

93ste vergadering

Woensdag 10 juni 2009

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Gerkens

Tegenwoordig zijn 116 leden, te weten:

Anker, Aptroot, Arib, Atsma, Van Baalen, Van Beek, Besselink, Bilder, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Blom, Van Bochove, Boekestijn, Boelhouwer, Van Bommel, Bosma, Bouwmeester, Brinkman, Van der Burg, Çörüz, Cramer, Depla, Dezentjé Hamming-Bluemink, Dibi, Tony Van Dijck, Jasper van Dijk, Van Dijken, Dijsselbloem, Elias, Fritsma, Van Geel, Van Gent, Gerkens, Van Gerven, Gesthuizen, Gill'ard, Griffith, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemelaar, Heerts, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Irrgang, Jacobi, Jager, Jansen, Joldersma, Jonker, Kalma, Kant, Karabulut, Knops, Koopmans, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Langkamp, Leerdam, Van Leeuwen, Leijten, Lempens, Luijben, Madlener, Mastwijk, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Omtzigt, Ormel, Ouweland, De Pater-van der Meer, Pechtold, Peters, Pieper, Polderman, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Roon, De Roos-Consemulder, Rutte, Samsom, Schinkelshoek, Schippers, Slob, Smeets, Smilde, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Tang, Teeven, Thieme, Timmer, Ulenbelt, Van der Veen, Van Velzen, Verbeet, Van der Vlies, Voordewind, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Weekers, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Wilders, Willemse-van der Ploeg, De Wit, Wolbert en Zijlstra,

en de heer Balkenende, minister-president, minister van Algemene Zaken, de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Van der Hoeven, minister van Economische Zaken, de heer Van der Laan, minister voor Wonen, Wijken en Integratie, en de heer De Jager, staatssecretaris van Financiën.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Agema en Eijnsink;

Waalkens, ook morgen.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is het **spoeddebat** over **plannen voor een milieuheffing op auto's**.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Vanaf volgend jaar zou de CO₂-belasting de bpm moeten gaan vervangen. Afgelopen week kregen wij een rapport van ANWB, BOVAG, RAI Vereniging en VNA. Het was niet hun rapport, zij hebben een onafhankelijk en gedegen onderzoek laten doen. Wat blijkt daaruit? Dat de CO₂-heffing niet bijdraagt aan een beter milieu, want de jaarlijkse afname van broeikasgassen, veroorzaakt door automobielen, gaat al achteruit met 1,1% per jaar. Dat zou dan 1,2% worden.

De heer **Tang** (PvdA): Het is vroeg op de ochtend.

De **voorzitter**: U bent wakker.

De heer **Tang** (PvdA): Ik ben wakker en ik heb nog niet eens mijn dubbele espresso gehad. U noemt dit onafhankelijk en gedegen onderzoek, terwijl ik niets anders zie dan een verzameling tabelletjes en tekstjes die onnavolgbaar en onbegrijpelijk zijn en die uit verdachte hoek komen. Wilt u het niet begrijpen of kunt u het niet begrijpen? Dit is natuurlijk geen gedegen en geen onafhankelijk onderzoek.

De heer **Aptroot** (VVD): Ten eerste is het voor mij niet zo vroeg, maar ik ben altijd ondernemer geweest en dan was ik altijd uren eerder al aan het werk. Als de heer Tang de tabellen niet begrijpt, zou ik zeggen: laat hij een cursus volgen en anders zal ik wel proberen om het hem uit te leggen na het debat. Op mij maakt het een goede indruk. Ik vind het eerlijk gezegd hoogst onfatsoenlijk van een woordvoerder van de PvdA om te zeggen dat dit uit verdachte hoek komt. Dat klopt inderdaad als de heer Tang de mensen die de regelingen zullen moeten uitvoeren bij voorbaat verdacht vindt. Dat is de arrogante Partij van de Arbeid, die zegt: wij bepalen het als regeringspartij wel en de mensen in het land die ermee moeten werken, bekijken het maar. Schande!

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb niet eens een rapport gezien. Daar gaat het mij om. Ik heb alleen een verzameling tabelletjes en tekstjes gezien, die ik onnavolgbaar en onbegrijpelijk noem. Ik zeg dat met reden. Dit non-

Aptroot

onderzoek verwijst naar een leidraad voor een kosten-batenanalyse. De opstellers zeggen dat zij die leidraad volgen. Ik ben een van de auteurs van die leidraad. Ik kan u verzekeren dat dit de leidraad van geen kant volgt. Ik heb hier gewoon een deskundige mening over. U bent daar blijkbaar niet toe in staat. Dat is wat ik vaststel.

De heer **Aptroot** (VVD): De leidraad van de PvdA interesseert mij geen klap. Wij als VVD luisteren serieus naar de signalen vanuit de praktijk. Dit is de lijn van de Haagse wethouder Kool, die zegt: de elite moet het bepalen en de mensen om wie het gaat, in de wijken en dergelijke, hebben er niets mee te maken. Een arrogante partij!

