljard werden uitgehold. Daar zijn wij tegen. Effectief gaan de bijtellingspercentages wat omhoog, als je kijkt wat er tot nu toe gemiddeld in de markt betaald wordt. Terugkeer naar stabiele belastinginkomsten en vereenvoudiging van tarieven en het systeem heeft tot gevolg dat sommige auto's wat duurder worden en andere wat goedkoper. Dat zij dan zo. Dit is een eenvoudiger systeem dat gewoon langer houdbaar is en minder marktverstoring oplevert.

De Partij van de Arbeid steunt in grote lijnen deze Autobrief. De autobelastingen worden eenvoudiger en stabiel, zodat de hele branche zich weer kan richten op kwaliteit in plaats van op het optimaliseren van fiscaliteit. Aan de jarenlange uitholling van de autobelasting komt een einde. Daarnaast maken we een einde aan de fiscale overstimulering van hybride stekkerauto's, die in de praktijk vooral op benzine rijden.

Ik heb nog wat vragen over de Autobrief. Allereerst dank ik de Staatssecretaris echter voor de antwoorden die hij al heeft gegeven. De lpg-markt heeft het heel moeilijk, vooral door de concurrentie met plug-ins. Toch is ook autogas relatief schoon, mede omdat er steeds meer biogassen beschikbaar komen. Is de Staatssecretaris bereid om bij het opstellen van het wetsvoorstel toch nog eens te kijken naar het gelijke speelveld tussen lpg en andere brandstofvormen? Daarbij zou kunnen worden gekeken naar de mrb voor auto's met een lpg-installatie. Kan er geen gewichtscorrectie komen? Kan de mrb niet gelijkgesteld worden met benzineauto's? In de branche is er nog verwarring over de bijtellingspercentages. Ik vraag het misschien ten overvloede, maar het is en blijft toch zo dat als er eenmaal een bijtellingspercentage is, de volledige leasetermijn wordt gerespecteerd? Als je in 2019 een bijtelling krijgt van bijvoorbeeld 18%, blijft die toch tot 2023 gelden?

Ik heb het al gehad over de cap van € 50.000. Ik ben blij dat die pas in 2019 ingaat, maar ik vraag de Staatssecretaris om daar nog eens naar te kijken of voor zijn opvolger vast te leggen dat ernaar gekeken zal worden in 2018 als de elektrische markt onvoldoende op gang zou zijn gekomen. Ten slotte heb ik nog een opmerking en een vraag over de vele vrijstellingen die er zijn in de bpm en de mrb. Daaruit is op te maken dat er in theorie nog heel veel vereenvoudigingswinst te behalen valt. De Staatssecretaris zegt dat hij hier onvoldoende draagvlak voor krijgt, maar we hebben ook te weinig tijd gehad om een goede kosten-batenafweging te maken. Mijn vraag zou zijn of de Staatssecretaris alle vrijstellingen van wat meer beeld en geluid kan voorzien: waarom zijn die vrijstellingen er nog, wat kosten die en hoe is de verhouding tussen het doel en de middelen? Zo wordt het voor de Kamer wat makkelijker om besluiten te nemen over een vereenvoudigingsagenda.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Weyenberg, uw tweede interruptie.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Ik sluit mij graag aan bij de laatste vraag over de verdere vereenvoudigingsmogelijkheden. Als we dit allemaal op ons laten inwerken, is er blijkbaar een compromis gesloten met vuilere auto's en hogere CO<sub>2</sub>-uitstoot tot gevolg, met de hoop dat we die op allerlei andere manieren gaan compenseren. Is er bij de heer Groot nog ruimte om op te trekken met partijen die met name het elektrisch rijden meer willen stimuleren en die gewoon waarborgen willen dat er meer ambitie komt om minder CO<sub>2</sub> uit te stoten? Of mag dat allemaal niet van de VVD?

De heer **Groot** (PvdA): Ik bestrijd dat we toegaan naar een vervuilender beleid. We verleggen het accent naar Europees bronbeleid, maken de autobelastingen eenvoudiger en stabiel en respecteren de milieudoelstellingen. Dat laatste komt vooral tot uitdrukking in het krachtiger en langdurig stimuleren van volledig elektrisch rijden. Zijn er bijstellingen mogelijk? Ja, natuurlijk. Als er goede amendementen en maatregelen komen die slimmer zijn en een betere relatie tot stand brengen tussen doel en middelen, dan zullen we die heel serieus bekijken.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Dan zal ik, evenals een aantal collega's, mijn best gaan doen om de heer Groot daartoe te verleiden. De heer Groot verwijst continu naar het bronbeleid. Heel veel doelen van het kabinet gelden tot 2020. Het bronbeleid is tot dat moment al gewoon vastgesteld. Dat werkt nog helemaal niet. Is de heer Groot niet een klein beetje de dijkenbouwer die stopt met het ophogen van de dijken omdat hij hoopt in de toekomst een nieuw klimaatakkoord te bereiken? Is dat niet een ontzettende «pie in the sky»?

De heer **Groot** (PvdA): In deze Autobrief wordt de radicale keuze gemaakt – daarmee heb ik van harte ingestemd – om vol in te zetten op volelectrische technologie. Dat aantal kilometers gaat fors stijgen tot 2020. Ik heb er alle vertrouwen in dat we daarmee heel goed gaan voldoen aan de doelstellingen van het energieakkoord.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Er ligt een Autobrief, waarover veel overleg is geweest met de branche. Veel van de wensen zijn daarin opgenomen. Wij vinden het een goede brief. Het totaalpakket uit de brief is winst voor autorijdend Nederland. De aanschafbelasting, de zogeheten bpm, de motorrijtuigenbelasting en het hoge bijtellingstarief gaan omlaag. Dit leidt tot een lastenvermindering. Dit betekent lagere belastingen en minder marktverstoring. De bpm wordt geleidelijk met 12% verminderd. Kan de Staatssecretaris aangeven aan welke percentages daarbij wordt gedacht?



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor twee dingen: er komen lagere belastingen voor autorijdend Nederland en alle autorijders worden daar blijer van. Ik zou stellen dat het vooral de dikke-ikrijder is die gewonnen heeft. Over de 2 miljard die uitgegeven werd aan schoon vervoer werd gezegd dat die niet effectief genoeg was. Hoe wordt die 2 miljard nu dan ingezet om effectiever CO<sub>2</sub> te besparen? De prijs per ton CO<sub>2</sub> was te hoog. Er was een enorm jaloerse verontwaardiging over bij de dikke-ikrijder. Hoe wordt die 2 miljard nu dan effectief ingezet om goedkoper CO<sub>2</sub> te besparen?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik stel vast dat mevrouw Van Tongeren een woord gebruikt waarover vanmiddag een debat is. Zij kan zich aanmelden om daaraan mee te doen. Voor de VVD is van belang – ik neem aan dat mevrouw Van Tongeren de stukken ook heeft gelezen – dat de Rekenkamer heeft gezegd dat het stimuleren van groener vervoer via de belastingen een veel te dure methode is. Als je dingen wilt doen, moet je het anders doen. Dus: stop met de belastingen. Er moet bij worden gezegd dat we de volektrische auto en andere producten, zoals waterstof-auto's, mits die tot nul uitstoot leiden, enorm gaan stimuleren. Die houden de bpm-vrijstelling, hebben een voordelige motorrijtuigenbelasting en houden een bijtelling van 4%. Menigeen zal daarop jaloers zijn. Daar zit gewoon een goed systeem in. Dat blijft gestimuleerd worden. Daarnaast zul je moeten werken aan bronbeleid. Dat houdt Brussel wakker. Auto's zijn al veel schoner dan vroeger, dus er is het nodige gebeurd. Nogmaals, velen zullen ervan profiteren, ook mensen met een middenklasseauto. Daar gaat het ons om.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De Rekenkamer heeft inderdaad gezegd dat die 2 miljard niet supereffectief uitgegeven wordt. Maar mevrouw Neppérus, een ervaren Kamerlid, omzeilt mijn vraag listig. Hoe wordt die 2 miljard dan uitgegeven om op een goedkopere wijze nog meer CO<sub>2</sub> te besparen? Dat was namelijk het doel daarvan. Misschien kan mevrouw Neppérus dus nog een poging doen om uit te leggen waar die 2 miljard naartoe gaat. Wij weten beiden waar die naartoe gaat, en dat is niet naar CO<sub>2</sub>-besparing.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik neem aan dat mevrouw Van Tongeren de hele rijksbegroting bekijkt. Dan kom je altijd een heleboel potjes tegen voor milieu bij I en M. Daar zit heel veel. Nogmaals, er werd een heleboel uitgegeven aan de hybride auto's, aan al die plug-ins. Daarvan stelden wij vast dat die alleen maar meer vervuilden en dat de zaak daardoor niet schoner werd. Dat hebben wij stopgezet. Bewust hebben we gezegd dat we volelektrische auto's gewoon blijven steunen. Daar gaat het om. Van geld uitgeven aan iets wat tot het tegenovergestelde leidt, zoals met de plug-ins, wordt de wereld niet schoner maar vuiler. Wij zijn blij dat de lasten omlaaggaan.

De heer **Omtzigt** (CDA): Mevrouw Neppérus zegt dat de belastingen vereenvoudigd worden. Dat klopt helemaal. Ik denk ook dat ze een stuk uitvoerbaarder worden. Ik hoor haar echter ook zeggen dat er lagere belastingen zijn. Vooral de wat kleinere auto's die op zich redelijk zuinig zijn – daarbij moet gedacht worden aan het soort auto's waar het gemiddelde lid van de VVD-fractie niet dagelijks in rijdt – worden echt zo'n € 1.000 tot € 1.500 duurder bij aanschaf. Is het bedoeld beleid van de VVD-fractie om de categorie mensen die alleen die auto kan betalen en voor wie de Tesla alleen maar een mooi ding is – ook al wordt hij gesubsidieerd, hij blijft € 80.000 kosten – meer autobelasting te laten betalen?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): In de tegenbegroting van het CDA zat indertijd een enorme verhoging van de motorrijtuigenbelasting; laten we dat maar gewoon vaststellen. Nu komt men weer met het veranderen van categorieën. Wij kijken altijd naar alles. Er is bewust gekeken naar CO<sub>2</sub> en de Staatssecretaris heeft een goed plan gemaakt. Daar ben ik tevreden mee. Gelukkig hebben VVD-leden grote auto's, maar er zijn ook VVD-leden met heel kleine auto's en zelfs met hybride auto's die zij zelf betalen.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dat is een wel heel goedkope opmerking. De CDA-begroting was de enige met bijvoorbeeld een accijnsverlaging, ongeacht wat je daarvan vindt. Ook zat er een snellere verhoging in, ook bij de mrb, voor de stekkerauto's. Zelfs de PvdA is daar nu voor. Dat is heel mooi allemaal. Doe dus even niet te goedkoop. De vraag was de volgende. Die kleine auto's worden tussen € 1.000 en € 2.000 duurder bij de aanschaf. De mrb-vrijstelling is opgeheven. Daar kan ik mij iets bij voorstellen, want die auto's gebruiken de weg ook. Het gaat mij echter om de aanschafbelasting. Is het de bedoeling van de VVD-fractie om voor die mensen de auto 15% tot 20% duurder te laten worden? Voor hen gaat de bpm namelijk niet omlaag.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik luister naar de heer Omtzigt. Blijkbaar wil hij de mrb nu weer niet verhogen. Als hij alternatieven heeft, zullen we daar altijd naar kijken, maar ik zeg erbij dat het totaalplaatje hetzelfde moet blijven. De belastingen moeten omlaaggaan. Maar als iemand goede alternatieven heeft, dan kijken wij ernaar. Ik wacht dan ook de reactie van de Staatssecretaris af. Mevrouw Van Tongeren moet ervan giechelen, maar ik houd er toch gewoon aan vast dat de belastingen omlaaggaan. Volelektrisch blijven we stimuleren. Dat gebeurt en daarvoor maken we ons sterk. Als iemand betere ideeën heeft, dan horen we die altijd graag en kijken we ernaar. Laat de Staatssecretaris er ook op reageren.

De **voorzitter**: Mijnheer Omtzigt, mevrouw Neppérus gaat over haar eigen antwoorden.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dat kun je wel zeggen, ja!

De **voorzitter**: U kunt er in uw eigen betoog op terugkomen. De heer Bashir heeft ook meteen een vraag. Misschien is die wel ingegeven door uw eigen vragen.

De heer **Bashir** (SP): Ik zit met verbazing naar beide coalitiepartners te luisteren. Het lijkt erop dat als je maar vaak genoeg iets zegt wat niet klopt, het toch zo is. De PvdA heeft het over volle inzet op volelektrische auto's. De VVD heeft het over lagere belastingen. Maar in de brief van de Staatssecretaris staat overduidelijk dat de hele verschuiving van belastingen budgettair neutraal is. De automobilist gaat dus niet minder betalen. Mevrouw Neppérus, hoezo gaat de automobilist minder belasting betalen?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik hoop dat de heer Bashir de brief heeft gelezen, want daarin staat dat de bpm geleidelijk met 12% omlaaggaat en dat de motorrijtuigenbelasting en de bijtelling omlaaggaan. Ik ontken niet dat de plug-ins een stuk duurder worden, maar dat vind ik een heel goede zaak. Nogmaals, laten wij eens ophouden om de belastingen voor alles te willen gebruiken. Ik ben gewoon blij dat er nu wordt gezegd: het gaat omlaag, alleen de volelektrische auto blijven we steunen.

De heer **Bashir** (SP): Ik zie in de brief van de Staatssecretaris staan dat de hele verschuiving van de belastingen budgettair neutraal is. De automomo-

bilist gaat dus niet minder belasting betalen. Of de Staatssecretaris heeft ongelijk, dan kan mevrouw Neppérus dat natuurlijk ook zeggen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Zoals ik zei: de hybride auto, de plug-in, zal duurder worden. Daar ben ik ook voor. Daardoor kunnen andere dingen goedkoper worden. Dat vinden wij van belang.

De **voorzitter**: Mijnheer Omtzigt, uw tweede interruptie.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik ga het nog een keer proberen. Ik stelde een vraag over de kleine auto's uit de A-categorie. Dat zijn de kleine Opels en Volkswagens van deze wereld die relatief zuinig zijn en geen stekker hebben. Die stekkers worden ook niet of nauwelijks gebruikt, dus ik ben het er helemaal mee eens dat we dat verhogen. Dat hebben we ook met het amendement-Huizing/Omtzigt al eerder geprobeerd. Maar die kleine auto's die relatief zuinig zijn, ook volgens de Rekenkamer, worden gewoon € 1.500 duurder. Daarvan gaat de bpm niet omhoog, maar fors omhoog. Ze worden niet € 100 duurder omdat de grens veranderd wordt – dat zou ik snappen – maar fors duurder, tussen de € 1.000 en € 2.000. Is dat bedoeld beleid van de VVD-fractie?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Wij, en ik meen ook het CDA, hebben altijd gezegd: waarom moet de bpm gebruikt worden om altijd alles te subsidiëren en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken? Nu wordt dat aangescherpt. Weer krijgt mevrouw Van Tongeren blijkbaar een giechelbui. Zo kennen we GroenLinks weer. Ik wil graag de reactie hebben van de Staatssecretaris. Daar heb ik al om gevraagd. De CO<sub>2</sub> zal minder bepalend zijn voor de hoogte van de bpm. Daar is over gesproken, maar ik wil wel graag hierop de reactie van de Staatssecretaris horen. Dat zei ik eerder al, maar dat heb ik nu herhaald naar aanleiding van de vraag van de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik ben blij dat we daar de reactie van de Staatssecretaris op vragen. Als we het niet al te veel betalen van bpm als een subsidie zien, ken ik nog wel wat meer subsidies. De auto's worden gewoon duurder dan in ons omringende landen, zoals België en Duitsland, waarmee we ons prima kunnen vergelijken. Het zijn zuinige auto's. Ik dacht dat het ooit een beetje de bedoeling van de VVD was om ook mensen met een niet al te hoog inkomen – zij heetten vroeger de hardwerkende Nederlanders, maar die term hoor ik nu niet zo vaak meer – auto te kunnen laten rijden. Blijft dat de bedoeling? Hoe zorgt de VVD ervoor dat die auto's beschikbaar blijven?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Een aantal maanden geleden wilde de heer Omtzigt de motorrijtuigenbelasting verhogen. Dan weet je zeker dat het duurder wordt voor autorijdend Nederland. Ik zeg inderdaad dat in grote lijnen de belasting omlaaggaat. Daar zijn wij blij mee. Op het punt van de kleine auto's krijg ik graag een reactie van de Staatssecretaris. Ik kom te spreken over de green deal en het punt dat over een nieuwe editie daarvan wordt gesproken. We horen veel van het Formule E-team, dat een soort mengeling is tussen private samenwerking en publieke sector. Hoe moet ik mij dat voorstellen? Opnieuw uit ik mijn zorg: als daar iets uitkomt, moeten er geen extra belastingen geheven worden. Als er iets moet gebeuren, moet dat echt via de weg van subsidies. Wij zijn de fiscale weg gewoon moe en willen die niet meer zien. Heeft de Staatssecretaris er wellicht al een beeld van wat dat gaat betekenen qua kosten? Voor ons is het dus niet aanvaardbaar als het via de fiscus gaat. Ik kom op de milieuzones. In de Autobrief staat dat dieselauto's over een paar jaar wat meer gaan betalen. Er staat ook: want dan hoeft je allerlei andere dingen niet te doen, zoals milieuzones. Maar vervolgens lees ik in de nadere brief naar aanleiding van de vragen van deze commissie weer

wel over de mogelijkheid voor gemeenten om milieuzones in te stellen. Daar schrik ik toch wel wat van. Je doet óf het een – daarmee hebben we ingestemd – óf het ander. Ik wil daarover graag meer duidelijkheid. Wij zijn tevreden. Mensen gaan juist voor het plug-ingebeuren meer betalen. Dat is een bewuste keuze. Ik herhaal dat lage belasting van belang is, maar vooral dat we de fiscaliteit niet altijd voor alles gebruiken. Daarvoor zijn de belastingen niet bedoeld.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De rechter was ervoor nodig om het kabinet zo ver te krijgen dat er nu in elk geval een doelstelling voor een klimaatbeleid ligt voor 2020. Kan de Staatssecretaris mij voorrekenen hoe het onderdeel «autoverkeer» daarbij gaat helpen? Dan krijg ik vast het antwoord dat Minister Kamp bezig is met een energieakkoord, waarvan een flink deel gaat over wegtransport. Hoe helpt deze Autobrief daarbij? Waarop baseert de Staatssecretaris dat? Of vertrouwt hij, net zoals de heer Groot, alleen op zijn gevoel? Verkeer veroorzaakt veel luchtverontreiniging in de steden. 10.000 mensen sterven in Nederland voortijdig door de vieze lucht. Kan de Staatssecretaris mij uitleggen hoe deze Autobrief helpt om dat aantal te verminderen? Met andere woorden: welk probleem lost de Staatssecretaris met deze brief op? De analyse van Policy Research laat zien dat de Autobrief noch ons klimaat positief beïnvloedt noch onze lucht schoner maakt. D66 legde het net uitgebreid uit. De samenvatting is dat er meer Nederlanders vroegtijdig zullen sterven door deze Autobrief en er meer klimaatschade zal ontstaan. Het voordeel ervan is dat we wat makkelijkere categorieën krijgen in de administratie bij de Belastingdienst. Ik heb in de media geen groot drama gezien met foutieve aanslagen voor auto's of foutieve heffingen in de motorrijtuigenbelasting. Ik zie het grote probleem niet dat wij ten koste van schone lucht en het klimaat oplossen. Of zagen we misschien een heel slimme spin van de ouderwetse autofabrikanten? We hoorden bij mevrouw Neppéus al het dominante geluid van de autobranche en de VVD-dikke-ikrijder. Dat klopt. Die hebben het voor elkaar gekregen dat vuile, grote, zware auto's rijden in Nederland goedkoper wordt en, zoals de heer Omtzigt netjes uitlegde, kleine, zuinige auto's duurder.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik vind dit uitlokking en wens daarom te reageren. Kennelijk is het weer allemaal «dikke-ik». Ik denk dat mevrouw Van Tongeren ook eerlijk moet zijn en moet durven toe te geven dat waar belastingen lager worden, ook kleinere auto's lager worden belast. Belastingen zijn wellicht niet het middel om alles te vergroenen. Dat zou ik nu weleens willen horen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat zal alleen op een VVD-borrel lukken. Het belastingsysteem is juist bij uitstek geschikt om te vergroenen. We zullen het straks door de Staatssecretaris bevestigd krijgen: deze Autobrief is budgettair neutraal. Dit betekent dat de belastingen niet omlaaggaan. Ze worden alleen verschoven van zuinig en klein naar zwaar en groot. De Staatssecretaris kan dat vast in veel meer detail toelichten dan ik. Er wordt helemaal geen belasting verlaagd. Het is gewoon een retorisch trucje van de VVD.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Wat vindt GroenLinks er dan van dat de plug-in wel de voordelen kwijtraakt? Dat voordeel gaat nu naar anderen toe.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mevrouw Neppéus kent de hele begroting en kent ook vast de doorrekening van GroenLinks. We zullen er dit jaar weer een presenteren. Wij zijn voor een heel andere aanpak van mobiliteit. Wij willen juist schoon en duurzaam en de maakindustrie van

schone auto's in Nederland zelf bevorderen. Wij zijn bijvoorbeeld voor een kilometerheffing. Als mevrouw Neppéus nog een keer wil «hiphappen», dan kan dat misschien op de kilometerheffing.

De **voorzitter**: Als u nog een vraag wilt stellen, is dat uw tweede interruptie, mevrouw Neppéus.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Dan wacht ik even rustig.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, ik zeg erbij dat het geen interruptie is als mevrouw Neppéus een persoonlijk feit zou maken. Dit was een beetje op het randje.

De heer **Groot** (PvdA): Ik voel mij ook aangesproken door mevrouw Van Tongeren. Hoe onderbouwt GroenLinks dat wij onze oren hebben laten hangen naar de auto-industrie? Er lag een akkoord, ook ondertekend door stichting Natuur & Milieu, waarin de bijtelling in plaats van 22% 20% was. In dat akkoord werd volelektrisch aangeslagen voor 7% bijtelling terwijl wij dat tegen 4% doen. In dat akkoord werden grote auto's nog veel goedkoper. Bovendien werd in dat akkoord een gat van 1,5 miljard geslagen in de belastinginkomsten. Hoe onderbouwt mevrouw Van Tongeren dat wij onze oren hebben laten hangen naar de autobranche, wat gewoon niet het geval is?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zal er in mijn inbreng zo ook op komen. Mevrouw Schouten gaf al aan dat dit gedeeltelijk een Tesladebat zal worden. Als er één specifieke autofabrikant die ongelooflijk innovatief bezig is op de hele wereldmarkt, getargeted wordt door één specifieke belastingmaatregel, vraag je je toch af waar dat vandaan komt. Dat komt vast niet van de stichting Natuur & Milieu en ook niet van de mensen die langzamerhand willen helpen om Nederland schoner te maken. De Rekenkamer zegt dat de 2 miljard een te dure manier is om CO<sub>2</sub> te besparen. Dat zouden wij met de PvdA eens kunnen zijn. Maar dan wil je die 2 miljard zo ingezet hebben dat je goedkoper CO<sub>2</sub> bespaart. Dat gebeurt nu juist niet in deze Autobrief omdat hij budgettair neutraal is. De CO<sub>2</sub>-uitstoot naar beneden brengen vinden we te duur, dus wat doen we? We geven dat geld uit om de CO<sub>2</sub>-uitstoot dan maar weer omhoog te laten gaan. Dat is precies wat de ouderwetse buitenlandse autolobby graag wil. De binnenlandse werkgelegenheid in Nijmegen en Tilburg bij Tesla vinden we blijkbaar in dit debat dan weer opeens niet belangrijk.

De heer **Groot** (PvdA): Er lag een akkoord waar ook stichting Natuur & Milieu haar handtekening onder heeft gezet waarin een Tesla veel harder werd aangeslagen: een cap van € 40.000 plus een bijtelling van 7%. Er werd ook 1,5 miljard uit de autobelastingen gesloopt. Ik begrijp het dus echt niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien moet ik me nog een keer voorstellen aan de heer Groot, want ik ben geen medewerker van Natuur & Milieu en ook niet van Greenpeace. Ik ben Kamerlid voor de fractie van GroenLinks. Die fractie levert al sinds jaar en dag doorrekeningen in waarin zij voorstellen doet om het wagenpark en het vervoer in Nederland aanzienlijk te verschonen. Het kan zijn dat er elders in het land door wie dan ook iets voorgesteld wordt, maar het is merkwaardig dat ik niet op mijn eigen standpunten aangesproken word maar op die van iemand anders.

De heer **Groot** (PvdA): Tot slot.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Groot. We doen interrupties in tweeën en doen niet aan uitzonderingen. We zijn met acht Kamerleden. Het gaat dadelijk aardig uit de tijd lopen. Ik verzoek mevrouw Van Tongeren om haar betoog te vervolgen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wij vinden het kortzichtig dat stekkerauto's voortaan worden behandeld als gewone benzineauto's. Er wordt alleen naar de auto's gekeken, maar er is ook een infrastructuur van laadpalen nodig. Het is een kip-eiverhaal, waarbij je én elektrische én hybride auto's nodig hebt op de zakelijke markt, maar ook op de particuliere markt, plus een laadpaalinfrastructuur. Toen we in Nederland overgingen op gas uit Groningen, stond de regering klaar om gratis kooktoestellen uit te delen. Waarom deed zij dat? Zij zei: we moeten én de infrastructuur aanleggen – het hele gasnet dat aangelegd is – én zorgen dat de consumenten het gaan gebruiken. Dat moeten we hierbij ook doen. Slopen we de hele plug-inmarkt weg, dan maken alleen nog de Nissan LEAF, de BMW i3 en de Tesla gebruik van de laadpaalinfrastructuur. Dan raak je die kwijt. Vandaar dat we ze wat betreft GroenLinks allebei tegelijk nodig hebben om serieus werk te maken van een transitie. Er is ooit een motie aangenomen van de VVD en GroenLinks om 200.000 elektrische auto's in 2020 te hebben. Is die herbevestigd of is daar definitief van afgestapt?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Eerst moest ik al luisteren naar de schandalige woorden van GroenLinks over het dikke-ik en nu begrijp ik dat we hybride auto's gaan houden? Iedereen zegt dat we daarmee moeten stoppen en dat we ons moeten richten op de volelektrische auto. Ik begrijp er nu echt niets meer van. Wellicht kan mevrouw Van Tongeren dat toelichten?

De **voorzitter**: Mevrouw Neppérus. Sorry, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): We zijn al zusjes geworden, hoor ik. Misschien wordt het weer wat tussen GroenLinks en de VVD. Ik leg het graag nog een keer uit. We hebben de aanschaf van de auto's zelf en de wijze waarop we ermee omgaan. De woordvoerders zullen zich vast nog het programma Het Nieuwe Rijden kunnen herinneren, waardoor je met alle auto's ongelooflijk veel zuiniger kunt rijden. Ik hoor hier naast mij de heer Omtzigt zeggen: wat een vreselijke onzin. Als je een apparaat krijgt en je gebruikt dat niet op de zuinigste manier, op de manier waarop het bedoeld is, haal je natuurlijk het doel niet. Maar het is dit kabinet, met steun van de VVD, dat afgestapt is van programma's zoals Het Nieuwe Rijden. Vervolgens is dit alleen op de zakelijke markt. Wanneer deze auto's vrijkomen voor de particuliere markt, zul je zien dat de mensen die het wel zelf moeten betalen, vervolgens wel een poging zullen doen om daar zuiniger mee te rijden. Maar laten wij, VVD en GroenLinks samen, ervoor zorgen dat we alle automobilisten aanmoedigen om hun apparaten zo zuinig mogelijk, zo goed mogelijk voor het milieu en zo geluidsarm mogelijk in te zetten.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik blijf mij verbazen, maar goed. Ik heb er toch wel moeite mee wanneer je doet alsof die plug-ins niet worden gebruikt omdat er onvoldoende palen zijn. Mensen rijden niet allemaal honderden kilometers elke dag, dus ik vind dat toch wat vreemd klinken. Je moet dan toch ook gewoon af en toe wel kiezen voor de elektriciteit. Ze halen mij elke dag in als ik in mijn hybride auto rijd. Vandaar mijn verbazing. Dat wordt door mevrouw Van Tongeren in stand gehouden. Dat vind ik jammer. We zouden ons moeten concentreren op wat echt goed is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb mevrouw Neppérus altijd de hemel in geprezen voor het rijden van een Toyota Prius, of inmiddels een Auris. Het is nog net geen Tesla. Dat vind ik heel mooi van een Kamerlid van de VVD. Maar niet iedereen kan thuis opladen. Ik woon in een flat en ik kan daar niet makkelijk een auto opladen. Mensen willen dat ook onderweg of op hun werk kunnen doen. We hebben in de parkeergarage van de Tweede Kamer één of twee plekken om een auto op te laden. Stel dat alle Kamerleden overgaan op een Auris, dan kunnen we daar niet eens onze auto's opladen. Wederom ondersteunt dit mijn pleidooi dat je een flinke vraag moet hebben om de infrastructuur te krijgen. Pas wanneer mensen kunnen vertrouwen op de infrastructuur, gaan mensen die wat aarzelender zijn, niet de pioniers, over op hybride auto's en vervolgens hopelijk ook op de elektrische auto.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog. U zit op ruim drie minuten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb hulp gekregen met de interrupties om een aantal van mijn punten nog wat te verduidelijken. Ik kom te spreken over de Teslataks. Alleen het automerk Tesla zou plotseling een bijtelling krijgen van 22% voor het deel van de aanschafprijs boven de € 50.000. Een Tesla valt dus helemaal niet in de 4%-categorie. Heeft de Staatssecretaris uitgezocht of een belastingmaatregel die maar één leverancier treft, wel mag in Nederlands en Europees recht? Wat vindt de Staatssecretaris van de 600 medewerkers van de Teslafabriek in Brabant? Is hij daar al gaan praten? Er waren plannen om verder uit te breiden en nog eens 1.000 mensen aan het werk te krijgen. Wij willen Nederlandse maakindustrie. Dit is een innovatieve pionier die Nederlandse maakindustrie brengt. Dat gaan wij dan nu om zeep helpen om de dikke-ikrijder van de VVD in de zwaardere, dure auto's te bevoordelen?

De **voorzitter**: Mevrouw Neppérus, u hebt al twee interrupties gehad. Dus als het geen persoonlijk feit is ...

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ja, maar er vindt weer uitlokking plaats. Ik vind het niet acceptabel als VVD-leden hier voortdurend worden uitgemakt voor dikke-ik. Ik vind dat volstrekt niet acceptabel!

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, ik heb u dit al proberen mee te geven. Als u daar een beetje rekening mee kunt houden, hoeft mevrouw Neppérus zich niet uitgedaagd te voelen. Ik denk wel dat zij een punt heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het oordeel van de voorzitter over de inbreng van de leden laat ik even aan de voorzitter. Ik heb over mijzelf weleens wat vervelender dingen gehoord in deze Kamer. Zo ben ik ooit milieuterrorist en crimineel genoemd. Ook door mijn buurvrouw.

De **voorzitter**: Maar goed, dat is niet nu.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als we dan met modder gaan smijten, dan doen we het allebei. Ik wil ook wel verder met mijn inbreng.

De **voorzitter**: Laten we gewoon als nette collega's doorgaan met het debat. Mevrouw Schouten heeft nog een interruptie voor u.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is vast een inhoudelijke interruptie.

De **voorzitter**: Het is in ieder geval haar tweede interruptie.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Dat weet ik, voorzitter. Ik heb het betoog van mevrouw Van Tongeren over de Tesla even aangehoord. Ik snap wat zij zegt. Ik heb het nog even nagekeken: in 2013 hebben we bij de stemming over het Belastingplan 2014 een amendement van de heer Van Ojik aangenomen – ook ik heb voorgestemd – waarmee er juist twee verschillende tarieven zouden komen voor auto's boven en onder de € 50.000. Onder de € 50.000 zou het nihil tarief gelden en daarboven het 7%-tarief. Met andere woorden: het is GroenLinks zelf geweest dat ervoor heeft gezorgd dat die knip is ontstaan. In wat voor licht staat het betoog van mevrouw Van Tongeren ten opzichte van het amendement van de heer Van Ojik?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Natuurlijk heb ik ook naar dat amendement gekeken. Er is echter een groot verschil tussen 0% onder de € 50.000 en 7% daarboven en 4% onder de € 50.000 en 22% daarboven. Dat is een heel ander niveau van belastingen. Toen hadden de vuile auto's nog een bijtelling van 25%, nu gaan die naar 22%. Als je zegt dat je wel ergens mag knippen, zeg je niet direct dat het je niet uitmaakt hoe je knipt en wat die belastingen daarboven en daaronder worden. We staan dus nog steeds achter het amendement-Van Ojik. Als dat dit jaar op deze wijze in het Belastingplan zou komen, ben ik enorm tevreden. 0% voor volelektrisch onder de € 50.000 en 7% daarboven zou fantastisch zijn.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Ik sloeg meer aan op de opmerking van mevrouw Van Tongeren dat zij zich afvraagt of er überhaupt zo'n onderscheid gemaakt mag worden. Dan is mijn conclusie dat dit onderscheid zelf al eerder is voorgesteld door GroenLinks en andere partijen in deze Kamer. Dat is het principiële punt. Ik constateer dat dat dus blijft staan, dat zij dus vindt dat er onderscheid gemaakt mag worden, maar dat het meer om de percentages gaat. Ik ben niet helemaal fan van deze Autobrief, maar je kunt de Staatssecretaris niet verwijten dat hij twee verschillende tarieven voor onder en boven de € 50.000 introduceert. GroenLinks heeft dit namelijk zelf gedaan in een amendement dat eerder in de Kamer is voorgelegd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb gevraagd of het juridisch mag. Bij juristen is «proportionaliteit» altijd een belangrijk begrip. Je mag wat ons betreft best een knip maken, maar mag je een knip op deze enorm heftige wijze maken, waarbij alleen dat ene merk getroffen wordt door een enorme verhoging? In de vorige omstandigheden zouden de zwaar vervuilende auto's nog steeds in de 25%-categorie zitten, en zouden de duurdere schone auto's iets duurder worden. Ik vraag aan de Staatssecretaris of er een juridische afweging gemaakt is en of deze maatregel nog steeds proportioneel is ten opzichte van Tesla, of dat Tesla nu als enige merk zo disproportioneel zwaar getroffen wordt dat het eigenlijk niet kan.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog. U hebt nog ongeveer een minuut spreektijd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb mijn retorische vraag eigenlijk al gesteld: waarom laten de Staatssecretaris en de coalitiefracties zich zo handig voor het karretje van de autolobby van buitenlandse fabrikanten spannen?

De ontslagen Teslamedewerker, de man met longemfyseem die langs de snelweg woont, het kind op een schoolplein in de buurt van een druk kruispunt: zij hebben er allemaal niks aan. Bovendien kun je ook prima budgetneutraal op schone en zuinige mobiliteit sturen. Kortom, dit beleid voelt als een hardhandige ontgroening. Wie verzint het om in het licht van mondiale klimaatverandering zuinige auto's duurder te maken en zwaar vervuilende auto's juist goedkoper? Wie maakt alles ondergeschikt aan de



vraag of de Belastingdienst vier categorieën dan wel twee categorieën kan invoeren? Ik ondersteun het pleidooi van D66 om de roettoeslag naar voren te halen. Hetzelfde geldt voor de vraag of er voor auto's die alleen maar een kleine bijmotor hebben, bekeken kan worden of ze wat beter behandeld kunnen worden.

Het moet en het kan anders, wat GroenLinks betreft. Met die analyse in het achterhoofd zal GroenLinks de door de Staatssecretaris voorgestelde maatregelen heroverwegen. Schoon, stil en zuinig moet naar alle omstandigheden voordeliger uitpakken dan energie slurpen. Immers, de vervuiler betaalt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De vorige keer dat we met de Staatssecretaris over de autobelastingen debatteerden, ging het er heftig aan toe. Onze kritiek was toen dat de autobelastingen niet toekomstbestendig zijn. Teruglopende belastingopbrengsten zorgden niet per definitie voor groenere en schonere auto's die ook in de praktijk schoner zijn en ook zo worden gebruikt. Gelukkig is er nu een nieuwe brief en zijn er daarmee nieuwe kansen voor de Staatssecretaris.