Het enige effect van de CO₂-heffing is niet voor het milieu, maar voor de rijkskas. De maatschappelijke kosten zullen waanzinnig oplopen en het onderzoek laat zien dat twee derde van de nieuwe auto's duurder wordt. Auto's worden gemiddeld zo'n € 1600 duurder, zo heb ik uitgerekend. Als voorbeeld noem ik de Opel Corsa 1.2 – dat zal ook wel een auto zijn die de PvdA de gewone man niet gunt – die aanmerkelijk duurder wordt. De bpm gaat van € 1912 over naar een CO₂-heffing van € 2755. Ofwel, de belastingheffing gaat 44% omhoog en de catalogusprijs daardoor van € 13.500 naar bijna € 14.500. De gewone man, de hardwerkende Nederlander, wordt weer gepakt in de portemonnee. Dat is inderdaad wat dit kabinet, onder aanvoering van de PvdA, wil.

De regering heeft bij monde van de staatssecretaris van Financiën geen verweer. Hij komt niet verder dan te stellen dat de meeste automobilisten wel in een piepklein autootje zullen gaan rijden en dan niet duurder uit zullen zijn. Dat is een redenering om behoorlijk misselijk van te worden, zeker als je constateert dat de ene bewindspersoon na de andere overstapt van een Audi A6 naar een Audi A8, omdat de Audi A6 niet goed genoeg is voor de bewindslieden. Maar zij vinden wel dat iedereen van de bevolking verder in een Smart moet gaan rijden.

De regering schrijft overigens dat als het rapport juist is – dus de regering weet dat eigenlijk niet – en dat als ANWB, BOVAG, RAI en VNA gelijk hebben – het tarief weer wordt verlaagd. Daarmee geeft de regering aan het niet te weten en maar wat aan te rotzooien. Bovendien boekt de regering gedragseffecten in. Dat is niet conform de afspraken, zeg ik tegen de heer Tang.

In de eerste plaats vraag ik de regering om inhoudelijk te reageren op het rapport "Grondslagwijziging bpm" van de betrokken organisaties. In de tweede plaats vraag ik waarom de autolasten steeds worden verhoogd, ondanks de toezegging van het kabinet om de lasten voor de auto niet te verhogen. Als dit straks in de kilometerheffing wordt verrekend, zal de automobilist dan werkelijk geen euro méér betalen? Erkent de regering dat de milieueffecten van deze maatregel nihil zijn?

Dit alles bewijst waar de VVD al lang voor waar-schuwt. Het kabinet gebruikt de automobilist als melkkoe en gebruikt de opbrengsten niet voor uitbreiding van de capaciteit van wegen. Dit is niet bedoeld voor het milieu. Het milieu wordt misbruikt als argument om de automobilist weer meer geld uit de zak te kloppen. Als straks ook deze heffing wordt omgezet in de kilometerheffing, is de belofte weer gebroken dat de automobilist per saldo niet méér kwijt is. Deze lastenverhoging van 650 mln. per jaar, waarbij de motorrijtuigenbelasting met 80 mln. daalt, betekent per saldo een lastenverhoging van 570 mln. per jaar. Die komt bovenop de 1 mld. die

het kabinet de automobilist de afgelopen twee jaar extra heeft opgelegd. Dit betekent dat het enige effect zal zijn, dat de automobilist geld uit de zak wordt geklopt. Het enige voordeel is dat nu vier organisaties protesteren die eerder voor de kilometerheffing waren. Ik denk dat zij daarop terug zullen komen. Het draagvlak voor de kilometerheffing neemt af. Dat is een positief effect.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De gewone man is wel degelijk in staat om zelf een keuze te maken. Hetzelfde geldt overigens voor de gewone vrouw, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als de gewone man of vrouw kiest voor een milieuvriendelijke auto, is er voor hem of haar helemaal geen sprake van lastenverzwaring. Kan de heer Aptroot op dat aspect ook eens ingaan na zijn – hoe zeg ik het netjes – wat populistische verhaal?

De heer **Aptroot** (VVD): De automobilist kan inderdaad deze lastenverhoging ontlopen door zijn middenklasser in te ruilen en in een Smart te gaan rijden. Het interesseert mevrouw Van Gent niets of mensen een aantal kinderen hebben of voor hun werk misschien 50.000 kilometer per jaar moeten rijden. Zij wil alle mensen in de Smart, want dan betalen zij niet meer. Ik vind dat een arrogante en elitaire gedachte, zeker als die van een kabinet komt waarin alle Audi's A6 worden ingeruild voor Audi's A8, omdat de dames en heren van het kabinet een A6 te klein en niet goed genoeg vinden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Overdrijven is een vak. Het gaat immers niet alleen om Smarts, die overigens prima zijn, maar ook om bijvoorbeeld de Toyota Prius en de Honda Civic hybrid. Daarvoor kunnen mensen ook kiezen. Deze maatregel is ook bedoeld als prikkel voor innovaties op deze markt. De gewone man of vrouw heeft dus wel degelijk iets te kiezen. Dat zou de heer Aptroot als liberaal toch moeten aanspreken? Hij wil echter dat mensen kunnen blijven kiezen voor een milieuvriendelijke auto zonder dat hen dat raakt in hun portemonnee. Mensen kunnen wel degelijk een keuze maken. Kan de heer Aptroot daarop ingaan?