Ik begin met de feitelijke situatie. Waarom wordt er bijvoorbeeld niets gedaan aan zuinige auto's die alleen op papier zuinig zijn? Een paar jaar geleden kocht ik zelf een niet nader te noemen Italiaanse auto. Om de heer Van Vliet gerust te stellen: het is geen Maserati.

De **voorzitter**: Wel een auto van hetzelfde concern?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Een Lamborghini of een Fiat?

De heer **Bashir** (SP): Nee, een heel zuinige. Dat stond althans in de fabriekspapieren. Sterker nog, ik kreeg zelfs een brief van de Staatssecretaris, van de Belastingdienst, dat ik het hele jaar geen wegenbelasting hoefde te betalen omdat de auto zuinig was. In de praktijk heb ik echter nooit iets gemerkt van die zuinigheid. Ik haal veel hogere verbruikscijfers dan met mijn oude vieze auto die ik wegdeed. Ons Kamerlid Paulus Jansen heeft hier al in 2010 aandacht voor gevraagd. Er werd toen gezegd dat er in 2013 waarschijnlijk een nieuwe Europese verbruikscijfernorm zou komen, in het uiterste geval in 2015. Inmiddels is het 2015. We willen graag weten hoe het hiermee staat. Waarom kan niet in de fabriekspapieren staan wat een auto echt verbruikt?

De afbouw van de bpm, oftewel de belasting op aanschaf van een nieuwe auto, staat hoog op het verlanglijstje van de Staatssecretaris. In de uitwerking zien we echter dat die afbouw vooral ten goede komt aan de dure, grote en onzuinige auto's. De vaste voet wordt namelijk met € 300 verhoogd en daardoor worden de zuinigere auto's getroffen. Waarom kiest de Staatssecretaris hiervoor?

De Staatssecretaris verlaagt ook de motorrijtuigenbelasting. Volgens ons is het beter als er wordt toegewerkt naar een systeem waarin de principes «de vervuiler betaalt» en «betalen naar gebruik» gelden. Kan de Staatssecretaris hierop ingaan? Is hij bereid om op dit punt stappen te zetten?

De hele Kamer en de Staatssecretaris willen af van de bevoordeelde plug-ins, oftewel de hybrides. Met de huidige voorstellen worden voordelen daadwerkelijk tenietgedaan. Het is heel goed dat de Staatssecretaris korte metten heeft gemaakt met deze uit de hand gelopen nepvergroeningsmaatregel voor de zakelijke rijder. De automobilisten reden toch massaal op de tank in plaats van op elektriciteit, en over drie à vier jaar zal een groot deel van deze auto's beschikbaar komen voor de particuliere markt of voor de export. Dan lopen die leasecontracten namelijk massaal af. Volgens ons kunnen we deze auto's in Nederland goed gebruiken in de particuliere markt. Dat is beter dan ze te exporteren. Daarmee zorgen we ervoor dat de vergroening hier in Nederland blijft. Volgens mij gaan particulieren de elektrische auto ook elektrisch

gebruiken, want dat is uiteindelijk goed voor de portemonnee. Is de Staatssecretaris bereid om dit te stimuleren in de mrb?

Ik kom op de bijtelling, het hete hangijzer van het vorige debat. Het is goed dat naar vereenvoudiging is gestreefd, maar waarom is er gekozen voor een tarief van 22%? Zo gaan namelijk de auto's met de meeste uitstoot erop vooruit. Dat is niet echt milieuvriendelijk. Waarom niet de 23% of zelfs het huidige tarief van 25% behouden? De opbrengst kun je dan gebruiken voor een verdere afbouw van de bpm voor zuinige auto's of voor een lagere mrb voor de zuinigste auto's. Kan de Staatssecretaris hier uitgebreid op ingaan? Wat ons betreft is een auto met een hulpmotor die primair elektrisch rijdt, ook erg zuinig. Kan de uitstoot van de 4%-bijtellingscategorie verhoogd worden van 0 tot 20 g/km?

Het verbaast ons ook dat de vergroeningsmaatregelen die worden getroffen, pas in 2019, dus door het volgende kabinet, uitgevoerd moeten worden. Waarom moeten we tot 2019 wachten op de roettoeslag? Kan dat niet eerder, bijvoorbeeld in 2017? Waarom is het tarief van de roettoeslag voor de zakelijke auto's zo laag in vergelijking met particuliere auto's? Kan dat niet gelijkgetrokken worden?

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Laat ik allereerst een compliment maken aan de Staatssecretaris. De nieuwe autobelastingbrief is in lijn met zijn beleid: eenvoudiger en robuuster. Dat is wat hij had beloofd wat betreft de belastingen, en dat maakt hij bij de autobelastingen op hoofdlijnen waar met deze brief. Ik heb nog wel een aantal punten die ik onder de aandacht wil brengen. Over de hoofdlijnen wil ik opmerken dat we geen uitvoerbaarheidsproblemen zullen gaan zien, zoals ook mevrouw Van Tongeren al zei. Daarvan hebben we er immers al genoeg bij de Belastingdienst.

Laat ik beginnen met wat bij mij het laatste punt was, maar de heer Bashir sprak er net ook al over. Waarschijnlijk begint de nieuwe testcyclus op 1 september 2017. Dan is de Autobrief net begonnen. Dan krijgen dus alle auto's een nieuw logo dat aangeeft hoeveel ze echt verbruiken. Misschien ligt dat dan wel wat dichterbij het echte verbruik, als die testcyclus goed wordt ingevoerd. Dat zou betekenen ofwel dat alle auto's op dat moment een prijsverandering doormaken, ofwel dat we de oude prijzen houden. Dat zou een groot uitvoerings- en milieuprobleem tot gevolg kunnen hebben. Ik ben blij dat de testcyclus, waar we jaren op hebben aangedrongen, er eindelijk is. Dat is echt goed, want dan zitten we er dichterbij, maar hoe gaat dat de autobelastingen beïnvloeden? Mocht dat nu niet duidelijk worden, dan wil ik daar graag later een zeer uitgebreid antwoord op hebben, wanneer we het wetsvoorstel behandelen. Het zou namelijk tot serieuze disruptie kunnen leiden in het proces.

Over één ding waren wij wel enigszins teleurgesteld: er staat niets in over de accijnzen. Dat zeg ik niet omdat het CDA vindt dat accijnzen per se laag moeten zijn. We zouden ze best iets kunnen verhogen om vervolgens de mrb af te schaffen, zodat wie gebruikt ook betaalt. Ons gaat het echter om de grenseffecten. De grenseffecten zijn groter dan gedacht, zeker bij diesel. Grote transporteurs tanken alleen maar diesel in het buitenland. Dat is niet echt goed voor de Nederlandse schatkist. Dat betekent dat de regering andere belastingen verhoogt. Ik begrijp dat zelfs de waterbelasting dit jaar weer aan de beurt is. Is het niet mogelijk om de convergentie van de hybride auto's, die terecht naar 22% gaan, wat te versnellen de komende twee jaar? Met wat daarmee binnengehaald wordt, zouden we de accijnzen een klein stukje kunnen verlagen.

We begrijpen de extra roettaks voor diesels. De taks is pas vanaf 2019 gemiddeld laag voor bestelbusjes en er is geen handelingsperspectief. Erger nog, juist de mensen die nog een extra filter erop hebben gezet, vallen er ook onder. Zij die onder Staatssecretaris Van Geel een naverbrander erop gezet hebben, komen ook niet aan de norm en moeten ook die extra roettaks gaan betalen. Verder zijn er nog bepaalde gemeenten,

met in het bestuur daarvan bepaalde partijen, met milieuzones. Dat beleid lijkt niet met elkaar te matchen. We krijgen straks auto's waarvoor extra belasting moet worden betaald – voor particuliere auto's is die belasting best hoog – en die mogen dan ook nog bepaalde binnensteden niet in. Bovendien wordt er niets geregeld om die mensen in een andere auto te krijgen. Ik vind dat beleid niet echt goed op elkaar afgestemd. Ik begrijp dat men die oude diesels vanuit milieuoogpunt niet in de binnenstad wil laten rijden, maar wil de Staatssecretaris nog een keer overleggen met de VNG en de autobranche om ervoor te zorgen dat er een handelingsperspectief ontstaat? Als je zo'n auto hebt, kun je er extra technologie in stoppen waardoor hij minder uitstoot. Ook kan er een kleine premie komen uit het groene fonds dat er straks komt, want dat maakt echt uit voor het versneld kopen van andere auto's. Wil de Staatssecretaris naar iets dergelijks zoeken zodat we die auto's ook echt van de weg gaan houden?

Over de Teslacap is al veel gezegd. Ik vond het heel bijzonder. Ik wil daar toch nog twee dingen over zeggen. Ik zou graag de juridische onderbouwing krijgen. Waarom zit die cap wel op elektrische auto's en niet op waterstofauto's? Dat vind ik een interessante vraag. Hoe gaat dat tot 2019 en na 2019? Komen mensen die al een auto hebben dan in de verhoogde bijtelling? Dat is mij niet geheel duidelijk. Is er nog ergens in het hele proces een moment waarop er geherevalueerd wordt? Laat ik het maar heel eerlijk zeggen: als Tesla vandaag aankondigt dat het met een auto van € 30.000 komt, dan betekent dit dat de auto in de 4%-bijtelling minder dan € 100 per maand gaat kosten. Dan weet ik wel wat het volgende Mitsubishi Outlanderdebat wordt. Tussenstappen in de evaluatie zijn dus erg belangrijk. Die hebben we de afgelopen vier jaar niet gehad, ook al heeft het CDA constant gezegd dat het misging bij de hybriden. Als er ergens iets misgaat, dan wil ik het graag van tevoren weten.

**De voorzitter:** Gaat u afronden?

De heer **Omtzigt** (CDA): Ja. Ik heb nog drie korte punten. Ik sluit me aan bij de heer Bashir wat betreft de export van hybride auto's. Dat kan niet de bedoeling zijn. Ze zijn overgesubsidieerd geweest in de aanschaf. Kan de Staatssecretaris iets doen om ervoor te zorgen dat tweedehandsrijders, die er ook belang bij hebben om elektriciteit te gebruiken omdat zij, in tegenstelling tot de leaserijders, de benzine niet betaald krijgen, hier elektrische auto's kopen en dat die niet in de binnenstad van Moskou komen te rijden maar in de binnenstad van Utrecht?

Wat doet de Staatssecretaris met het e-mobiliteitsplatform? Dat heeft ontzettend veel belastinggeld gekost, vooral door de maatregelen die zijn voorgesteld, maar er is nooit een plan gekomen om die leaseauto's elektrisch te laten rijden. Wat is daarvan het toekomstperspectief?

Waarom zet de Staatssecretaris lpg in de dure bijtellingscategorie? Het is een relatief schone brandstof. Is er een mogelijkheid om te bekijken of lpg iets beter behandeld kan worden? De heer Groot sprak er ook al over.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Voorzitter. We kennen de wens van de Staatssecretaris om de belastingen te vereenvoudigen, en vaak zijn daar ook goede redenen voor. Ik zie in deze Autobrief dat hij daarvoor ook stappen heeft gezet. Vereenvoudiging is voor ons echter niet het hoogste doel. Wij hebben ook afspraken gemaakt over klimaatdoelstellingen en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zelfs in het energieakkoord dat het kabinet met de SER heeft gesloten, is erop gewezen dat er tot 2020 zo'n 200.000 semi-elektrische en elektrische auto's moeten komen. Dat zijn allemaal doelstellingen die het kabinet zichzelf heeft opgelegd. Soms zijn er zelfs rechtszaken nodig om de ambities nog wat omhoog te krijgen. Als ik deze Autobrief lees, moet ik constateren dat we juist verder van de eigen doelstellingen van het kabinet af raken. Onderschrijft de Staatssecretaris deze stelling? Juist de

CO<sub>2</sub>-uitstoot zal met deze Autobrief op langere termijn gaan toenemen ten opzichte van het pad dat we hadden. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris in dat licht wat hier voorligt? Vindt hij dat dan nog verdedigbaar?

De heilige graal wordt nu het Europese bronbeleid. Daar gaan we al onze ballen op zetten. Daar moet het vandaan gaan komen. Er zijn grote verwachtingen. Welke signalen heeft de Staatssecretaris dat daar al stappen worden gezet? Laat ik nog een andere vraag stellen. Ik weet dat er in Europa gesproken wordt over het invoeren van kilometerbeprijzing. Als wij zo aan het Europese bronbeleid hechten, betekent dat dan ook dat dit kabinet eventueel die kilometerbeprijzing gaat invoeren als daarover in Europa overeenstemming ontstaat? Is dat een stap die deze Staatssecretaris, die veel weet van kilometerbeprijzing, eventueel zou willen zetten, als blijkt dat we die kant op gaan?

Ik kom op de inhoudelijke vragen over de punten in de brief. Ik kan me bij verschillende opmerkingen van mijn collega's aansluiten. Wij vinden het heel rigide dat een vrijwel volledig elektrische auto met een kleine hulpmotor gelijk naar een ander, heel hoog tarief gaat. Is de Staatssecretaris bereid om hier nog naar te kijken?

Ik kom op het bijtellingstarief. Wij hebben ons erover verbaasd dat er bij de hybrides sprake was van oversubsidiëring. De Algemene Rekenkamer heeft daar ook de vinger op gelegd. Dan moet je als parlement bekijken of je goed bezig bent met je doelen en de manier waarop je die wilt behalen. Ik kan echter werkelijk niet begrijpen waarom daarvoor het bijtellingstarief van onzuinige auto's naar beneden moet. Waarom kunnen we het geld niet gewoon gebruiken om de ambities inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot op te schroeven? Dat zou toch het doel moeten zijn? Wat is nou de ratio geweest achter de verlaging van het bijtellingstarief? Er wordt een stap gezet met de hybride auto's. Daarvan zegt een meerderheid, ook partijen die voor veel groen zijn, dat het uit de hand liep. Maar dit lijkt toch echt een cadeautje aan de autorijder die misschien niet zo heel veel oog heeft voor het groene aspect in het hele autostelsel.

Waarom moet zolang worden gewacht met de invoering van de roettoeslag? Waarom komt die pas in 2019? Ik krijg daar de vinger niet achter. Volgens mij moet het sneller kunnen. Wat is de ratio hierachter? Waarom ontstaat er nu zo'n verschil tussen zakelijk en particulier? De vraag is al gesteld, en ik sluit me daar dus bij aan, want ik kan het ook niet verklaren. Misschien heeft de Staatssecretaris er wel een goed antwoord op.

Ik heb ook nog een vraag over de export. Ik vind het een behoorlijke vorm van kapitaalvernietiging als vanaf 2017 veel semi-elektrische en elektrische auto's op de particuliere markt komen, uit de lease, en dat die voor de gemiddelde Nederlander te duur zullen zijn om in te rijden. Dan zullen ze vervolgens geëxporteerd gaan worden. We hebben die auto's jarenlang fiscaal gestimuleerd. Wat kunnen we eraan doen om die auto's in Nederland te behouden, zodat hier het wagenpark, ook voor de particuliere rijder, groener wordt?

Tot slot heb ik nog een vraag over de vrijstellingen. De Staatssecretaris is fan van vereenvoudiging. Is hij dan ook bereid om te kijken naar de vrijstellingen die we nu hebben? Dat zou volgens mij een verdere vereenvoudiging kunnen opleveren. Wij zien daar nog mogelijkheden, en ik hoop dat de Staatssecretaris die ook ziet.

### **Voorzitter: Neppérus**

De heer **Van Vliet** (Van Vliet): Voorzitter. De Autobrief van de Staatssecretaris ziet er robuust uit en zal leiden tot vereenvoudiging; daar houd ik als fiscalist van. Wat ik niet goed vind aan de Autobrief is dat er niet voldoende wordt geabstraheerd van de instrumentele functie van de belastingheffing. Belastingheffing is niet bedoeld voor het sturen van gedrag van belastingplichtigen, is mijn principiële uitgangspunt. Volgens

mij is mevrouw Neppéus dat met mij eens. Met andere woorden, op iedere geproduceerde Tesla, waarover we hier al honderd keer hebben gesproken, wordt een paar duizend dollar verlies geleden. Als we dat met alle Nederlandse belastingbetalers gaan bijlappen, dan profiteert daar alleen de Amerikaanse aandeelhouder van. Zo zie je waartoe dit soort instrumentele functies van onze belastingen kunnen leiden. U begrijpt het al, ik ben er een principieel tegenstander van dat elektrische auto's vrijgesteld zouden moeten zijn of een aanzienlijk gunstiger tarief zouden moeten genieten dan andere auto's die op de Nederlandse wegen rondrijden. Dat is de andere kant van de zaak.

De oudere diesels gaan in januari 2019 toe naar een extra heffing in de motorrijtuigenbelasting. Het gaat om ongeveer 400.000 Nederlandse auto's. Als ik de cijfers goed begrijp, leidt dat tot een extra motorrijtuigenbelasting van gemiddeld zo'n € 225 voor een personenauto. Dat leidt onherroepelijk tot daling van de waarde van deze auto's. Kan de Staatssecretaris nog eens kijken naar de auto's waar achteraf een roefilter op is gezet en die straks toch meer belasting moeten betalen, waardoor de waarde achteruitgaat en de investering in het roefilter dus verloren gaat? We gaan nu gefaseerd toe naar een bijtelling van 22%. Belastingvermindering spreekt mij als liberaal altijd aan. Het algemene bijtellingspercentage is nu 25. Als je dat terugschroeft naar 22%, heb je straks wel de uitgangssituatie dat de leaserijders gewend zijn aan 22% en wordt het des te moeilijker om te zeggen: het had toch beter 25% kunnen zijn. Is daar echt serieus over nagedacht?

Wat betreft de instrumentele functie van de belastingheffing zegt de Staatssecretaris in zijn brief dat de oplossing voor het klimaatvraagstuk niet primair in de fiscaliteit moet worden gezocht. Hoe verhoudt deze opmerking zich tot zijn andere opmerking onder het kopje «vereenvoudigen van autobelasting» dat het autobelastingstelsel in Nederland klaar is voor een verdere doorbraak van ultrazuinige voertuigen? Waar ligt nu precies de grens tot waar je het Nederlandse autobelastingstelsel gebruikt om een doorbraak te forceren? Is het niet gewoon bedoeld om de belastingcenten op te halen, waarmee vervolgens de wegen kunnen worden aangelegd en de politie wordt betaald?