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is het verschil tussen GroenLinks en de VVD. GroenLinks wil de consument dwingend naar een bepaald autotype duwen. De VVD kiest ervoor om het aan de bron aan te pakken en te zorgen voor de vernieuwde euronormen. Nieuwe auto's worden steeds schoner en de CO₂-uitstoot van auto's daalt elk jaar met 1,1%. Dat is de goede manier. Mevrouw Van Gent wil voor de bevolking bepalen in welk type auto men moet rijden. Als mensen niet doen wat mevrouw Van Gent wil, moeten zij € 1500 of € 2000 of nog meer extra betalen voor hun auto. Mijn fractie is niet voor dat dwingen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb zelden zo veel flauwekul gehoord op de vroege ochtend. Voor mij is het overigens ook niet heel erg vroeg, want niet alleen ondernemers, maar ook vakbondsbestuurders staan vroeg op. De consument kan wel degelijk nog steeds een keuze maken, namelijk tussen meer betalen voor een milieuvriendelijke auto of minder betalen voor

Aptroot

milieuvriendelijk rijden. Mensen kunnen kiezen voor het laatste. Daarmee is niets mis. Ik wil graag dat de heer Aptroot daarop ingaat. Zijn verhaal over de keuzemogelijkheden is zeer eenzijdig en dat lijkt mij niet goed voor een liberaal.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn ervoor dat auto's steeds schoner worden. De consument willen wij keuzevrijheid geven. Deze maatregel betekent dat de automobilist per saldo ieder jaar ruim 500 mln. meer gaat betalen voor de aankoop van een auto. Dit betekent dat het mevrouw Van Gent en het kabinet niet om het milieu te doen is, maar dat het allemaal is bedoeld om meer geld uit de zak van de automobilist te kloppen. Eigenlijk willen zij de mensen de auto uit jagen, zeker als zij een klein inkomen hebben. De VVD doet daar niet aan mee!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik moet even nadenken wat ik moet met deze tirade van de heer Aptroot. Hij staat er nu wel redelijk triomfantelijk bij, maar zijn bijdrage is ongeveer zo dun als de bijdragen van collega Madlener in het algemeen zijn. De diepgang, die wij in het verleden van de VVD-fractie op dit dossier mochten verwachten, is volledig verloren gegaan. Waarom spreekt de heer Aptroot zulke minachtende woorden over bijvoorbeeld een Smart? Het is een prima auto. Ik heb hem vanuit milieuoverwegingen zelf recent aangeschaft. Waarom spreekt hij denigrerend over de keuze die mensen maken? Die keuze maken mensen ook voor een grotere auto die zuinig rijdt. De stelling dat het kabinet dit oplegt, slaat nergens op. Dit is mijn eerste vraag.

De **voorzitter**: U mag iets beknopter zijn. U bent lang aan het woord voor een interruptie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zal mijn best doen. Mijn tweede opmerking is dat de heer Aptroot wel spreekt over vermeende lastenverhogingen, maar niet over lastenverlagingen die het kabinet ook heeft doorgevoerd voor zuinige auto's. Ik weet wel dat hij daarvan gruwet en dat begrijp ik ook wel, maar hij zegt er niets over en dat doet onrecht aan de feitelijkheid.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik spreek niet denigrerend over een Smart, maar wel denigrerend over politici die de gehele bevolking in een bepaald type auto willen stoppen. Nu weet ik wel dat de fractie van de ChristenUnie zich geen klap zal aantrekken van grote gezinnen die niet in een Smart passen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik maak daar bezwaar tegen. Het gaat er niet om dat mijn fractie zich nergens iets van aantrekt; die opmerking is volkomen ten onrechte. Als er iemand is die hier denigrerend praat, dan is dat de heer Aptroot wel. Ik maak daar een punt van.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat mag de heer Cramer doen, maar hij begon met het woord "denigrerend" en wie zaait, zal oogsten. Daar heeft hij vast wel eens van gehoord. Dat ik niets heb gezegd over lastenverlichting is niet juist. Ik heb wel degelijk gemeld dat tegenover 650 mln. die de CO₂-heffing hoger is dan de bpm, een lastenverlaging staat van 80 mln. via de motorrijtuigen-

belasting. Dat betekent dat er 570 mln. lastenverhoging overblijft als er geen gedragseffecten zijn. Volgens het kabinet mogen wij de gedragseffecten niet meerekenen. Als ze er wel zijn, zal in het gunstigste geval de lastenverhoging een kleine 200 mln. zijn. Wij schatten echter dat die veel groter zal zijn. Dit kabinet knijpt de automobilist uit alsof hij een citroen is en daar doet de fractie van de ChristenUnie aan mee.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Aptroot slaat gemakshalve de discussie over die wij met de staatssecretaris over het laatste Belastingplan hebben gevoerd. Op het moment dat de omschakeling wordt gerealiseerd, wordt gekeken hoe de lastenneutraliteit vorm krijgt. Het wordt aangepast op basis van de omvang van de belastingen die er op dat moment zijn. Er zal helemaal geen sprake zijn van lastenverhoging.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is nu net de manier waarop de automobilist wordt belazerd. Op het moment dat de kilometerheffing wordt ingevoerd, moet die belastingneutraal zijn. Dit kabinet heeft echter in twee jaar de lasten voor de automobilist met 1 mld. verhoogd en doet dit nu naar schatting weer met 0,5 mld. Straks wordt gezegd dat de kilometerheffing belastingneutraal is, maar in de vier of vijf jaar daarvoor zijn de lasten al met 1,5 mld. verhoogd. De fractie van de ChristenUnie belazert de automobilist.

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie heeft ingestemd met de CO₂-gerelateerde ombouw van de bpm. Zij heeft daar drie randvoorwaarden bij gesteld. Ik ga het niet weer herhalen, maar wij hebben destijds gevraagd of het kabinet het daarmee eens is. Het moet lastenneutraal zijn. Er moet een redelijke milieuwinst worden behaald. Wij moeten het wat dat betreft ergens voor doen. Ten slotte moet het in overleg met de sector. Ik vraag de beide bewindslieden of zij die drie randvoorwaarden onderschrijven.

Er liggen twee rapporten, een rapport van het CE Delft, onderschreven door het kabinet en ik geloof vannacht naar de Kamer gestuurd, en een rapport van de ANWB en BOVAG-RAI. Daarin komen twee verschillende opvattingen naar voren. De staatssecretaris heeft ons een brief gestuurd. Waar zit het verschil van mening volgens de staatssecretaris? Kan dat zitten in de voetnoot in zijn eigen brief? Ik heb het over voetnoot 1 op pagina twee, waarin staat dat de staatssecretaris het CE-rapport heeft laten opstellen met als uitgangspunt dat rekening moest worden gehouden met een afbouw van 25% van de bpm tot 2020. Dat is fout, want wij gaan de bpm afbouwen naar nul. Dat is het beleid van de CDA-fractie. Dat is het beleid dat de Kamer heeft vastgesteld. Dat is het beleid dat het kabinet heeft geaccepteerd en dat is ook in het Belastingplan opgenomen. Ik wil hier graag opheldering over. Wij vinden het slecht dat de staatssecretaris er niet in slaagt om hier in overleg met de branche, de vertegenwoordigers van 7 miljoen automobilisten, uit te komen. In de procedurevergadering ga ik daarom voorstellen het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving naar beide rapporten te laten kijken, uitgaande van het kabinetsbeleid, rekening houdend met de lastenneutraliteit, want wellicht is die aan de orde door de voorstellen van het kabinet, en gelet op de milieu-

Koopmans

winst die wij met het voorgestelde kabinetsbeleid willen behalen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In mijn ogen heeft de staatssecretaris een goede brief naar de Kamer gestuurd over deze kwestie. Ik heb vanmorgen in de Telegraaf gelezen dat de heer Koopmans niets kan met de twee rapporten. Het is volgens hem "hullie tegen zullie". Is de heer Koopmans "zullie", is het kabinet "hullie"? Hoe moet ik dat zien? De heer Koopmans twijfelt aan zijn eigen staatssecretaris, want hij heeft de Kamer een brief gestuurd waar het CDA grote twijfels over heeft. De heer Koopmans wil daar nu een check op laten plaatsvinden. Ik vind dat nogal wat, of is dit de zoveelste ondermijnende actie tegen deze maatregel van het kabinet door het CDA?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat voetnootje bevat ons niet! Wij hebben namelijk afgesproken dat wij de bpm afbouwen naar nul. Dat moet dus ook worden meegenomen in het CE-rapport, ook vanwege de milieuwinst. De staatssecretaris heeft dat niet gedaan, maar de auto-branchen wel. De heer Tang gaf zojuist aan dat hij de modellen begreep, maar ik doorzie die niet. Daar ben ik ook niet voor aangesteld. De Kamer heeft echter de mogelijkheid om het Planbureau voor de Leefomgeving en het CPB nog eens rustig naar de rapporten te laten kijken. Er spelen namelijk grote belangen voor 7 miljoen automobilisten. Zij willen niet meer betalen, maar dat hebben wij afgesproken. Mijn fractie hecht er ook aan dat wij milieuwinst boeken met de maatregelen. Wij hebben dat ook gezien toen het ging om milieuzones. Mevrouw Vos, oud-Kamerlid voor GroenLinks, nu wethouder in Amsterdam, stond destijds met veel poeha te beweren dat die geweldig veel milieuvoordelen zouden opleveren. De minister van VROM herhaalde dat, maar uit onderzoek is inmiddels gebleken dat die zones totaal geen milieuwinst opleveren. Het verhaal klonk goed, maar het klopte niet. Wij zijn volksvertegenwoordigers, controleurs van de regering. De ANWB en BOVAG-RAI, gerespecteerde organisaties, zijn echt niet continu bezig om welk milieubeleid dan ook te ondermijnen, maar als deze organisaties een andere visie hebben, dan lijkt het mij niet erg een en ander nog een keer te laten checken.

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, uw antwoord was ongeveer even lang als uw inbreng. Ik verzoek u korter te antwoorden op de interrupties.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het tragische is ook nog dat het antwoord lang was, maar geen antwoord was op mijn vraag.