Het grote «mispunt» en minpunt in deze Autobrief is natuurlijk de lpg. Verschillende collega's hebben daar al op gewezen. We hebben volgens mij bijna 2.000 tankpunten voor lpg in Nederland. Toen ik wat jonger was en nog in een leaseauto reed, was lpg zeer geaccepteerd en reden heel veel collega's in een auto met een lpg-tank. Tegenwoordig hoor ik hier niemand meer over. Ook in deze Autobrief wordt lpg als het ware doodgezwegen. Kan daar niet nog eens naar gekeken worden? En zit er een bedoeling achter dat er niet over lpg wordt gesproken? In het kader van de tijd laat ik het hier even bij.

### **Voorzitter: Van Vliet**

De **voorzitter**: Ik constateer dat de Staatssecretaris direct kan overgaan tot de beantwoording, maar om sanitaire redenen schors ik de vergadering toch even.

De vergadering wordt van 11.50 uur tot 11.56 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we in de beantwoording van de Staatssecretaris twee interrupties per fractie hanteren, en dat doen we dan netjes in tweetrapsraketten. Ik zal daar goed op letten.

Staatssecretaris **Wiebes**: Voorzitter. Mijn eerste debat in dit malle beroep ging over het belastingverdrag met Ethiopië. Ik geef eerlijk toe dat ik hier meer mee heb, niet alleen omdat ik op de leeftijd van tweeënhalf al een actief lezer van de Autokampioen was, maar ook omdat de auto voor heel

veel mensen dé sleutel is tot dagelijkse mobiliteit. In Nederland hebben we in deze sector een fantastisch innovatief bedrijfsleven. Het is eigenlijk doodjammer dat maar heel weinig mensen dat weten. Juist het terrein van de auto, gecombineerd met belastingen, is een terrein waar altijd blijkt dat je met minder inzet van subsidiegeld meer kunt bereiken. Dat heb ik een keer mogen doen toen ik in Amsterdam verantwoordelijk was voor de luchtkwaliteit. Het bleek zonder meer mogelijk om met veel minder geld veel meer te bereiken. Ik ben ervan overtuigd dat dit ook hier zo is. Ik zie het als mijn rol om de leden daarvan te overtuigen. Het is zeer verheugend dat de nieuwe commissieleden voor frisse tegenwind zorgen. Dank daarvoor. Dat maakt het ook een bijzonder debat. Ik hoor D66 pleiten tegen hervorming van maatregelen die niet werken en ik hoor GroenLinks pleiten voor meer subsidie op heel grote auto's van een ton met honderden pk's. Ik dank alle leden voor hun vragen. Ik ga daar graag op in.

Ik heb dit onderwerp natuurlijk meegenomen in de bredere sondering naar de gehele fiscaliteit. Ik heb in de samenleving met een heleboel groeperingen en binnen de politiek met veel partijen gesproken. Het kan hier aan tafel best eens lijken alsof we het over heel veel punten oneens zijn, maar in mijn gesprekken was het vooral opvallend dat over twee, drie dingen overeenstemming bestond. Het gaat misschien wat ver om over consensus te praten, maar van zeer brede overeenstemming was wel sprake. Ik heb niemand horen zeggen dat de auto zich mag onttrekken aan de klimaatdoelen. Ik heb ook breed enige sympathie gezien voor het feit dat daar ook enige fiscale inzet voor nodig zou kunnen zijn, ook al is dat niet helemaal naar mijn smaak. Daarnaast heb ik de brede overtuiging gehoord dat we moeten inzetten op maatregelen die werken en waarvan het klimaat beter wordt. Achtereenvolgens kwam aan de orde dat wij niet aan greenwashing willen doen, noch aan windowdressing. We willen geen onzin, maar dingen die werken en waarvan het klimaat wat merkt. Dat geeft steun in de Autobrief, maar daar kom ik zo op.

In de afgelopen jaren heeft Nederland een forse inzet gepleegd. Weinig andere landen op aarde doen ons dit na. We hebben cumulatief meer dan 6 miljard aan subsidies in het wagenpark gestopt, allemaal met het oog op de klimaatdoelen. Tegelijkertijd moeten we constateren dat de evaluaties van dat beleid tot dusver dodelijk zijn. Het woord «doorgesloten» is daarbij veel gevallen. Laten we eerlijk zijn. De Algemene Rekenkamer sabelt ons neer en zegt dat de kosten volledig uit het lood geslagen zijn. Hij is zeer kritisch op de kosteneffectiviteit en noemt het getal van € 1.600 per ton. De OESO maakt ons ronduit belachelijk door te zeggen dat het effect van het Nederlandse beleid op het klimaat «small or non-existent» is. Daar kunnen we het mee doen. In de evaluatie die ik heb laten uitvoeren door het bureau PRC is sprake van een gemiddelde belastinginzet per ton van € 1.600. De laatste jaren tendert dit echter meer naar € 3.000 per ton. Het Planbureau voor de Leefomgeving is weinig vleiend over de kosteneffectiviteit, maar zegt ook dat het gek is dat we tot nu toe niets aan luchtkwaliteit hebben gedaan in het autobeleid. Het beveelt aan om dat als volgende tak ter hand te nemen.

Met zeer veel inzet van geld is het resultaat dus toch «small or negligible». Hoe kan dat? Centraal daarin staat het waterbedeffect. Dat moet de liefhebbers van een kostenefficiënt instrumentarium die geïnteresseerd zijn in het klimaat en niet in dingen die er groen uitzien, aanspreken. De heer Van Weyenberg heeft daarover indirect vragen gesteld, evenals mevrouw Van Tongeren en volgens mij ook mevrouw Schouten. Op Europees niveau geldt er een fabrikantennorm. Dat werkt als een plafond, net als andere systemen plafonds hebben. Dat plafond daalt jaar op jaar. In 2020 hebben we een plafond van 95 g/km. Dat is niet een heilige graal, dat is de werkelijkheid. Dat zijn geen verhalen over wat er misschien ooit komt en een eventuele Europese oplossing, want er is een systeem. Als je dat systeem omarmt, betekent dat dat een extra subsidie in Nederland wel

zorgt voor een lagere uitstoot van nieuw verkochte auto's in Nederland, maar voor evenveel hoge uitstoot elders. Het klimaateffect gaat daardoor verloren. Dat is het waterbedeffect. Sterker nog – en nu ga ik iets lelijks zeggen – doordat de door ons gesubsidieerde auto's gemiddeld verder van de praktijknorm af zitten dan de andere auto's is het per saldo zelfs een verslechtering. Dan hebben wij 6 miljard ingezet voor iets wat per saldo een verslechtering is. Daarom worden we door de OESO uitgelachen. Een paar autofabrikanten lachen mee, maar het klimaat huilt. Het ziet er van een afstand groen uit, maar wat wij doen is donkergrijs!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): «Het klimaat huilt.» Toen hield ik het niet meer. Als we samen constateren dat die 2 miljard per jaar om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren en Nederland schoner te maken effectiever uitgegeven had kunnen worden, kan de Staatssecretaris mij dan vertellen hoe die 2 miljard nu effectiever uitgegeven wordt om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren? Kan de Staatssecretaris dan tegenspreken dat met deze Autobrief grote, vervuilende auto's goedkoper worden en kleine en schone auto's duurder?

Staatssecretaris **Wiebes**: Daar kom ik allemaal nog op. Ik kan alvast zeggen dat ook hierop het antwoord is dat de Nederlandse kop, het additioneel subsidiëren, altijd wordt gecorrigeerd via dat waterbedeffect. Als wij subsidiërend te werk gaan, wordt er van ons belastinggeld, betaald door de mensen die juist extra autobelastingen moesten betalen, in andere landen met grotere en vervuilender auto's gereden. Dat is wat er nu gebeurt. Wij kunnen stellen dat er Europeanen zijn, waarschijnlijk in ruime mate, die als gevolg van ons beleid in vervuilender auto's kunnen rijden, omdat de fabrikanten gebonden zijn aan het fabrikantenplafond. Doe je het in het ene land een beetje beter, dan kun je het in het andere land een beetje slechter doen. We kunnen de landen die het een beetje slechter doen dan het fabrikantenplafond ook opsommen. Dat is reëel. Dat bestaat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is inderdaad het argument om de vraag te stellen of we het gedrag van Nederlanders wel met het belastingstelsel moeten willen beïnvloeden. Ik zou dat misschien nog kunnen accepteren als wij daar consequent in waren, maar wij stimuleren bijvoorbeeld met een belastingmaatregel het gedrag van olie- en gasbedrijven die moeten gaan boren naar kleine velden onder de Noordzee. Daarvan zeggen we niet: dat moet Europabreed hetzelfde zijn. Wij willen mensen een enorm belastingvoordeel geven in de hoop dat zij in Nederland, in ons deel van de Noordzee, naar gas komen boren en niet in andere landen. Ik kan zo nog drie voorbeelden geven. Waarom gaat het voor sommige velden wel op en voor andere velden niet?

Staatssecretaris **Wiebes**: We hebben hier een debat over de Autobrief. Het gasveldenbeleid moet denk ik met andere bewindspersonen worden besproken. In mijn ronde heb ik gemerkt dat het klimaat niet aan grenzen is gebonden. Wij moeten dus dingen doen die het klimaat helpen. Als ze dat niet doen, dan is het geen grote inzet van belastinggeld waard. Dat is mijn stelling en ik draag die overtuiging ook hier met groot geloof daarin uit. Daarmee durf ik ook te zeggen dat de weglek van milieueffecten en de weglek van belastinggeld niet ons enige probleem is. We hebben daadwerkelijk de markt op een bijna onverantwoorde manier verstoord. Er zijn maanden geweest dat de wereldwijde productie van bepaalde autotypes vrijwel geheel naar Nederland ging. Dat heeft ook voor schokgolven gezorgd die volstrekt niet nodig zijn en die ook helemaal niet passen in een gestage mars naar een groener wagenpark. Het kan ook niet zo doorgaan. Grappig genoeg haal ik daarmee misschien wel de laatste vraag van de heer Van Vliet aan. Omdat de techniek

voortschrijdt en omdat er automatisch meer zuinige auto's zullen komen door het fabrikantenplafond is ons belastingsysteem daar eenvoudigweg niet meer tegen bestand. Dat betekent namelijk dat wij kortingen inrollen en dat de subsidiepot steeds groter wordt. Dan gaat er een nog grotere erosie plaatsvinden van belastinginkomsten. Daar is ons systeem niet tegen bestand. Als de bpm een beurskoers zou zijn, dan stond die een paar jaar geleden op 3,3 miljard en nu nog op 1,3 miljard. We hebben een geweldige verschuiving en erosie gezien. Het is nauwelijks nog geloofwaardig dat autobelastingen ook gewoon een stabiele inkomstenbron moeten zijn voor de Staat. Dat klinkt altijd onsympathiek en ik krijg er ook altijd veel kritiek op – hoe kan een Staatssecretaris beweren dat belastingheffing moet leiden tot inkomsten voor de staatskas! – maar het is niet anders. Het is ook niet robuust, omdat die technologie gaat leiden tot een aantal dingen die we hier onmogelijk kunnen beweren. Misschien dat ik andere bladen lees dan toen ik tweeënhalf was, maar in hetzelfde type bladen kunnen wij nu al de aankondigingen zien van auto's die geheel niet passen bij de ideeën die de heer Van Weyenberg of mevrouw Van Tongeren hebben over een groen wagenpark. Het lijken wel bijna militaire voertuigen. Auto's met een paar honderd pk die tweeënhalve ton wegen zijn in die categorie geen uitzondering meer. Als we niets veranderen, worden dat gesubsidieerde auto's en worden zij usance in ons wagenpark.

De **voorzitter**: De heer Van Weyenberg heeft een interruptie.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Nee, dit was pure uitlokking, dus ik vraag u om dit niet als interruptie te rekenen. Er worden mij woorden in de mond gelegd die ik helemaal niet heb gebruikt. Dat wil ik even rechtzetten. Mevrouw Van Tongeren en ik kunnen ons best voorstellen dat een aantal uitwassen van het systeem worden aangepakt. Onze stelling is alleen dat de Staatssecretaris daarin doorslaat, dat hij volledig elektrische auto's niet zo stimuleert als hij beweert, en dat er aan het einde van de dag een brief ligt met een hogere uitstoot tot gevolg. De Staatssecretaris probeert zijn criticasters in het kamp te plaatsen van mensen met een blinddoek voor hun ogen die gewoon rechtdoor stormen, maar dat is niet in lijn met mijn inbreng en volgens mij ook niet met die van mevrouw Van Tongeren.

De **voorzitter**: Dat punt hebt u gemaakt. Misschien kan de Staatssecretaris een beetje letten op het al dan niet uitlokken van bepaalde specifieke partijen.

Staatssecretaris **Wiebes**: Ik sta niet bekend om mijn uitlokking. Ik zal de tegenwind braaf incasseren en die niet als uitlokking beschouwen. Hoe nu verder? Er is ook een opmonterende boodschap, namelijk dat het Europese bronbeleid ten principale werkt en kansrijk is. Sterker nog, de grootste vergroening die wij op straat hebben gezien, komt van het Europese bronbeleid. 80% van het effect dat we in het Nederlandse wagenpark hebben gezien, komt op het conto van het Europese bronbeleid. 20% van het effect komt door eigen fiscale stimulering. Precies dat deel lekt volgens het waterbedeffect weer weg. Het effect dat we daadwerkelijk voor het klimaat hebben bereikt, is afkomstig van het Europese bronbeleid. Dat werkt. Het is geen fata morgana. Het gaat naar 95 g/km in 2020. Er wordt nu al gesproken over nieuwe normen voor daarna in de orde van grootte van 68 tot 78 g/km. Me dunkt! Deze auto's bestonden een paar jaar geleden nog niet eens en nu hebben we het al over normen voor een gemiddelde verkochte auto. Dat is waarachtig een revolutie van fabrikanten. Dat betekent dat de uitdaging belandt waar die hoort, namelijk bij producenten en consumenten en niet bij de fiscus. Dat is dan ook mijn inzet: een kostenefficiënte inzet van overheidsmiddelen om daarmee echte milieuwinst te behalen en niet te stoppen bij de grens



en het dan naar je toe rekenen. Daarom moeten kleine en zuinige auto's niet duurder worden. Dat zeg ik ook in de richting van de heer Omtzigt, die hier overigens terecht bezorgd om is. De Volkswagen Up wordt enkele honderden euro's goedkoper. Zijn vriendjes en soortgenootjes die ook heel zuinig zijn, worden dat ook. We willen ook vol inzetten op volelektrisch, omdat dat de werkelijke trigger is voor de transitie. Het grootste risico daarbij is – ik neem alvast een voorschot op mijn antwoorden aan de heer Van Weyenberg – niet onderstimulering van de elektrische auto, maar eerder overstimulering, tenminste bij deze proporties. Dat wordt ook al hier en daar in de markt beweerd. Desondanks zetten we ferm in op volelektrisch en het Europese bronbeleid. Daarnaast zetten we in op een echte stap in luchtkwaliteit. Daarin volgen we het Planbureau voor de Leefomgeving. Bij luchtkwaliteit worden we niet gehinderd door het waterbedeffect. Daar helpt Nederlands beleid.

We zitten nu op een CO<sub>2</sub>-uitstoot van verkochte auto's van 107 g/km. Dat gaat naar 96 g/km. Dat is al aanzienlijk beter. Daarna gaat dat mogelijk naar 68 of 78 g/km. We wachten de Europese discussie daarover af. Dat zijn heel forse stappen. Dat zijn geen stappen die op papier worden gezet of die stoppen bij de grens. Dat zijn echte stappen, waarbij het klimaat mee kan lachen. We zien ook dat het aantal elektrische voertuigen als gevolg hiervan logischerwijs sterk stijgt. In 2020 hebben we 65.000 puur elektrische voertuigen op de weg. Het aantal hybrides in het middenscenario wordt nog steeds geraamd op 55.000. Als je dan naar het werkelijk gereden aantal kilometers kijkt en dat uitdrukt in plug-inequivalenten, dan is het herleid naar elektrische kilometers 325.000 plug-inequivalenten. Een volelektrische auto rijdt nu eenmaal veel meer elektrisch. Die elektrische kilometers zullen dan ook met twee derde tot 100% toenemen. Dat is dus in het echt en niet op papier, want een elektrische auto rijdt nooit stiekem op benzine. Dat zijn dus echte elektrische kilometers. Dit is een interne schatting. We moeten de NEV van oktober nog afwachten. We denken echter dat we met het versneld van de weg halen van de oude vervuilende diesels ultimo 3% tot 5% PM10-daling kunnen krijgen, boven op de autonome ontwikkeling, want ook de autonome ontwikkeling wordt natuurlijk sterk geholpen door het Europese bronbeleid. Nieuwe auto's mogen immers minder vies zijn.

Vereenvoudiging zit niet alleen in wat tot nu toe besproken is. Ik heb namelijk één grote zorg – daar heb ik ook nooit een geheim van gemaakt – en dat is de bpm. De bpm is voor de Belastingdienst een bijna onbeheersbaar dossier geworden. Inmiddels is er een importindustrie op de been geholpen die geheel gebouwd is rondom bpm-arbitrage, waardoor zo'n 150.000 auto's parallel geïmporteerd worden. Dat is erg vreemd voor een land als Nederland, dat eigenlijk gewoon de schoonste en nieuwste auto's zou moeten aanschaffen en niet de tweedehandsjes uit de buurlanden. Bovendien zorgt de hoge bpm ervoor dat het onaantrekkelijker is om in Nederland je auto eerder te ververset. Dat is overigens geen probleem voor de Belastingdienst, maar voor het milieu. Als gevolg van onze eigen hoge bpm zitten we met een kunstmatig te oud wagenpark, dat ook weer minder zuinig, minder schoon en slechter voor de luchtkwaliteit is. We schieten onszelf dus nogal in de knie met deze bpm. Het is in autoland onmogelijk om grote stappen te zetten in belastingen als de bpm, want dat leidt tot geweldige waardeverschuivingen. Daarmee komen fleetowners in grote problemen. Dat moet dus beheerst gebeuren. Deze eerste beheerste stap presenteer ik dan ook met veel verve. Al met al wordt het autorijden voor de gewone autorijder iets goedkoper. Hij wordt ook verleid om een kleine en extra zuinige auto te kopen, want dan is hij nog goedkoper uit. Er is minder subsidie voor auto's die per saldo echt niet aan het klimaat bijdragen, hooguit op papier en binnen de grenzen, maar niet wezenlijk. We zijn ook op weg naar een beter uitvoerbaar stelsel.

De verschillende woordvoerders hebben daar allerlei zorgen bij. Die zorgen snap ik, maar niet alle zorgen komen zo uit. Over de kleine en zuinige auto's hoorde ik al een zorg waarvan ik dacht dat het geen zorg hoeft te zijn, want ik denk dat we daarmee de goede richting opgaan. Door verschillende sprekers is gewezen op het mogelijke risico van export van gebruikte plug-ins. Dat is geen nieuw verschijnsel. Toen we afstapten van de subsidiëring van conventionele hybrides, hebben we van de fiscaal woordvoerder van de VVD mogen horen wat dit voor haar maandrekening betekende. Zij heeft die auto toen niet weggedaan, maar anderen hebben dat deels wel gedaan. Het is een feit dat, als je iets ferm subsidieert en dat weer afbouwt, zich een ander evenwicht instelt. Stimuleren voor altijd gaat nu eenmaal niet. Ik kom daar straks op terug. Hetzelfde zou in zekere mate kunnen gebeuren bij de plug-inhybrides. Nu moet ik even streng zijn en zeggen dat het inhoudelijk niets uitmaakt waar die dingen rijden, maar dat het gaat om hoeveel ze rijden. Als we nu een plug-inhybride naar Moskou zouden verschepen en hij rijdt daar meer, dan hebben we het klimaat eigenlijk geholpen. Het gaat immers niet om landsgrenzen, maar om het klimaat. Voor dat soort argumenten heb ik echter nooit veel applaus gekregen.

Er bestaat een grote wens om toch wat te doen voor deze auto's. De heer Bashir heeft hier specifiek naar gevraagd. Dat doen we dus ook. In de Autobrief wordt het niet in één keer afgebouwd, misschien tot genoegen van sommigen en tot verdriet van anderen. In 2017 en 2018 is er nog een halftarief in de mrb voor deze auto's. In de twee jaar daarna is er ook nog steeds korting op de mrb, ook het extra gewicht in aanmerking genomen. Deze auto's verdienen een kilocorrectie van ongeveer 125 kilo. Die hebben we op 300 gezet om de particulier tegemoet te komen. Die particulier heeft ook nog een ander voordeel. Bij juist gebruik en bij zo veel mogelijk elektrische inzet is er ook een vrij aanzienlijk voordeel in de brandstofkosten. De brandstofkosten liggen bij elektrisch gebruik namelijk een stuk lager. Dat betekent dat de total costs of ownership niet noodzakelijkerwijs erg uit de pas gaan lopen.

Natuurlijk zijn er ook nog niet-fiscale maatregelen nodig. Het Formule E-team, waarover de heer Omtzigt het net in een andere context had, werkt ook nog aan een plan voor die plug-ins, zodat we ook op allerlei andere manieren kunnen bekijken hoe we deze auto's voor een deel in Nederland kunnen houden. We kijken er ook nog naar bij het ijkmoment 2018. Het is wel een zorg. Het is veel naar voren gebracht in mijn rondes. Ik wil daar in 2018 de thermometer in steken. Eén ding moet ik echter wel zeggen: als we nu besluiten dat er nooit een plug-in mag worden geëxporteerd, dan is de rekening heel hoog. Dat kan zo 150 tot 200 miljoen gedurende de periode van deze Autobrief gaan kosten, alleen maar om auto's hier te houden waarvan sommige anders misschien naar het buitenland zouden gaan.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik vind het heel goed dat de Staatssecretaris er de thermometer in steekt, maar ik vind 2018 wat aan de late kant. Als er dan een probleem blijkt, kunnen we het pas in het Belastingplan 2019 regelen en is die grote groep al weg. Zou de Staatssecretaris vóór het volgende Belastingplan, want dan zijn de meeste auto's nog niet uit de lease gekomen, overleg willen starten? Dan kan dat platform – waar ik helemaal niet enthousiast over ben, maar goed – of een andere instantie er input voor leveren, zodat we over ongeveer twaalf maanden een idee hebben over wat er nodig is om ervoor te zorgen dat ze niet geëxporteerd gaan worden.

Staatssecretaris **Wiebes**: Ja en nee. Het nadenken kan nu al. Dat doe ik samen met collega Mansveld. Maar om het ijkmoment eerder te laten vallen, heeft weinig zin, vanwege twee redenen. Er is dan nog heel veel niet uit de lease gekomen, dus dan hebben we geen zicht op de manier

waarop de consument werkelijk zijn afweging maakt. Daarnaast loopt de Autobrief dan nog geen jaar. Deze Autobrief gaat in 2017 in. Als we dan in 2018 een ijkmoment hebben, vind ik dat eerder vroeg dan laat. Maar laten we het knippen. Laten we ervoor zorgen dat de niet-fiscale en niet-financiële maatregelen eerder op het netvlies staan. Daar wordt nu al over nagedacht, dus dat is ook geen bezwaar. Het ijkmoment wil ik echter pas hebben op het moment dat er iets te ijken valt, want anders maken we het onszelf wel heel moeilijk.

De heer **Omtzigt** (CDA): Ik kom straks nog op de ijkmomenten voor de elektrische auto. De Staatssecretaris zei terecht dat er ook sprake van overstimulering kan zijn. Op twee punten zegt de Kamer dat je niet halverwege moet ijken maar van tevoren. We snappen dat dit niet binnen twee weken kan. Ik heb de collega's dat op twee punten horen zeggen, namelijk over de export van elektrische auto's – zorg dat je een plan hebt om dat te voorkomen en wacht niet twee tot drie jaar – en over het integreren van de roettaks. Ik snap dat we deze twee punten niet vandaag oplossen, maar ik zou de Staatssecretaris wel willen vragen om op die twee punten het overleg aan te gaan, zodat er een plan ligt waardoor die auto's niet geëxporteerd worden en er een plan is waardoor de roettaks geïntegreerd wordt met de milieuzones. Dat laatste gaat pas in 2019 in, maar laten we niet pas in 2018 gaan nadenken over de manier waarop we dat moeten doen. Wil de Staatssecretaris die twee overleggen toezeggen? Ik denk dat we dan twee belangrijke verbeteringen te pakken hebben.

Staatssecretaris **Wiebes**: Nu is het alweer anders geformuleerd en denk ik dat er helemaal geen verschil meer is tussen de lezing van de heer Omtzigt en de mijne. Het nadenken is al gestart. Ik wil graag toezeggen dat, als er een plan wordt geboren, we dat met de Kamer zullen delen. Daar betrek ik dan ook uitdrukkelijk collega Mansveld bij, die hier zeer fanatiek mee bezig is, net als met andere zaken overigens. Nadenken willen we dus zeker. Een ijkmoment is echt formeel. Dan wil ik de overstimulering toetsen. Na dat plan wil ik de export bekijken en dat soort zaken. Het ijkmoment van de Autobrief wil ik dus hetzelfde houden, maar ik zeg toe dat we eerder kijken naar plannen om de export beperkt te houden.

De **voorzitter**: Het woord «ijkmomenten» doet mij denken aan een voormalig Staatssecretaris van Financiën. Volgens mij is hij ook nog in de zaal. Maar vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Wiebes**: Dat zal ik doen.

Er is veel gezegd over de Tesla. Ik wil het eigenlijk helemaal niet over de Tesla hebben. Het gaat niet om fabrikanten. Ik ben het met iedereen aan tafel erover eens dat we geen lelijke dingen moeten doen om een specifieke fabrikant te pesten. Dat zou on-Nederlands en onliberaal zijn. Dat is ronduit niet aan de orde in deze Autobrief. Laat ik eerst even uitleggen wat er is. Gemiddeld hebben wij de firma Tesla allemaal drie keer aan de telefoon gehad. Het verhaal dat ik steeds vertel, is het volgende. Over de eerste € 50.000 geldt 4%. Ik deel met de heer Omtzigt dat het ijkmoment zich ook uitdrukkelijk op overstimulering moet richten. Ik vind die 4% een angstig stevige stimulering. Over de tweede € 50.000 geldt 22%. Dat betekent dat een auto van € 85.000 dus op 11% komt. Is 11% veel? Nou, de branche had ooit als geheel voor elektrische voertuigen het percentage van 12 genoemd. Hier gaat het dus om 11%. Je moet altijd kijken naar het verschil met de conventionele auto. In het jaar 2016 hebben deze auto's nog 4%. Dat verhoudt zich tot de 15% voor de nabijgelegen conventionele auto's. Dat is 11% verschil. Dat is hier ook aan de hand. Dat is een forse stimulering. Als je gewogen gemiddelde op 11% bijtelling komt, is het nabijgelegen alternatief 22% in 2019. Dat is dus een

zeer forse fiscale stimulerings voor een heel grote auto. We weten ook nog twee andere dingen over 2019. We zijn altijd geneigd de auto's van nu te projecteren op straks. We moeten echter meer autoblaadjes lezen. We weten heel zeker – ik heb lange lijsten en ik kan de foto's erbij verschaffen – dat er op het terrein van plug-ins en elektrische voertuigen tegen die tijd heel wat meer fabrikanten ook in hogere prijsklassen auto's zullen leveren. Allerlei fabrikanten zijn aan het nadenken over een volledige range van elektrische auto's. Het gaat tegen die tijd niet om een specifieke fabrikant. Tegelijkertijd zijn er tegen die tijd heel wat meer heel aantrekkelijke auto's onder de € 50.000 waar je uit kunt kiezen. Als je dan dus per se de lage bijtelling wilt hebben, dan zal er een ruime keuze zijn in auto's, ook van de genoemde firma, die al één of twee jaar eerder een auto op de markt brengt die een actieradius heeft tot wel 400 of 500 km, maar aanzienlijk goedkoper is dan het huidige model S. Er is dus genoeg te kiezen onder die grens. Er zullen er ook een heleboel zijn boven die grens. Het gaat dus niet specifiek over één fabrikant.

De heer Van Weyenberg vroeg mij of ik bikkelhard kan garanderen dat alle doelen gehaald worden. Dat is op een bepaalde manier ingewikkeld. We hebben namelijk een doel gesteld. Er zijn geen specifieke CO<sub>2</sub>-doelen gesteld voor het autodomein, maar in het energieakkoord zijn wel energiedoelen gesteld. Ik noem de 15 petajoule. Dat gaat over het hele domein. Het is altijd moeilijk om een deel af te rekenen op het geheel. Het moet bekeken worden in de Nationale Energieverkenning. Die komt volgens mij in de eerste week van oktober of iets dergelijks. Dan moeten we de thermometer erin steken. Dat betekent dat we naar het hele domein moeten kijken. Dat is belangrijk. Dat betekent echter niet dat er één onderdeel tegen het geheel kan worden afgezet. Verder staat in het energieakkoord – dat is een afspraak – dat elektrische voertuigen ten minste tot en met 2018 fiscaal gestimuleerd blijven. Dat is hiermee absoluut zeer overtuigend het geval.

De heer Van Weyenberg en mevrouw Van Tongeren vroegen of de 200.000 is losgelaten. Nou, die is nooit beetgepakt, want die heeft niet in het energieakkoord gestaan. Dat was wel een ambitie. Met de kennis van nu over waarmee werkelijk elektrisch gereden wordt en waarmee niet, is dat herijkt en veranderd in de ambitie om zo veel mogelijk elektrisch te rijden en daarmee in te zetten op volelektrische auto's. Jazeker, dat zijn nieuwe inzichten, maar die gaan niet in tegen afspraken die in het energieakkoord staan.

De heer **Van Weyenberg** (D66): De Staatssecretaris erkent dus dat de ambitie van 200.000 is losgelaten. Hij zegt steeds dat hij volelektrisch gaat stimuleren. Ik neem aan dat hij vertrouwen heeft in de doorrekening van zijn eigen plannen. De Staatssecretaris heeft die zelf naar de Kamer gestuurd. Daar staan vrij dodelijke zinnen in, hoor. Daarin staat namelijk dat het aantal volelektrische auto's door de Autobrief ten opzichte van het huidige beleid licht hoger is, namelijk circa 1.000. Dat blijft er dus over van het met kracht inzetten op volelektrisch. De Staatssecretaris is zelfs bang voor overstimulering. Uit de doorrekeningen blijkt dat het om 1.000 auto's gaat. Die andere 100.000 mensen van wie we hadden gedacht dat ze in een elektrische auto zouden stappen, stappen kennelijk toch allemaal in een conventionele auto. Het zijn niet mijn woorden. Dit zeggen onafhankelijke instituten als TNO en Policy Research, die het beleid van de Staatssecretaris hebben doorgerekend. Hoe kan hij dan volhouden dat hij krachtig inzet op volelektrische auto's?

Staatssecretaris **Wiebes**: We kunnen blijven vergelijken met een situatie die niet bestaat, namelijk het precies doortrekken van het huidige beleid naar de toekomst, maar dan voorspel ik buitengewone erosie van belastinginkomsten en een straatbeeld met te kleine parkeerplaatsen. Ik heb al gezegd dat het totaal niet aan de orde kan zijn om het beleid zo

voort te zetten. Ik vergelijk het met de huidige situatie. Dan zie ik dat het aantal elektrische kilometers met twee derde zal toenemen tot zelfs bijna een verdubbeling. Dat is mijn verwachting ten aanzien van elektrisch rijden. Dat is hanteerbaar in fiscale zin, alhoewel we er in 2018 echt de thermometer in moeten steken. Het is echt belangrijk om te zien of er geen sprake is van overstimulering. Ik denk dat weinigen zullen zeggen dat wij de elektrische voertuigen onderstimuleren.

De heer **Van Weyenberg** (D66): De Staatssecretaris hanteert steeds een retorisch trucje, alsof iedereen die niet achter deze brief gaat staan knettergek is en echt niet begrijpt dat het niet door kan gaan op de weg waarop we zitten. Dat hadden we echter ook allang afgesproken. De bijtelling voor plug-ins ging al omhoog. De zorgen van kritische partijen gaan echter over het feit dat er straks een tweedehandsmarkt gaat ontstaan die er nu nog niet is, en over het feit dat uit alle doorrekeningen blijkt dat er maar 1.000 elektrische auto's bij komen, terwijl 100.000 mensen teruggaan naar een conventionele auto. En dan zegt de Staatssecretaris: ja, maar ik moet niet naar het basispad kijken. Die lijn zou ik dan wel vaker willen hanteren ten opzichte van het kabinet. Blijkbaar kijken we niet meer naar het effect van staand beleid, maar naar het nu. Dat is toch raar? Dat doen we nergens. Laat de Staatssecretaris gewoon eerlijk zijn over de offers die hij brengt. Een aantal stappen steunt mijn fractie, maar de Staatssecretaris moet niet doen alsof hij de aanvoerder van de elektrische revolutie is. Dat is echt niet geloofwaardig, ook volgens zijn eigen rekenmeesters.

Staatssecretaris **Wiebes**: Ik houd graag vol dat doorgaan zoals het ging, niet kon. Volgens mij zal de 4% die er nu staat, door vrijwel geen enkele modelleerder van dit plan worden gezien als een onderstimulering. Het gaat juist om een zeer forse inzet op volelektrisch.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Ik sloeg nog even aan op het gedeelte daarvoor, waarin de Staatssecretaris zei: uit de doelstellingen die we hebben afgesproken, bijvoorbeeld ten aanzien van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, kun je niet even één element weghalen; je moet naar het totale kabinetsbeleid kijken. Als we met elkaar afspreken dat we naar minder CO<sub>2</sub>-uitstoot willen, over de hele breedte, en als we zien dat juist op een onderdeel dat daaraan behoorlijk bijdraagt, namelijk de uitstoot van auto's, het achteruitgaat, dan kan de Staatssecretaris toch niet volhouden dat dit een stap in de goede richting is? Over overfiscalisering en overstimulering kun je hele discussies voeren. Dat geldt ook voor de vraag of dat moet voor elektrisch rijden of voor op waterstof rijden; dat zijn ook nog hele discussies. Maar je hebt een doel: je wilt minder CO<sub>2</sub>. Deze maatregelen leiden echter tot meer CO<sub>2</sub> ten opzichte van het basispad. Onderkent de Staatssecretaris dat? Dan is het toch geen stap in de goede richting?

Staatssecretaris **Wiebes**: De CO<sub>2</sub>-uitstoot voor nieuw verkochte auto's gaat van 107 g/km nu naar 96 g/km straks. Dat is een grote stap. Je kunt onbetaalbare basispaden blijven hanteren, maar dan blijft het zo dat wat je extra doet, elders weglekt. Dat gaat niet naar het klimaat. Dat gaat naar beeldvorming. Dat gaat naar greenwashing. Daarmee verbeteren we het klimaat niet wezenlijk. Klimaatverbetering is een wereldwijd iets. We hebben daarover Europese afspraken gemaakt. Dat is een heel goed systeem. Dat systeem werkt. Daarop moeten we meeliften. In dat kader moeten we een grote mond opzetten, zodat er nog weer strengere normen kunnen worden gehanteerd. Langs die weg moeten we effectief, dus niet niet-effectief, onze doelstellingen halen, en dat moet ook nog efficiënt. Dat laatste is ook belangrijk. Het eerste is echter ook belangrijk, want we bedriegen onszelf als we zeggen dat een heel grote inzet van

Nederland daadwerkelijk mondiaal iets doet. Het lekt elders weg. Dan heb je per saldo niks bereikt.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Als ik deze lijn ga doortrekken, dan zijn we vanaf nu klaar met heel ons klimaatbeleid. Immers, alle zaken die spelen, zijn mondiale zaken. Over heel veel zaken die spelen, moeten we op Europees niveau afspraken maken. Het kabinet heeft echter ook zelf een ambitie gesteld. Nogmaals: dat heeft het parlement nog niet eens gedaan. Het kabinet heeft dat zelf afgesproken. Dat zijn allemaal nationale maatregelen waarvan je kunt zeggen: wat doen die in het grote geheel? Daar gaat het niet om. Wij moeten ons steentje bijdragen. Het steentje dat hier wordt bijgedragen, leidt echter weg van de doelstelling. Ik hoor de Staatssecretaris dat niet ontkennen.