De **voorzitter**: Dat gebeurt hier vaker.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat weet ik. De tragiek kent wat dat betreft geen grenzen. Mijn vraag was of de heer Koopmans twijfelt aan de brief die de staatssecretaris ons heeft gestuurd. Daarin wordt ingegaan op het rapport van de autolobby en de ANWB en op het CE-rapport. Het laatste rapport is overigens aan ons aangeboden door CE Delft. Er staat een aantal heldere conclusies in. De heer Koopmans wil het CPB inschakelen, maar dat geeft aan dat hij twijfelt aan de inzet van de staatssecretaris. Daar wil ik een helder antwoord op.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, dat klopt, gelet op de voetnoot en het onderzoek van het CE. Daaruit blijkt dat de staatssecretaris een verkeerd getal heeft ingevoerd, ook met het oog op het kabinetsbeleid.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn conclusie is dat de heer Koopmans nu veel poespas maakt om de voetnoot, maar dat het hem er eigenlijk meer om te doen is om de staatssecretaris en deze insteek pootje te lichten. Dat is echt mijn conclusie, want hij zou de staatssecretaris ook gewoon kunnen vragen hoe het zit met de voetnoot voordat hij komt met een voorstel om dit nog eens even extern te laten bekijken.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb die vraag gesteld aan de staatssecretaris, maar ik wijs op de talloze malen dat er overleg is geweest tussen het kabinet en de branche over de invoering van een CO₂-gerelateerde bpm. Als er dan een brief ligt waaruit blijkt dat "hullie", het kabinet, en "zullie", degenen die op de tribune zitten, namelijk de vertegenwoordigers ... Overigens is "zullie" met een "z" en niet met een "s".

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zo staat het niet in De Telegraaf hoor, met een "s".

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u hebt niet het woord.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is ook van belang voor de Dienst Verslag en Redactie om te weten dat het met een "z" geschreven dient te worden. Er is dus een verschil van mening op dat punt. Ik vind dat ook niet goed. Ik heb net het woord "slecht" genoemd. Ik vind het slecht dat de staatssecretaris dat niet eerder met de branche heeft opgelost. Dan hadden we dit debat niet nodig gehad en was er ook geen verschil van mening over. Ik ben ervan overtuigd dat het zit in dat voetnootje en dus lijkt het mij goed dat wij als Kamer, als controleur van de regering – die niet gekozen is om de regering alleen maar toe te juichen – het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving daar nog eens naar laten kijken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het met de heer Koopmans eens dat lezing van de brief van de staatssecretaris niet tot vertrouwen leidt. Dus ik steun het voorstel van het CDA voor een extra check door het CPB. Ik heb nog een vraag aan de heer Koopmans. Hij is consequent in het noemen van de uitgangspunten die het CDA heeft gesteld voor rekeningrijden. Een uitgangspunt is dat het per saldo niet duurder mag worden. Betekent dit dat het CDA vindt dat de CO₂-heffing, los van alle administratieve lasten, niet door moet gaan als deze per saldo duurder wordt voor de automobilisten? Aan het begin van de kabinetsperiode deed de CDA-fractie de toezegging dat er per saldo niets bijkomt voor de automobilisten. Betekent dit dat de 1 mld. alsnog wordt teruggedraaid bij de kilometerheffing zodat de CDA-fractie haar belofte kan nakomen? Of zijn het alleen maar holle woorden?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben bij de aanvang van dit kabinet een regeerakkoord gemaakt. Daarin zitten lastenverhogingen voor de automobilist waar de CDA-fractie mee heeft ingestemd. Wij steunen de ombouw naar een CO₂-gerelateerde bpm, maar de

Koopmans

randvoorwaarde is dat deze lastenneutraal moet zijn. Is dat niet het geval, dan is het heel simpel. Dan moet het kabinet de tarieven of de systematiek aanpassen en dan kan het alsnog. Als het kabinet dat niet wil, verlaat het zijn eigen uitgangspunt. Dat zou bijzonder zijn, maar dan zijn wij het er niet mee eens. Nogmaals, een CO₂-gerelateerde bpm vinden wij prima, maar de randvoorwaarden blijven. Het moet namelijk ook milieuwinst opleveren.

De heer **Aptroot** (VVD): Overigens stond de extra dieselaccijns niet in het regeerakkoord. Die heeft het kabinet vorig jaar toch doorgevoerd, ondanks het feit dat de transportsector duidelijk maakte dan extra in de problemen te komen. Ik constateer dat het CDA de uitspraak doet dat er geen lastenverhoging komt, maar dat daarvan via het regeerakkoord of andere coalitie-afspraken gewoon wordt afgeweken. Waarvan akte.

De heer **Koopmans** (CDA): Die discussie heb ik met collega De Krom natuurlijk al tien keer gevoerd. Wij erkennen dat ook. Wij erkennen dat wij met het regeerakkoord de lasten verhoogd hebben.

De heer **Tang** (PvdA): Ik kan mij vinden in zeker twee van de randvoorwaarden die de heer Koopmans naar voren brengt. Dit is vastgelegd in de motie-Cramer/Kortenhorst/Tang. Het moet natuurlijk milieuwinst opleveren en het moet lastenneutraal zijn. Dat staat uitdrukkelijk in de motie en die garantie moet het kabinet ook geven. Daar steun ik de heer Koopmans volledig in. Dat moet ook in overleg met de sector gebeuren, maar bij de vergroening van het belastingstelsel is niet de voorwaarde gesteld dat de sector moet instemmen. Is de heer Koopmans dat met mij eens?

De heer **Koopmans** (CDA): Ja.

De heer **Tang** (PvdA): Voor alle duidelijkheid: ik stel de goede verhouding met de sector zeer op prijs. Daar gaat het niet om, maar ik zie geen agenda voor fiscale vergroening als wij steeds toestemming moeten krijgen van de sector. Dat wordt buitengewoon lastig.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben het helemaal met u eens. Ik heb ook letterlijk gezegd "in overleg met de sector" en u weet dat de andere formulering is "na overleg met de sector". Dat betekent dat je het dan met elkaar eens moet zijn. Nee, het zou fantastisch zijn als het kabinet erin slaagt om een systematiek te vinden waarvan de sector vindt dat die werkt, ook in de showroom voor de autoverkopers en voor de auto-kopers. Dat zou fantastisch zijn.

Voorzitter. Ik kwam aan mijn slotopmerking. De heer Aptroot heeft de minister van Verkeer en Waterstaat uitgenodigd voor dit debat. Dat vonden wij een goed idee, zeker omdat ik in de brief van de staatssecretaris het volgende las: "Overigens wil ik benadrukken dat er verder geen relatie is met Anders Betalen voor Mobiliteit." Is de minister van Verkeer en Waterstaat het met mij eens dat er wel een relatie is met Anders Betalen voor Mobiliteit, misschien niet letterlijk inhoudelijk, maar wel als het gaat om draagvlak? De CDA-fractie wil geen ruzie met de 7 miljoen automobilisten. Is de minister dat met mij eens in relatie tot de invoering van de kilometerheffing?

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De CDA-fractie wil geen ruzie met 7 miljoen automobilisten, maar volgens mij is de heer Koopmans flink ruzie aan het maken. Er zitten hier toch echt CDA-bewindslieden aan tafel. Zo lang ik in de Kamer zit, hoor ik hem al spreken over de afbouw van de bpm. Hij heeft trouwens gelijk en ik steun hem, maar zijn bewindslieden luisteren kennelijk niet. Als zij al tweeënhalf jaar niet luisteren, dan wordt het tijd om andere maatregelen te treffen.

De automobilist is de melkkoe. Dat is bekend. Onder dit kabinet is het alleen maar erger geworden. De accijnzen zijn gestegen, net als de wegenbelasting. De parkeerbelastingen in Nederland stijgen de pan uit en nu komt het kabinet weer met een slinkse lastenverhoging op de proppen. De PVV-fractie is dat zat. Het gebeurt allemaal onder het mom van het milieu. Het komt van charlatan Al Gore, die zijn achterhaalde theorieën inmiddels naar de prullenbak heeft verwezen. Het kabinet gaat onder dat mom nog steeds door met de lasten te verhogen. Hoe gaat het kabinet dat doen? Door de bpm te vervangen door een boete op de vrije keuze. Een derde van de auto's is zogenaamd groen. Zij krijgen een Al Gorestempel. Twee derde van de auto's wordt duurder. Tel uit uw winst. Tel uit uw verlies, kan ik beter zeggen. Niet iedereen wil of kan in zo'n auto rijden. De consument is niet altijd goedkoper uit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Heb je een ander soort rijbewijs nodig om in een milieuvriendelijke auto te rijden? U zegt dat niet iedereen in zo'n auto wil of kan rijden.

De heer **Madlener** (PVV): Een Toyota Prius kan niet concurreren met een auto die misschien iets minder milieuvriendelijk is. Uw geliefde Toyota Prius, waar ook uw fractievoorzitter in rijdt, levert in de hele levenscyclus een slechtere milieuprestatie dan een goedkopere auto. Toch wilt u Toyota Prius opdringen. Mensen die in een goedkopere auto rijden, klopt u het geld uit de zak. Ik vind dat geen goede keuze.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daarom zou je milieuvriendelijke auto's interessanter moeten maken in prijs. Dat stelt het kabinet nu voor. Dat is toch goed?

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb het voorbeeld gegeven van de Toyota Prius, die in de hele levenscyclus meer vervuult dan een normale auto.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Geeft u nu eens antwoord op mijn vraag.

De heer **Madlener** (PVV): Niet iedereen heeft het geld om in een Toyota Prius te rijden. Begrijpt u dat? Mensen maken soms ook een goedkopere keuze, omdat ze niet het geld hebben om een auto vol met accu's te kopen. Toch wilt u de Toyota Prius bevoordelen ten koste van de mensen die het geld niet hebben om die te kopen. Daarmee jaagt u een heleboel consumenten op kosten. Een derde van de auto's wordt goedkoper; twee derde wordt duurder.

De **voorzitter**: Ik vraag ook de heer Madlener om via de voorzitter te spreken.

Madlener

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De dure auto's waar u het over hebt, kunnen deze mensen ook niet betalen. Het systeem dat nu wordt voorgesteld, is bedoeld om meer innovatie te laten plaatsvinden bij milieuvriendelijke auto's. Dan kunnen er meer van deze auto's op de markt komen en wordt de aanschaf interessanter. Nu zijn milieuvriendelijke auto's vaak duur. Dat moet je met die bpm zien te compenseren, zodat het een gelijkwaardige keuze kan worden. Daar gaat u volledig overheen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik constateer dat die milieuvriendelijke auto's van u helemaal niet zo milieuvriendelijk zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Madlener, wilt u alstublieft via de voorzitter spreken?