Staatssecretaris **Wiebes**: Ik zeg absoluut niet dat we er niets aan hoeven te doen «omdat het mondiaal is». Ik zeg alleen maar dat we moeten oppassen met nationale koppen en grote subsidieprogramma's, omdat hier een serieus waterbedeffect speelt. Dat heb ik niet in mijn eentje hoeven verzinnen. De OESO en vele andere instanties hebben ons daarbij geholpen en ook de modelleerders zeggen dat. Dat effect is er lang niet op alle terreinen. Je kunt op een heleboel terreinen door voorop te lopen, door een snelle volger te zijn of op welke manier ook een bijdrage leveren aan mondiale vraagstukken. Op dit gebied speelt dat waterbedeffect echter wel. Dat is niet te negeren. Dat is nu eenmaal zo. Dan moet je dus op een andere manier je doelen halen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nederland heeft een doelstelling voor Nederland zelf geaccepteerd en heeft hard gelobbyd op het punt van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. We zeggen: we moeten de CO<sub>2</sub>-uitstoot van Nederland binnen Nederland verminderen. Daar hoort het hele wagenpark bij. Het hele betoog van de Staatssecretaris klopt dus niet. Óf hij zegt: we zeggen de Europese afspraken op – daar ben ik heel benieuwd naar – óf we accepteren gewoon wat het hele kabinet geaccepteerd heeft, namelijk dat Nederland binnen Nederland de CO<sub>2</sub>-uitstoot terugbrengt. Ik wil dus graag weten wat de bijdrage van het terugbrengen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het totale wagenpark of van het totale transport zou moeten zijn. Ik daag de Staatssecretaris uit om te laten doorrekenen wat met de Autobrief in de huidige vorm de bijdrage van CO<sub>2</sub>-vermindering van het wagenpark wordt. Die 2 miljard zou je wellicht niet op deze wijze willen inzetten. Hoe zet de Staatssecretaris, of het kabinet, die 2 miljard dan wel in?

Staatssecretaris **Wiebes**: Er is nu weer sprake van convergentie, want ik ben het er natuurlijk mee eens dat het moet worden doorgerekend. Dat gebeurt ook, namelijk met de Nationale Energieverkenning, die hier over twee maanden, of zelfs eerder, zal zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Gaat de Staatssecretaris de Autobrief aanpassen?

Staatssecretaris **Wiebes**: Je gaat eerst meten en daarna ga je verder kijken. We hebben eerst behoefte aan een meting. Dan kijk je over alle domeinen heen wat je presteert ten opzichte van wat je hebt afgesproken. Dat is verstandig. Dat gaat ook gebeuren. Dat is ook toegezegd aan de Kamer. Dat zit in de pen. Ik heb het ding nog niet gezien, want dan zou ik er nog heel veel meer geleerde dingen over kunnen zeggen. Dat kan ik nu niet. Ik denk dat we hier allemaal willen zien wat er gaat gebeuren ten opzichte van wat we hebben afgesproken. Ik blijf wel stellen dat dingen die uiteindelijk mondiaal niet werken, niet verstandig zijn. Ik ben hier echter niet aan het zeggen dat de afspraken niet gelden. Ik ben ook niet aan het zeggen dat het autodomein daar niet bij hoort. Ik ben ook niet aan

het zeggen dat we niet gewoon willen weten hoe het ermee staat. Dat komt, en wel in de Nationale Energieverkenning.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn enige vraag is dan: als uit de Nationale Energieverkenning hetzelfde blijkt als nu uit de doorrekening waarover de heer Van Weyenberg het heeft, is de Staatssecretaris dan voornemens om deze Autobrief bij te stellen? Op dit moment komt uit de doorrekening namelijk dat dit het wagenpark eerder zal vervuilen dan zal verschonen, binnen Nederland. Ik ben overigens wel blij dat de Staatssecretaris erkent dat we een CO<sub>2</sub>-verminderingdoelstelling hebben voor Nederland binnen Nederland.

Staatssecretaris **Wiebes**: Ik vind het ingewikkeld om nu te moeten gaan zeggen dat ik iets ga doen als er iets gebeurt waarvan ik nog niet weet wat het is. Ik stel voor om de Nationale Energieverkenning af te wachten. Daarin lezen we dan wat er aan de hand is en daarna zien we weer verder. Ik kan nu niet dingen gaan toezeggen over uitkomsten die ik helemaal niet ken.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Wiebes**: Er zijn veel vragen over de vervuilende diesels. Kan dat niet eerder? Dat is puur een uitvoeringskwestie. Dan moeten we ons namelijk gaan richten op de registratie. De Belastingdienst kan alleen maar iets op basis van deugdelijke databestanden, die moeten worden aangeleverd. Je kunt niet zelf alle eigenaren gaan interviewen om erachter te komen of hun roetfilter af fabriek was. Dat moet uit allemaal codes worden opgemaakt. Daar zijn we niet eerder klaar voor. We zijn daar nu wel van harte aan begonnen, maar eerder dan dat kan niet. Het is eerder een operationele kwestie dan een principiële. Een meer principiële vraag zou zijn: wil je daarmee dan ook de later ingebouwde roetfilters gaan belonen? Deels bestaat daar een operationeel bezwaar tegen, want er is geen enkele manier om na te gaan of dat dan deugt. Dat lukt dus niet. Daarbij speelt ook nog dat de aftermarketroetfilters maar een derde van het roet tegenhouden. Deze zijn daarmee eigenlijk meer een beetje een versiering dan een echt af fabriek werkend roetfilter. Dat is dus een minder effectieve maatregel en voor de Belastingdienst erg moeilijk uitvoerbaar.

De heer **Omtzigt** (CDA): Over die roetfilters had ik expliciete vragen gesteld. De Staatssecretaris doet nu heel denigrerend over roetfilters, die overigens door een eerder kabinet werden gesubsidieerd. Mensen dachten: als ik zo'n roetfilter gebruik, doe ik precies wat het kabinet wil. Nu komen er allerlei verschillende regimes, die pas in 2019 ingaan. Mensen hebben daardoor geen handelingsperspectief. Ik vind dat raar. Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt: voor de verbetering van de luchtkwaliteit wil ik oude diesels, met Euro 3 en Euro 2, ontmoedigen. Dat snap ik heel goed. Nu ontstaan er echter allerlei verschillende regimes: een regime voor de steden, een regime voor de roetfilters, een regime waarbij sommigen een beetje extra belasting en sommigen veel extra belasting moeten betalen, een regime voor mensen die al een roetfilter hadden. Is nieuw overleg mogelijk, met die steden, dus met de VNG, en met de autofabrikanten en waarschijnlijk ook met de kleine bedrijven die die oude busjes hebben, om te bekijken of er niet toch een net iets beter plan kan komen, een plan waarmee je iets meer voor het milieu doet dan nu gebeurt?

Staatssecretaris **Wiebes**: Dat er geen handelingsperspectief is, moet ik bestrijden. Als ik de eigenaar van zo'n busje was en ik een mkb'er in de stad was, dan zou ik bij deze maatregel echt niet staan te juichen, maar

zeggen dat er geen handelingsperspectief is, vind ik overdreven. Deze maatregel gaat – noodgedwongen, maar maak van de nood een deugd – in in 2019. Tot die tijd is er alle ruimte om dat busje eventueel te vervangen. Als iemand tegen die tijd zijn meer dan twaalf jaar oude busje wegdoet en dat vervangt door bijvoorbeeld een zeven jaar oud busje, dan koopt hij dat busje vermoedelijk voor een bedrag waarvan de extra afschrijving misschien nog wel volledig wordt goedgeemaakt door de extra brandstofbesparing die dan wordt gehaald, want nieuwere busjes rijden ook zuiniger. Het moge overigens duidelijk zijn dat ik dit niet voor elk type kan garanderen. Het is niet noodzakelijkerwijs zo dat we het hele mkb een nieuw busje laten kopen, want als je op dat moment een acht jaar oud busje koopt, dan heb je er een dat gegarandeerd een affabriekroetfilter heeft. Dat is de situatie. Er is dus althans enig handelingsperspectief. Daarbij wensen we degenen die dat doen, ook toe dat ze dan ook een lager brandstofverbruik zullen ervaren. Tegelijkertijd is het voor allerlei mensen natuurlijk vervelend, want zelf zouden ze er misschien niet voor hebben gekozen om dat busje te vervangen. Dat is een feit.

De **voorzitter**: De heer Omtzigt, voor een aanvullende vraag.

Staatssecretaris **Wiebes**: Ik ga nog even in op de samenhang met de steden, want daar vroeg de heer Omtzigt ook naar. Volgens mij was het ook een vraag van mevrouw Neppérus. Moet het nou dubbelop? Is het niet het een of het ander? Het Rijk gaat helemaal niet over de milieuzones. We mogen er echter van uitgaan dat zodra de noodzaak tot een milieuzone wegvalt, zodra er vanuit het oogpunt van roetuitstoot en NO<sub>x</sub> – daar gaat het ook nog eens om – geen reden meer is om zo'n milieuzone te hebben, die milieuzone ook weer zal verdwijnen. Het is overigens wel raar dat we kennelijk een wagenpark hebben dat sommige steden noodzaakt om een deel van de stad af te sluiten voor een deel van dat wagenpark. Dat moet haast wel een overgangsproblematiek zijn. Dat moet haast wel. Er wordt geroepen: van 100 km/u naar 80 km/u. Dat heeft helemaal niets te maken met de milieuzone, want in een milieuzone wordt geen 100 km/u of 80 km/u gereden. We zien dus dat steden dat doen om een bepaalde reden. Dat is aan die steden. Dat is aan de lokale democratieën. Iedereen die daar wat van vindt, moet zijn lokale fractie gaan bellen. We mogen echter aannemen dat op een gegeven moment de noodzaak tot dit soort maatregelen afneemt, namelijk op het moment dat het wagenpark schoner is wat betreft luchtkwaliteit.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dit onderstreept precies waarom ik overleg wil. «We mogen aannemen dat» en «je mag hopen dat»: dat vraagt om afspraken met het lokale bestuur. Ik kan me voorstellen dat het een in het ander overloopt. Ik kan me ook voorstellen dat je bepaalde dingen verbiedt. Straks krijg je echter de situatie dat mensen die het verkeerde roetfilter hebben, wel moeten betalen of dat er mensen zijn die wel de extra toeslag van Wiebes betalen, nog steeds de milieuzone niet in mogen. En dan zegt de Staatssecretaris: dat is lokaal beleid. Ja, ga dat die mensen maar eens uitleggen. Dus dan woon je in de ene stad en mag je die ene stad wel in maar een andere stad niet. Kom op! Is de Staatssecretaris bereid om met de steden en de fabrikanten om tafel te gaan zitten om tot een plan te komen waaruit helder wordt waar je wanneer met welke auto naar binnen mag en waarom je ervoor betaalt? Die coherentie kan het plan van de Staatssecretaris, en de elementen daarin, beter maken. Is hij van plan om daarover over een halfjaar terug te koppelen, zodat we kunnen zien hoe we dit beter kunnen maken?

Staatssecretaris **Wiebes**: Nee, ik kan niet meegaan met dat voorstel. Het heeft ook helemaal niets met automobilititeit te maken. Het enige wat nu gebeurt, is dat we in 2019 een extra stimulans inbouwen om de meest



vervuilende bestelauto's en personenauto's van de weg te krijgen. Dat helpt degenen die uiteindelijk van de milieuzones af willen. Ik begrijp echter niet waarom ik vanuit de invalshoek van de fiscaliteit met de volgens mij zeven verschillende gemeenten die een milieuzone overwegen of hebben, in de strijd zou moeten gaan over iets, namelijk allerlei verschillende soorten roetfilters, wat ligt op een beleidsterrein waarmee ik niets te maken heb. Ik zou niet weten welke zinvolle bijdrage aan de samenleving ik daarmee zou kunnen leveren. Ik heb één zinvolle maatregel in de aanbieding: de verschoning van 2019. Die zal waarschijnlijk haar schaduw een beetje vooruitwerpen en mensen al voor 2019 tot handelen aanzetten. Dat is wat ik vanuit de autofiscaliteit in de aanbieding heb. Ik ben echter niet de geloofwaardige bestuurder die van de gemeenten harmonisering van roetfiltereisen kan vragen. Dat ligt geheel niet op mijn terrein. Ik kan daar niets mee.

De **voorzitter**: Ik verzoek de Staatssecretaris om straks, na de vraag van mevrouw Neppéus, wat meer doelgericht door te stomen met de beantwoording. Ik moet op de klok letten.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik heb nog een vraag over de milieuzones. Het is niet de Staatssecretaris die daar primair over gaat – laten we daarover helder zijn – maar de zorg bij mijn fractie is wel dat we het straks allemaal dubbelop gaan doen. Is hij wel genegen om met bijvoorbeeld de Minister van I en M daar eens over te praten om ervoor te zorgen dat er toch met gemeentes naar wordt gekeken? Aan dubbelopgedoe zit de VVD namelijk niet te wachten.

Staatssecretaris **Wiebes**: Op dubbelopgedoe zitten we niet te wachten, maar het is ook wel weer zo dat elke overheid over haar eigen vraagstukken gaat. Dit ligt volgens mij op het terrein van de Staatssecretaris van I en M. Ik denk dat zij veel wordt bevraagd op het punt van de milieuzones, maar ik vermoed dat ook haar antwoord zal zijn dat dit echt een zaak is van de lokale democratie. Met haar hoop ik dat er ooit helemaal geen noodzaak tot milieuzones meer zal zijn en dat we die dingen dan kwijt zijn. Tot die tijd is dit echter een onderwerp waarop we lokale bestuurders moeten bevragen en waarop we lokale partijen moeten aanspreken.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik zei zelf ook al: het is primair I en M en het is iets voor de lokale bestuurders. Maar, nogmaals, ik wil geen dubbelopgedoe en daarom vraag ik: wordt er niet toch een lijntje gelegd richting de Staatssecretaris van I en M?

Staatssecretaris **Wiebes**: In mijn herinnering is het zo dat de Staatssecretaris van I en M haar standpunten hierover al een aantal keren aan de Kamer heeft laten weten. Van die standpunten wil ik niet afwijken. Zij is er ook niet voor verantwoordelijk, net zomin als ik. Ik sluit me echter wel aan bij haar antwoorden. Die zullen vermoedelijk inhouden dat het hier gaat om een lokale bestuursverantwoordelijkheid.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter, een punt van orde.

De **voorzitter**: U mag nu inderdaad alleen een punt van orde maken.

De heer **Omtzigt** (CDA): Punt van orde is dat hier na veel gedoe in de Kamer nationale normen zijn afgesproken om de milieunormen te harmoniseren, omdat er verschillen tussen Utrecht, Amsterdam en Leiden begonnen te ontstaan. Utrecht heeft nog steeds een afwijkend regime: het weert auto's. De andere steden weren alleen maar busjes. Daar valt wat voor te zeggen. Het was echter nationaal beleid. Nu zegt de Staatssecre-

taris: waarschijnlijk zegt Mansveld dit. Sorry, het is nationaal beleid. Daarvoor is het kabinet als geheel verantwoordelijk.

De **voorzitter**: Mijnheer Omtzigt, u hebt straks nog een tweede termijn. Een punt van orde is toch nog wel iets anders. Ik verzoek de Staatssecretaris door te gaan met zijn betoog, want ik moet ook op de klok letten.

Staatssecretaris **Wiebes**: En ik moet een beetje op mijn portefeuille letten. Uiteindelijk zit ik hier namelijk om belastinggeld te innen. De harmonisering van milieuzones valt echt niet onder mijn competentie.

Ik ga door met het lpg-punt. De heer Groot heeft dat punt naar voren gebracht en volgens mij de heer Omtzigt ook. Er zijn verschillende vragen over gesteld. O, de heer Van Vliet heeft dat gedaan. Moet lpg niet méér een zetje krijgen? Het zit hem niet in de fiscaliteit. De zetjes worden daarin al fors uitgedeeld. Met de fiscale behandeling van lpg wordt, anders dan bij auto's die rijden op benzine of diesel, het break-evenpunt bij een heleboel auto's die rijden op lpg, al bereikt tussen de 4.000 en 8.000 kilometer per jaar. Dat de consument daar toch niet voor kiest, is aan de consument. Het probleem wortelt echter niet in de autofiscaliteit. Mensen kiezen op de een of andere manier niet voor lpg. Het break-evenpunt ligt heel laag.

De heer Groot vroeg naar de vrijstellingen. Volgens mij was het de heer Van Weyenberg die zich daarbij aansloot. Zo'n vraag is mij altijd uit het hart gegrepen. Dank dus daarvoor. Er zijn zeer veel vrijstellingen. Daarbij geldt wel dat er altijd mensen aan tafel zitten die kunnen bedenken waarom deze ene vrijstelling niet mag worden afgeschaft en die bijzondere regeling intact moet worden gelaten. Daarbij werken de verschillende politieke groeperingen nogal eens complementair aan elkaar, waarna je aan het eind van de dag weer met de volledige lijst eindigt. Als er echter meerderheden worden verzameld voor voorstellen om vereenvoudiging in die vrijstellingen aan te brengen, dan ben ik de grootste fan. Ik heb daarvoor mijn best gedaan. Als er een bredere vraag naar bestaat en ook een breder draagvlak om op dit punt bijvoorbeeld met ingang van het Belastingplan van volgend jaar nog een aantal stappen te zetten, dan zeg ik: ik ben daarvoor. Het moet echter wel kansrijk zijn. Het moet wel tot resultaat leiden.

De heer **Groot** (PvdA): Mijn concrete vraag was of de Kamer daar niet een beetje bij geholpen kan worden door per vrijstelling iets van een kosten-batenanalyse, iets meer beeld en geluid te krijgen: wat zijn de uitvoeringskosten, waar komt de maatregel vandaan en in hoeverre draagt de maatregel nog steeds bij aan het doel? Dan kan de Kamer tot een betere afweging komen.

Staatssecretaris **Wiebes**: Dat snap ik, maar maatschappelijke kosten-batenanalyses gaan we niet maken. Ik denk dat ik de heer Groot goed begrijp. «Wat meer beeld en geluid» zei hij. Dat vind ik een heel mooie uitdrukking. Ik zal bekijken of ik bij een aantal maatregelen waarvan je je nog beter kunt voorstellen dat daarover te spreken valt, die tekst en uitleg kan verschaffen. Op zich kan ik rugwind op het terrein van vereenvoudiging namelijk altijd goed gebruiken.

De heer **Groot** (PvdA): De indruk bestaat nu een beetje dat het over de schutting naar de Kamer wordt gekieperd.