De heer **Madlener** (PVV): Dat is goed, voorzitter. Ik ben nu even kwijt wat ik nog wilde zeggen.

De **voorzitter**: Dan vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik geef het op met u.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, niet buiten de microfoon.

De heer **Madlener** (PVV): Wij hebben het allang met elkaar opgegeven wat dit betreft. Wij vinden dat de consument een vrije keuze moet krijgen. Nederland heft een achterlijke benzineprijs, met al die heffingen daarbinnen die mevrouw Van Gent zo leuk vindt. De consument kijkt wel degelijk naar het benzineverbruik van een auto. Daar hebben zij mevrouw Van Gent echt niet voor nodig.

Voorzitter. De keuzevrijheid gaat in de komende vier jaar echter 650 mln. kosten, oplopend tot 1,3 mld. in 2020. Dat stelt de ANWB en ik geloof dat. Zo simpel is dat. Het is goed om nog even uit te zoeken hoe het precies zit, maar de voetnoot waar de heer Koopmans het over heeft, is natuurlijk zeer belangrijk. Dat is niet zomaar een voetnootje. Het speelt al tweeënhalft jaar in deze Kamer: gaat die bpm naar nul of niet? Ik zie al tweeënhalft jaar dat de CDA-bewindslieden dat niet doen. De heer Koopmans heeft dat terecht opgemerkt en dat moet worden uitgezocht.

Wij zijn tegen deze regeling. De PVV wil deze regeling niet en ik zal daartoe straks een motie indienen. Ik vraag de bewindslieden of zij bereid zijn deze regeling van tafel te halen, dan laten wij het nog even zoals het is. Na de verkiezingen zal de PVV hopelijk in het kabinet komen en zal het voor de automobilist een stuk prettiger worden in dit land.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De toon van het debat dat nu wordt gevoerd, zegt eigenlijk al een heleboel. Natuurlijk heeft deze discussie alles te maken met de kilometerheffing, met het anders betalen voor mobiliteit. Dat kun je niet los zien, zeker in de ogen van de automobilisten en van de mensen die hiernaar kijken.

Iedereen weet dat het voor de SP al lang duidelijk is. Wij vragen ons af hoe lang wij nog doorgaan met deze onzinnige, veel te dure en vreselijk ingewikkelde filebelasting. Hoeveel van deze discussies hebben wij in

de Kamer nog nodig om iedere keer weer tegen elkaar te zeggen hoe ingewikkeld het allemaal is? Dit systeem gaat miljarden kosten. Het is gerechtvaardigd om te vragen of het dat waard is. In de ogen van de SP-fractie is dat niet het geval. Dat hebben wij in menige discussie al gezegd. Ja, wij kunnen een eerlijker manier van bepalen nastreven, maar daarvoor hebben wij geen systeem van vele miljarden nodig, dat ook nog eens honderden miljoenen aan exploitatie kost.

Natuurlijk is er een aantal terechte vragen te stellen aan het kabinet. De brief van de staatssecretaris heeft enige helderheid gebracht, maar nog niet alle helderheid. Kan de minister of de staatssecretaris concreet aangeven dat er geen sprake is van lastenverzwaring? Kunnen zij aangeven welke denkfout de autobranche klaarblijkelijk maakt? Hoe zit het daadwerkelijk met de milieuwinst? Hoe zit het met de milieuwinst op de langere termijn? Dat was immers voor de voorstanders één van de belangrijke aspecten om aan dit systeem te beginnen. Als op de langere termijn nauwelijks sprake is van enige milieuwinst, is dat weer een argument om je af te vragen of je dit dure en ingewikkelde systeem moet hanteren. Kun je voor deze grote hoeveelheid geld niet beter een andere keuze maken, bijvoorbeeld die van de SP?

Wij zijn naar ons idee bezig te kijken of er winst te halen valt met allerlei gekunstelde discussies en gekunstelde systemen. Natuurlijk moeten wij ervoor zorgen dat er milieuwinst te halen valt. Natuurlijk moeten wij voorkomen dat er sprake is van lastenverzwaring. Maar hoe zit het met de fijnstofdiscussie en hoe zit het met de ruimtebeslagdiscussie? Die onderwerpen mis ik in dit debat. Ik blijf herhalen: stop deze filebelasting en ga naar een eerlijker en goedkoper systeem. Dan hebben wij deze discussie ook niet meer nodig.

De heer **Tang** (PvdA): De heer Roemer voert een ander debat dan de meesten op dit moment. Voor mij gaat dit debat over de ombouw in de bpm op een lastenneutrale manier en op een milieueffectieve wijze. Dit debat gaat dus niet over het anders betalen voor mobiliteit. De SP is toch voor de ombouw van de bpm op basis van CO₂-uitstoot?

De heer **Roemer** (SP): Wij zijn nooit voor een volledige afbouw van de bpm geweest.

De heer **Tang** (PvdA): De SP is toch voor de ombouw van de bpm?

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben een gedeeltelijke ombouw steeds gesteund, maar zijn nooit voorstander geweest van een volledige afbouw van de bpm. Maar als wij de bpm ombouwen, dan is het naar een CO₂-heffing. Daar zijn wij voor. Maar wij zijn nooit voorstander geweest van volledige afbouw van de bpm. Dat zijn misschien wel twee discussies, maar ik wil ze wel allebei genoemd hebben.