Staatssecretaris **Wiebes**: Uitdagen en over de schutting gooien, dat zijn nu dus al twee dingen waarvan ik niet zo erg houd. Mevrouw Neppérus vroeg met welk percentage de bpm wordt verlaagd. Op tarievenniveau wordt deze met 12% verlaagd over die periode, maar

sommigen gaan juist weer iets meer bpm betalen. Het is echter allemaal wel in die orde dat kleine, zuinige auto's goedkoper worden. Op een aantal vragen van mevrouw Van Tongeren ben ik al ingegaan. Sterker nog, zij is vervolgens daar ook alweer op ingegaan. Zij vraagt ook specifiek hoe dit helpt voor de luchtkwaliteit. Nou ja, voor het eerst zou een Autobrief moeten helpen voor de luchtkwaliteit. Niet alleen hebben we de roetfilters op het oog, maar ook zal het elektrisch rijden, en vooral het aantal elektrische afgelegde kilometers, met twee derde tot 100% toenemen. Wellicht – het zit nog niet in de modellering – zal er ook al iets zijn te merken van het effect van een lagere bpm, namelijk een snellere vervanging van het wagenpark, waardoor we gemiddeld jongere maar ook schonere auto's op de weg zullen hebben. Dat is dan de bijdrage aan de wereldvrede op het terrein van de luchtkwaliteit. Daarbij zeg ik echter wel nadrukkelijk dat luchtkwaliteit echt een lokaal issue is. Dat hebben we zelf in de hand. Er lekt daarvan niks weg. Het is allemaal nuttig. Ik was daar vroeger overigens zelf verantwoordelijk voor. Ik weet ook dat juist conventionele technieken, zoals nieuwere auto's en Euro 6, bij uitstek bijdragen aan de verschoning van de steden. De heer Bashir vroeg waarom er niets is gedaan aan het verschil tussen norm en praktijkgebruik.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb nu één vraag drie keer gesteld aan de Staatssecretaris, ook één keer in een interruptie, maar ik heb daarop nog geen antwoord gekregen. Ik zou het heel fijn vinden om van de Staatssecretaris te horen waar we met de 2 miljard die we dan hier besparen, elders wel de gewenste CO<sub>2</sub>-besparing zouden krijgen.

De **voorzitter**: Die vraag hebben we inderdaad meerdere keren de revue horen passeren.

Staatssecretaris **Wiebes**: Dat is een vraag naar het bredere energiebeleid. Het is in ieder geval niet mijn voorstel om die 2 miljard bij specifieke autorijders op te halen en binnen het autodomein te besteden aan iets wat niet werkt. Ik pleit ook niet voor een lastenverhoging van 2 miljard. Voor de rest vind ik dit een vraag die in een debat over de Autobrief iets te ver voert. Als dat antwoord tot nu toe te weinig expliciet was, dan is het bij dezen nog eens gegeven. De stapels ideeën over hoe we een lastenverhoging kunnen doorvoeren, heb ik voor dit overleg maar thuisgelaten. De heer Bashir stelde een vraag over een punt dat hij eerder ook al eens heeft genoemd. Hij heeft zich er altijd over verbaasd hoe het kan dat er zo'n groot verschil kan zijn tussen het verbruik in de praktijk en de norm. Dit is een belangrijk punt van mijn collega-staatssecretaris Mansveld. Zij is daarmee bezig en heeft zich daarvoor hard gemaakt. Er wordt nog dit kalenderjaar besloten over een nieuwe praktijktestprocedure, die in 2017 zou moeten ingaan. Ik maak hierbij even een klein sprongetje naar de parallelle vraag van de heer Omtzigt. Hij vraagt, en dat is wat mij betreft helemaal de vraag van de dag, wat dat betekent voor de uitvoering en op welke manier die de autobelastingen zal beïnvloeden. Dat is een heel goede vraag. Omdat we nog niet precies weten waar het heen gaat, wilde ik die later beantwoorden. Het is in ieder geval een vraag waarop een antwoord moet komen. Dank daarvoor. Ik zeg toe dat we later daarop terugkomen, bij het wetsvoorstel. Het is een heel belangrijke vraag. Niets dan waardering daarvoor.

De heer Bashir vindt dat particulieren nog bpm-voordelen van plug-ins moeten hebben. Die hebben ze. Gedurende de gehele periode van de Autobrief II genieten ze nog van voordelen op het gebied van de motorrijtuigenbelasting. Daarnaast zijn er altijd nog voordelen wat betreft het verbruik.

Verschillende aanwezigen hebben gevraagd naar het percentage van 22. Wat is de logica daarvan? Waarom is het geen 25 of 20? Waarom gaat het

überhaupt omlaag? Dat heeft te maken met de achterliggende bedoeling van deze belasting. Deze is een belasting op loon in natura. Je mag een zakelijke auto privé gebruiken. Dan dient er natuurlijk een vergoeding voor loon in natura te komen. De vraag is dan hoe groot dat bedrag moet zijn. Dat wordt vergeleken met de situatie waarin je zelf een soortgelijk voertuig privé had moeten exploiteren. We zien daarin een ontwikkeling. Met steeds zuinigere auto's gebeuren er twee dingen. In de eerste plaats wordt de aanschafprijs daarvan mogelijk hoger, doordat er meer technologie in zit. Zuinigere auto's zijn minder simpele auto's. In de tweede plaats gaan de brandstofkosten omlaag. Dan is een passende belasting op loon in natura als percentage van de aanschafprijs logischerwijs lager. Dat hebben we met dat percentage proberen uit te drukken. Het is gewoon een herijking op basis van de oprechte vraag wat een passende belasting op loon in natura is. Dat blijft voor weet ik hoeveel autotypes verschillend – de absolute wetenschap is er dus niet – maar we hebben sterke indicaties dat deze verlaging recht zal doen aan de nieuwe realiteit van de komende jaren.

Verschillende woordvoerders, onder wie de heer Bashir, hebben gevraagd: moeten we die 4%-categorie niet ook openstellen voor nog andere auto's? Het gaat dan om de auto's met de range-extenders. Je kunt bijvoorbeeld de BMW i3 zonder en met range-extender krijgen. Als je een auto met een range-extender hebt, dan heb je een auto waarin een heel klein motortje zit. De auto is dan dus niet meer helemaal elektrisch en – jasses! – dan krijgt die niet dezelfde beloning. Maar daarvoor moeten we uitkijken. Al in 2017 in Amerika en in 2018 hier zullen er volelektrische auto's worden gemaakt met een actieradius van 400 tot 500 kilometer. Die zullen ook nog eens in een veel lagere prijsklasse vallen. Dan is de range-extender straks een uitgestorven dier. Dan zijn wij aan het cateren op een ding dat straks niet meer nodig is en dan gaan weer andere plug-inhybride-achtige dingen profiteren van subsidies die eigenlijk niet voor die categorie bedoeld zijn. Het voordeel is dat we het hier hebben over een bepaalde periode: 2017 tot 2020. In die periode zal elektrisch rijden veel normaler worden. De actieradius zal dan ook veel normaler worden en dan hoeft je dus niet meer je toevlucht te nemen tot range-extenders. Dan moet je ook niet de fiscale stimulering die is bedoeld voor puur elektrische auto's, openstellen voor vogels van andere pluimage. We moeten niet nadenken over wat nu de situatie is. We moeten erover nadenken wat in die periode moet worden gestimuleerd. Dat is altijd moeilijk, maar ik zeg het bij dezen.

De heer Omtzigt zegt: gut, ik heb een plannetje, namelijk de hybride auto's eerder belasten en dan de accijnzen verlagen. Ik denk niet alleen dat dit een publicitair doel dient, maar ook dat hij «structureel» en «incidenteel» door elkaar haalt. Het ene heeft namelijk een tijdelijk effect en het andere een structureel effect. Verder denk ik, en dat is echt ook het adagium: je kunt in de autowereld niet steeds heel grote stappen zetten. Dat kunnen we de autowereld niet steeds aandoen. De schokgolven die zo'n handelwijze zou veroorzaken bij de fabrikanten, importeurs en fleetowners, zijn gewoonweg niet te dragen. Als overheid hebben we de verantwoordelijkheid om met voldoende behapbare en overbrugbare stappen te werken. Ik heb sympathie voor het achterliggende doel, zoals de heer Omtzigt ook wel weet, maar dit lukt even niet. Het is niet alleen niet inpasbaar in de begroting, maar het zou ook te grote schokken veroorzaken.

De heer Omtzigt vroeg: waarom geen cap op waterstofauto's? Ook anderen hebben daarop gehint. Onder het kopje «technologische neutraliteit» wordt deze vraag vaker gesteld. Op den duur moet het natuurlijk hetzelfde zijn, maar de achterliggende gedachte was als volgt. De ene techniek, de techniek met laadpalen, is al zover in het straatbeeld ingeburgerd dat het verantwoord is om die enigszins meer te normaliseren. Voor andere technologieën moet het echter nog helemaal op gang

komen. Ik doel daarbij op bijvoorbeeld de laadstations, de acceptatie, enzovoorts. Als overbruggingsmaatregel behandelen we dan de verschillende technieken tijdelijk – ik herhaal: tijdelijk – op verschillende manieren. Het oogmerk is niet om er uiteindelijk onderscheid tussen te maken, want emissievrij is emissievrij. En uiteindelijk is waterstof ook elektrisch, dus daar is ...

De **voorzitter**: Er wordt een technisch punt van orde gemaakt, over uw laatste opmerking: waterstof is ook elektrisch.

De heer **Omtzigt** (CDA): Als de Staatssecretaris de opmerking maakt «uiteindelijk is waterstof ook elektrisch» en hij een juridisch verschil handhaaft, dan verliest hij de rechtszaak al bij de eerste rechter.

De **voorzitter**: Dank u wel. Misschien kunt u daar nog een keer op terugkomen, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Wiebes**: Bij de rechter dan.

De heer **Omtzigt** (CDA): Dit is jurisprudentie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik zou het nú corrigeren!

Staatssecretaris **Wiebes**: Ik ga niks corrigeren.

Het is jammer dat mevrouw Schouten helemaal aan het eind zit, want zij heeft heel veel relevante vragen gesteld. Haar collega's hebben dat ook gedaan, maar ik heb haar onrecht gedaan door al haar vragen te beantwoorden in de antwoorden op de vragen van die collega's. Dat werkt niet.

Met de heer Van Vliet ben ik het eens dat puur instrumentalisme ...

Nee, ik heb er toch nog één. Mevrouw Schouten gaat mij wijzen op een vraag.

De **voorzitter**: Dat is aan de voorzitter.

Staatssecretaris **Wiebes**: Dat is ook waar.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Ik had zelf ook al gehoord dat vrijwel al mijn vragen al gesteld waren. Ik had echter ook nog een wat meer principiële vraag gesteld: als we zozeer naar Europa kijken, bijvoorbeeld naar de bronheffing waarmee ze daar bezig zijn, geldt dan ook dat alles wat in Europa wordt bedacht, ook voor Nederland gaat gelden? Met andere woorden: als daar tot kilometerbeprijzing wordt besloten, gaan wij dat dan ook overnemen?

Staatssecretaris **Wiebes**: In de huidige systematiek is kilometerbeprijzing geen onderdeel van Europees normbeleid. We weten, denk ik, allebei dat dit aparte politieke afwegingen vraagt. Ik denk ook dat we allebei weten wat daarover in het regeerakkoord staat. Ik heb het hier gewoon over de verbruiks- en uitstootnormen in het Europese bronbeleid. Die gaan ons enorm helpen zonder dat we daarvoor zelf een fiscaal spektakel hoeven op te tuigen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Dit antwoord had ik uiteraard wel verwacht, want ik ken inderdaad het regeerakkoord. De Staatssecretaris heeft net echter een geweldig pleidooi gehouden om dit soort zaken op Europees niveau aan te pakken. Hij had het zelfs over het mondiale niveau, maar laten we het maar op Europees niveau doen. Ik heb ook weleens bedenkingen over wat er uit Europa komt. Echter, als je zelf zo'n

warm pleidooi daarvoor hebt gehouden, dan is het wel heel selectief om voor dit soort zaken weg te lopen.

Staatssecretaris **Wiebes**: Ik heb het Europese bronbeleid verdedigd. Tegelijkertijd heb ik erbij gezegd dat er een waterbedeffect aan vastzit. Ik heb gezegd dat dat beleid is dat echt werkt en dat je dat alleen maar samen kunt doen. Ik heb geen enkele uitspraak gedaan over de werkzaamheid van kilometerheffing, noch op nationaal niveau, noch op Europees niveau. Dat is weer een geheel ander dier. Mijn uitspraken hebben betrekking op de uitstoot, niet op de beprijzing. Ik houd mij wat dat betreft aan wat in het regeerakkoord staat. Het is er ook inhoudelijk niet mee vergelijkbaar.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Ik had in mijn eerste termijn een vraag gesteld over een fonds waar ik voorstander van ben, bedoeld om bijvoorbeeld de koop van een occasion van zo'n huidige hybride in de zakelijke markt aantrekkelijk te houden. Ik heb een heel aantal beschouwingen van de Staatssecretaris gehoord, maar het woord «fonds» heb ik nog niet mogen vernemen. Ik blijf natuurlijk heel nieuwsgierig naar de reactie van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Wiebes**: Sorry. Dat klopt. Daar zijn eerder vragen over gesteld en daarop is ook een antwoord gekomen. Ik moet dat er even bij zoeken. Volgens mij is er sindsdien niets veranderd. Daar wordt even naar gekeken. In de nota naar aanleiding van het verslag is daarover het een en ander opgemerkt.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Mijn heel simpele vraag is: komt er een fonds?

De **voorzitter**: Dat was inderdaad de vraag. De Staatssecretaris komt daarop terug. Dat kan dadelijk in tweede termijn.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Het feit dat hij het niet weet, stemt mij weinig hoopvol.

De **voorzitter**: Ik verzoek de Staatssecretaris om zijn betoog af te ronden. Dan gaan we daarna naar de tweede termijn.

Staatssecretaris **Wiebes**: Het antwoord kent zo veel nuances dat ik het precies wil doen. Dat wil ik ook omdat het te maken heeft met beleids-terreinen van andere bewindspersonen, die ik in alle gevallen recht wil doen. Letterlijk staat in de schriftelijke beantwoording dat wordt geïnventariseerd welke mogelijkheden er zijn om buiten de fiscaliteit te blijven investeren in verduurzaming. In het kader van de duurzamebrandstofvisie wordt toegewerkt naar een uitvoeringsagenda. In dat kader kijkt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu naar dit soort oplossingen. In dit antwoord wordt het woord «fonds» niet genoemd. Dan heb je het over een vorm, maar het is nog niet helder of het zou moeten en, zo ja, of het in deze vorm zou moeten. Is dit dan de vorm? De heer Van Weyenberg heeft, misschien wel samen met mij, een aantal jaren geleden nog weleens gemopperd op de vorming van de vele fondsen binnen de publieke financiën. Of dit nu de weg is, is nog een andere vraag, maar feit is dat wordt geïnventariseerd wat de mogelijkheden zijn om buiten de fiscaliteit in verduurzaming te investeren. Een van de vehicles daarbij is die brandstofvisie.

Ik heb alleen nog één onbeantwoorde vraag van de heer Van Vliet: vind ook ik dat er nog steeds sprake is van instrumentalisme? Jazeker, maar we zijn weer een beetje op de weg terug. Dat doet mij zeer veel plezier. Ten aanzien van de bpm, waar we nog een groot uitvoeringsvraagstuk hebben

liggen, laat ik zelfs in de brief doorschemeren dat er wat mij betreft daarna nog verdere stappen mogen worden gezet.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik stel voor dat we meteen doorgaan met de tweede termijn, want ik heb begrepen dat daaraan behoefte is. Ik stel voor: twee minuten spreektijd per fractie, zonder onderlinge interrupties. Laat het ook echt niet meer dan twee minuten zijn.

De heer **Van Weyenberg** (D66): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor zijn beantwoording, al vond ik die niet altijd bevredigend. Dit zal overigens geen verrassing zijn. De kern blijft dat er op allerlei andere terreinen blijkbaar compensatie komt, maar dat we dat nu allemaal nog niet weten. Ik herhaal dus mijn vraag aan de Staatssecretaris: als we straks het wetsvoorstel behandelen, weten we dan precies welke maatregelen er komen om ervoor te zorgen dat de doelen van CO<sub>2</sub>-reductie et cetera toch worden bereikt?

In mijn pleidooi over het fonds gaat het mij natuurlijk niet zozeer om het instrument. Het gaat mij met name om een soort aanschafsubsidie, die zeker voor de aankoop van occasions belangrijk is. Ik vind het jammer om steeds te moeten horen dat er nog steeds over wordt gepraat, terwijl ik wel word geacht een mening te geven over de autofiscaliteit. Die dingen hangen buitengewoon met elkaar samen.

Ik zeg alvast dat ik behoefte heb aan een VAO, om op een aantal punten te bekijken of we nog wat kunnen doen.

Ik heb van de Staatssecretaris nog geen antwoord gehad op mijn vraag over de timing betreffende de dieselbestelbusjes. Ik hoor wel het jaar 2019 noemen, maar er is ook nog een heel apart uitstelregime met betrekking tot die bestelbusjes. Ik hoor graag nog onderbouwd waarom daarvoor is gekozen. Ik ondersteun de oproep van de VNG dat het allemaal sneller en ambitieuzer moet, gegeven het feit dat er een grote uitdaging ligt op het vlak van de luchtkwaliteit.

De Staatssecretaris is een fan van Europa. Het doet mij altijd plezier als VVD'ers dat zijn. Ook ik ben een fan van het bronbeleid, maar tot 2020 moeten we het wel doen met het huidige bronbeleid. We hebben nog een lange weg te gaan met de transitie. Ik vind dat de Staatssecretaris te weinig oog heeft voor het feit dat straks juist al die hybrides ook op de privémarkt komen. Ik steun overigens volstrekt – ik herhaal het hier – dat er stappen worden gezet ten aanzien van hybrides. Als die hybrides op de privémarkt komen, dan krijgen mensen veel meer een prikkel om er echt elektrisch mee te rijden. De Staatssecretaris zegt soms dat we te weinig kijken naar «straks» en naar «nieuwe technologie», maar op dit punt verwijt ik hem toch een beetje, te weinig te kijken naar wat er straks voor type gebruik is, naar wat er straks aan hybride auto's rijdt.

Aan het eind van de dag hoop ik, tot slot, dat de Staatssecretaris in ieder geval stopt met het trucje om steeds vanuit nu te denken en dat hij gewoon als delta, als ijkpunt de oorspronkelijke kabinetsvoorstellen neemt. Ik begrijp dat hij soms andere keuzes maakt dan ik, maar laat hij daar transparant over zijn.

De heer **Groot** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de heldere beantwoording van de vragen. Ik vond met name de beantwoording van de vraag over het zogenaamde referentiescenario of basispad heel overtuigend. Je kunt dat pad wel blijven volgen, maar als dat leidt tot uitholling van belastingopbrengsten en tot een waterbedeffect, dan ben je niet doelmatig bezig, noch vanuit het oogpunt van de overheidsfinanciën, noch vanuit het oogpunt van het milieu. Des te belangrijker is het dat het kabinet in de Autobrief radicaal kiest voor een krachtige stimulering van volledig elektrische auto's. Dat hebben we gedaan en daaraan houden we vast.

Ik ben wel een beetje geschrokken van de opmerking dat we moeten oppassen voor overstimulering van elektrische auto's. Als we dit pad inslaan, als we hiervoor kiezen, dan moeten we er ook wel even aan vasthouden.

Ik heb nog twee andere puntjes. Ik vond dat de heer Omtzigt een paar goede punten maakte toen hij sprak over de roettoeslag. Zou er niet nog naar gekeken kunnen worden of het strakker kan worden ingezet, ook in verband met de opmerking van mevrouw Neppéus dat je dan ook dubbelopgedoe met gemeenten kunt voorkomen? Wil de Staatssecretaris daar nog naar kijken?

Wat betreft lpg, tot slot, doe ik het toch wel dringende verzoek om in het wetsvoorstel te onderbouwen waarom het break-evenpunt bij 4.000 tot 8.000 kilometer zou liggen. De PvdA is daarvan in elk geval niet overtuigd. Is er verder niet toch aanleiding om in de motorrijtuigenbelasting iets te doen om het gebruik van lpg meer te stimuleren?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ook ik begin met het bedanken van de Staatssecretaris voor de heldere antwoorden. Ik heb alleen nog geen antwoord gehad op mijn vraag over het karakter van het Formule E-team. Wellicht kan dat in de tweede ronde.

Voor mijn partij blijft het essentieel dat we moeten ophouden met het gebruiken van de Belastingdienst voor alle mogelijke vergroeningsmaatregelen. Het is belangrijk dat de lasten voor heel veel auto's, ook veel kleine auto's, omlaaggaan, maar blijf wel dat stukje van volelektrisch rijden stimuleren. Laten we er daarbij op letten dat hetzelfde hetzelfde wordt behandeld, zoals ook een van de laatste sprekers, de heer Groot, zei. Daar moeten we dus naar kijken.

Wat betreft de milieuzones houd ik toch mijn grote zorgen over het dubbelopgebeuren. Wat gebeurt er allemaal? Ik doe het dringende verzoek om daarover binnen het kabinet te praten.

Wat de Staatssecretaris zei over het bronbeleid spreekt mij zeer aan. Er is al heel veel bereikt en er zal nog meer bereikt kunnen worden. Daarover wordt natuurlijk al gedacht.

Ik heb tot slot nog een kleine feitelijke vraag: als de bpm wordt verlaagd, wanneer is er dan een beeld van de percentages waarmee dat zou kunnen? Laten we er inderdaad voor zorgen dat de Belastingdienst er is voor belastingheffing en niet voor het geven van subsidies om de wereld te veranderen. Dit laatste moet op andere manieren gebeuren, als we dit willen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De Staatssecretaris bracht min of meer als natuurfeit dat Nederlanders voor hun mobiliteit voornamelijk zijn aangewezen op auto's. De Staatssecretaris begon daarmee. Dat is terug te lezen in de Handelingen. Het is geen natuurfeit. Het is een beleidskeuze. Ook nu zal de Staatssecretaris zeggen dat hij daar niet over gaat in de Autobrief, maar het is een keuze in hoeverre je mensen de mogelijkheid wilt bieden om zich op een andere manier te vervoeren.

Ik ben blij met de erkenning dat CO<sub>2</sub>-besparing inderdaad een nationaal doel is. Het onderzoeksbureau dat de Staatssecretaris zelf heeft ingeschakeld, zegt dat deze Autobrief een verhoging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot zal veroorzaken. We krijgen dat ongetwijfeld bevestigd in de Nationale Energieverkenning. De Staatssecretaris zegt echter: dan is het te laat om deze Autobrief nog bij te stellen. Klopt dat? Of is er, als die uitkomst inderdaad herbevestigd wordt, nog een mogelijkheid om het bij te stellen? Het energieakkoord kent inderdaad een totaaldoel ten aanzien van transport. Auto's zouden daar in elk geval voor een deel aan moeten bijdragen. Deelt de Staatssecretaris dat met mij?

Waarom is er een lastenverlichting nodig voor de vervuilende rijders? Je kunt zeggen dat je die 2 miljard niet wilt uitgeven, maar waarom moet je



de vervuilende rijders een lastenverlichting geven, terwijl we naar minder CO<sub>2</sub>-uitstoot toe moeten?

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn punt over de infrastructuur. Er zal wel weer worden gezegd dat een andere Minister daarover gaat, maar elektrische auto's en infrastructuur hangen onlosmakelijk samen. Hoe ziet de Staatssecretaris dat?

Het is heel treurig dat zo'n mooie gezamenlijk aangenomen motie van GroenLinks en de VVD waarin wordt verzocht om in 2020 200.000 e-auto's te hebben, eigenlijk bij dezen is losgelaten.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor het beantwoorden van de gestelde vragen. Er blijft nog een oproep van de Kamer staan. Er is nog ruimte voor vergroening, ruimte om het anders te doen. De Staatssecretaris heeft wel antwoord gegeven op de gestelde vragen, maar naar mijn gevoel heeft hij te weinig overgenomen. Ik hoop dat we straks, wanneer we het Belastingplan ontvangen, zullen zien dat er meer van de door de Kamer ingebrachte punten zijn overgenomen. We wachten het Belastingplan af.

De heer **Omtzigt** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden. Overigens begon de Staatssecretaris heel enthousiast met te zeggen dat hij het belastingverdrag met Ethiopië het allerleukste onderwerp vond. Dat waren ooit zijn eerste woorden in de Kamer. Gelukkig zijn het nu de auto's geworden. Daarmee bevindt hij zich in goed gezelschap, want daar hadden al zijn voorgangers ook last van. Er zijn nog een paar punten die nog niet of wat mij betreft onvoldoende zijn beantwoord. Ik ben tevreden met de toezegging dat we binnen een jaar een terugkoppeling krijgen over wat we kunnen doen om te voorkomen dat de hybride auto's worden geëxporteerd. Dat hoeft niet voordat het in de wet komt, maar het moet wel voor 2018 of 2019 gebeuren.

Minder tevreden was ik over de roettaks voor diesels. Ook de Staatssecretaris gaf in antwoord op Kamervragen deze zomer weer vrolijk aan dat één nationale norm gewenst is. In zijn Autobrief schrijft de Staatssecretaris dat de fiscale stimulering sterker wordt gericht op luchtkwaliteit, maar daarna zegt hij: ik ben niet verantwoordelijk voor de luchtkwaliteit. Dat snap ik. Daarom verwacht ik hier ook geen sluitend antwoord. Dit was echter wel de reden waarom een aantal andere partijen – ik doel op de PvdA en de VVD samen, wat op zich al nieuw was op dit dossier – zeiden: ga eens in overleg met de lokale autoriteiten, met I en M en met fabrikanten om te bekijken wat in dezen een redelijk pad is. Daar zit geen haast achter. Dat hoeft dus ook niet voor het verschijnen van het Belastingplan dit jaar, want het gaat in verschillende fases. Het is echt voor iedereen onwenselijk als er allerlei verschillende regimes zijn voor dieselbusjes, die dan het ene gebied wel en het andere gebied niet in mogen. Er moet dus wel degelijk een zekere regie, een zekere mate van overleg zijn. Graag krijg ik daartoe een toezegging. Anders zal ik hierover een motie indienen. Bij de behandeling van het wetsvoorstel zullen wij vragen hoe juridisch houdbaar de cap van 50.000 is, aangezien de Staatssecretaris gezegd heeft dat waterstof uiteindelijk ook elektrisch is. Volgens mij heeft hij die cap daarmee zelf juridisch redelijk hard afgeschoten.

Ik ben, tot slot, zeer benieuwd naar het antwoord op de bij de behandeling van het wetsvoorstel aan de orde zijnde vraag hoe de nieuwe Europese testcyclus gaat werken. Dan worden namelijk alle grenzen opnieuw vastgesteld. Ik dank voor de toezegging van de Staatssecretaris om er dan op terug te komen.

Mevrouw **Schouten** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil nog één keer de vinger leggen bij het feit dat er wat mij betreft een valse tegenstelling wordt geschetst tussen het halen van de CO<sub>2</sub>-doelen in een basispad en

uitholling van de belastinggrondslag. Het een sluit het ander niet uit. We hebben hier gezegd dat het zoals het nu gaat, niet de bedoeling is en dat we dat moeten veranderen. De partijen hier zijn daar allemaal in meegegaan. Maar daarna wordt dan gezegd: dus kunnen we de CO<sub>2</sub>-doelen niet meer halen. Dat is een keuze, een beleidskeuze, die wij hier maken. En als ik zeg «wij», dan is dat inclusief partijen – ik noem gewoon ook maar de PvdA – die daarvoor altijd groot voorstander van vergroening waren. Dat dat wordt gezegd, verbaast me. Wij zullen daarom voorstellen doen om te bekijken hoe we dat toch ten goede kunnen keren. Ik heb nog één vraag over de vereenvoudiging. De Staatssecretaris zei: wij zijn groot voorstander van vereenvoudiging. Ik heb hem gevraagd waarom er dan toch nog bepaalde vrijstellingen in de bpm en de mrb zijn. Kan hij dat nog toelichten?

De **voorzitter**: Ik zie als onafhankelijk Kamerlid zelf af van mijn tweede termijn.

Ik zie dat de Staatssecretaris meteen kan overgaan tot beantwoording van de door de Kamer gestelde vragen in tweede termijn.

Staatssecretaris **Wiebes**: Voorzitter. Het is duidelijk dat de constructie die we hebben gekozen, namelijk om niet meteen een wetsvoorstel te sturen maar eerst een beleidsbrief en om hier over die brief te praten, voor mij de manier is om input te krijgen wat betreft de richting die de verschillende fracties willen opgaan. Dit betekent niet dat ik meteen in staat ben om dan ook daadwerkelijk wat te doen, want soms is het nog niet helder, weet ik nog niet of het kan, weet ik nog niet of het opportuun is en weet ik ook niet of draagvlak voor een suggestie van de ene fractie wel aanwezig is bij de andere fractie. Duidelijk is wel dat dit van grote waarde is om mee te nemen naar huis, als input bij het schrijven van het wetsvoorstel, en om mij ervan te vergewissen dat ik in voldoende mate de input van de verschillende woordvoerders recht doe, zodat er uiteindelijk een wetsvoorstel ligt dat op draagvlak kan rekenen. Dat ik het nu niet meteen overzie of dat ik niet weet of het wel verstandig is om een bepaalde kant op te gaan, hoort bij de aard van deze bespreking. Uiteindelijk moet worden afgerekend op het moment dat het wetsvoorstel er ligt. Dan kunnen de fracties ook zien met welke wensen nog rekening kon worden gehouden en met welke niet. Ik ga daar natuurlijk mijn best voor doen, want – we weten het allemaal – de democratie moet haar werk doen. Ik moet dus voorstellen maken met draagvlak.

Dat is tegelijkertijd ook het antwoord op nog een aantal suggesties van de woordvoerders in de tweede ronde. De heer Van Weyenberg bijvoorbeeld sprak over financiële stimulering buiten de fiscaliteit. Ik zal het woord «fonds» even niet noemen, maar ik heb kennisgenomen van zijn opvatting. Ik ben dankbaar voor de helderheid.

Wat betreft het dieselbusje zal ik nogmaals de check doen of de Belastingdienst daar iets eerder mee zou kunnen, maar ik moet wel zeggen dat de Belastingdienst dit onderwerp vrij uitvoerig heeft onderzocht en dat er veel sessies over roetfilters zijn geweest. Ik heb op dit punt dus erg weinig hoop, nog los van het feit dat ik niet zeker weet of het draagvlak daarvoor over de volle breedte van de Kamer aanwezig is.

Ik zeg de heer Van Weyenberg dat het uiteraard nuttig is om ten aanzien van eerdere kabinetsvoornemens veranderingen te ijkten. Ik zeg daar echter wel bij dat het referentiescenario dat neerkomt op «alles hetzelfde houden als in de eerste Autobrief» nooit een kabinetsvoornemen is geweest en dat ik ook graag bekijk hoe een en ander zich beweegt ten opzichte van nu. Dat is de beweging die we maken, en daarin zien we een verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Op het punt van de heer Groot zeg ik: nee, ik ben niet aan het voorsorteren op een uiting als «o, het is overstimulering; daar kom ik op terug». Dit ligt er. Hier sta ik ook voor. Ik heb wel gezegd dat het nuttig is om bij

het ijkmoment in 2018 nog even die check te doen. Dat moet in twee richtingen: schiet het nog ergens tekort, missen we nog ergens de boot, of zijn we aan het overstimuleren? Dat is nu echter niet aan de orde. Dat is nu ook niet te beoordelen. Ik spreek uit dat die toets in twee richtingen moet worden gedaan, maar ik kom niet terug op wat hier staat. Voor de roetvraag geldt hetzelfde.

Ik zal wat betreft de onderbouwing van het break-evenpunt voor Ipg bekijken of er in de branche actuelere of betere cijfers zijn dan ik nu hanteer. Misschien zit ik fout op dit punt. Dan geeft dat een nieuw inzicht. Ik zeg toe dat ik dat zal doen.

Het Formule E-team is nu wel nuttig in de planvorming. Daar is sprake van groot enthousiasme en veel ideeën ten aanzien van de problematiek die de heer Omtzigt aansnijdt. Ik wil daar nog wel even zeer dankbaar gebruik van blijven maken.

Ik wil het zeker niet met mevrouw Van Tongeren oneens zijn als zij zegt dat de auto niet voor iedereen een natuurfeit is. Ik weet niet wat een natuurfeit is, maar ik zeg niet dat iedereen altijd met de auto moet.

Voordat ik mijn huidige beroep had, was ik een zeer frequente treinreiziger en nu doe ik het allemaal op de fiets. Mevrouw Van Tongeren hoort mij dat dus helemaal niet zeggen.

Er werd gevraagd: zijn we dan nog op tijd? Dat kan ik helemaal niet beoordelen, want – ik zei het al – de Nationale Energieverkenning gaat over alle domeinen heen. Ik kan helemaal niet over de andere domeinen oordelen. De kracht van de Nationale Energieverkenning is juist dat die over de domeinen heen gaat en dat je integraal kijkt. Het moet dus ook integraal beantwoord worden, niet sectoraal.

Ik kom op de ev-infrastructuur. Als er zorgen zijn over het feit dat mensen hun auto niet kunnen opladen, dan zeg ik: daar zijn allerlei mechanismes voor. Het blijven subsidiëren van auto's die niet aan het klimaat bijdragen, lijkt mij niet de beste manier om de oplaadinfrastructuur te borgen. Als daarover zorgen bestaan, dan moeten we met de betrokken bewindspersonen en met de lokale bestuurders vaststellen wat er dan fout gaat. Dat is echter niet iets wat automatisch een-op-een moet samenhangen met de subsidiëring van plug-inauto's. Dat is een andere kwestie.

Mevrouw Van Tongeren vroeg: waarom lastenverlichting? Hier is gekozen voor lastenneutraliteit, maar op een zodanige manier dat het minder verstorend is en dat er minder risico op is dat we nog weer een keer een grote stap van belastingerosie krijgen. Die stappen hebben we nu achter de rug. Dat heeft de staatskas niet per se goed gedaan. Ook robuuste belastinginkomsten zijn mijn verantwoordelijkheid en daarom moet ik het minder labiel maken.

Ik kom op mijn antwoord op het punt van de heer Bashir. Ik zeg: uiteraard, het is nu aan mij om te bekijken welke van de suggesties ik kan overnemen. Ik heb hem maar ook de anderen heel goed gehoord.

Op het punt van de waterstof kom ik nog terug.

Mevrouw Schouten had een vraag over de NEV. Volgens mij heb ik het antwoord daarop net gegeven. Ze vroeg ook waarom er bepaalde vrijstellingen zijn. Het is een interessante vraag: zou je al die vrijstellingen lanceren als je ze niet had? Wij denken allemaal van niet, denk ik. Kom je er weer vanaf? Dat is moeilijker. Ooit bestonden er voor elke vrijstelling en elke regeling goede redenen. Soms wilden we een bepaalde groep behoeden voor een kostenstijging. Dan weer wilden we een groep ergens voor compenseren, belonen of op een andere manier ontzien. Die groepen zijn dat natuurlijk als een verworvenheid gaan beschouwen. Zij zijn ook hun bedrijfsmodellen en gewoontes daarop gaan instellen. Dan is het altijd moeilijk om daar aan te komen. Dat weten we uit de fiscaliteit. Mijn buurman, de voorzitter, heeft dat meer dan eens benadrukt. Als je een constructie verzint, dan is dat verzinnen makkelijker dan er ooit weer van afkomen. Dat geldt hier. Er is dus altijd parlementaire steun nodig om daar doorheen te breken, en dat moet je zo breed mogelijk voorstellen.

Dat blijkt altijd weer taaie materie. Dat hebben we recentelijk ook weer gezien. Het is altijd taaie materie.

De **voorzitter**: Dank u wel. Er was nog een vraag over een bpm-staffel. Volgens mij was het een vraag van mevrouw Neppéus. Zij vroeg wanneer daarover duidelijkheid komt. Daar vroegen overigens meer collega's naar.

Staatssecretaris **Wiebes**: Volgens mij zei mevrouw Neppéus zelf dat ze dat wel in het wetsvoorstel zou zien. Het antwoord daarop is: ja. Het is nu in percentages uitgewerkt. Inmiddels heb ik ook gezegd dat de goedkope, zeer zuinige auto's niet duurder gaan worden. Binnen die randvoorwaarden zal ik het wetsvoorstel maken. Dan zal de Kamer mijn voorstel kritisch bekijken, bekijken of het allemaal wel deugt.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor zijn beantwoording. Wij noteren een VAO, met als eerste spreker de heer Van Weyenberg van D66. Dit zal worden aangemeld bij de centrale Griffie. Ik dank allen voor hun inbreng.

Sluiting: 13.27 uur.