De heer **Tang** (PvdA): Misschien kan ik iets verduidelijken. Ik heb het niet over de afbouw, ik heb het nadrukkelijk over de ombouw op basis van een CO₂-uitstoot. Ik vraag dat ook maar even omdat ik anders in de war raak. De SP heeft de motie hierover ondersteund. Ik zou haast zeggen vanzelfsprekend, dat is namelijk meer groen voor hetzelfde geld en dat is altijd verstandig. Daar staat de SP toch nog steeds achter?

Roemer

De heer **Roemer** (SP): Absoluut.

De **voorzitter**: U was aan het einde van uw betoog?

De heer **Roemer** (SP): Ik was ermee klaar, waarvoor dank.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Door de ANWB zijn wij bediend met een visie waarvan de zorgen over de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit afspatten. Zo zou de CO₂-taks, die vanaf 2010 geleidelijk de bpm moet vervangen, niet werken. De milieu-opbrengst is verwaarloosbaar, aldus het onderzoek waarnaar de ANWB verwijst. Twee belangrijke onderdelen vallen mij daarbij op, namelijk dat de milieu-opbrengst verwaarloosbaar zou zijn en dat de invoering haaks zou staan op de doelstellingen van Anders Betalen voor Mobiliteit.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, ik hoor u bijna beter dan de heer Cramer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is de heer Koopmans.

De **voorzitter**: Oh, mijnheer Koopmans heeft uw stem overgenomen. Dat is frappant.

Mijnheer Cramer, vervolgt uw betoog.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Als wij vaker te maken gaan krijgen met dit soort stemverwarring, wordt het wel problematisch werken!

Voorzitter. De conclusies van de ANWB kan de fractie van de ChristenUnie niet plaatsen in het licht van eerdere debatten in de Kamer en de discussies die wij al twee jaar voeren bij het Belastingplan en bij elke stap die wordt gezet in de ombouw van de bpm, motorrijtuigenbelastingen en opcenten in kilometerbeprijzing.

De fractie van de ChristenUnie pleit al heel lang voor een CO₂-taks, omdat wij ervan overtuigd zijn dat bij mensen de knop pas echt omgaat als zij kunnen kiezen voor een andere en nieuwere auto. Als een zuiniger auto met weinig of geen bpm en een lage kilometerprijs of een lage bijtelling, maar met een vergelijkbaar comfort als de bestaande modellen voordeel oplevert, zullen mensen echt eerder voor die auto kiezen. En dat levert milieuwinst op. Dat is ook steeds het uitgangspunt geweest van alle berekeningen in Schoon en Zuinig.

Het tweede punt van de ANWB is dat de ombouw haaks staat op Anders Betalen voor Mobiliteit. En ook dat snap ik niet zo goed. In het regeerakkoord is namelijk klip en klaar vastgelegd dat er straks een kilometerprijs betaald zal gaan worden op basis van afstand, milieukenmerken en tijdstip. En zo hoort het ook!

De noodzaak om telkens weer duidelijk te maken waar het kabinet met zijn beleid voor staat, is duidelijk, zeker als een rapport als dit verschijnt. Vandaar de volgende vragen. Kan de staatssecretaris uitleggen wat het mechanisme is als na de omschakeling van het oude systeem naar Anders Betalen voor Mobiliteit, blijkt dat de opbrengst hoger is dan geraamd was op basis van het oude systeem? Kan de staatssecretaris toelichten hoe zijn brief van gisteren en de tekst van de vergoeringsbrief zo'n ander beeld kan laten zien van de milieuwinst dan in

het rapport waarnaar de ANWB verwijst? Kan de minister toelichten of en, zo ja, hoe de ombouw naar de CO₂-taks een aanvulling is op de oorspronkelijke doelstellingen van Schoon en Zuinig? Is de minister in gesprek met de ANWB en andere voor dit dossier belangrijke partijen om de zorgen die spreken uit de brief van de ANWB te vertalen in goede oplossingen?

CE Delft heeft een rapport uitgebracht met nieuw materiaal over de milieuwinst van de voorstellen. Op welke wijze wil de regering vormgeven aan het draagvlak, waardoor dit soort discussies over de cijfers achterwege kunnen blijven? Het idee van collega Koopmans om het Planbureau voor de Leefomgeving ernaar te laten kijken spreekt mij op zichzelf aan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie had geen behoefte aan dit spoeddebat. Maar het is wel zo'n belangrijk onderwerp dat wij er toch aan mee willen doen.

De staatssecretaris heeft op 9 juni een heel goede brief naar de Kamer gestuurd, waarvoor mijn welgemeende complimenten namens de GroenLinksfractie. Ik vind het een goede brief, omdat de staatssecretaris in deze brief eigenlijk gehakt maakt van het krakkemikkige onderzoek van de autolobby en de ANWB, een onderzoek waarin wordt uitgegaan van verkeerde vooronderstellingen.

Het kabinet maakt heldere keuzes in de brief. Verder heeft het ministerie van Financiën met als kop "Onderzoek autobranche en ANWB gebaseerd op onjuiste informatie" een helder persbericht uitgebracht op de dag dat het rapport naar buiten kwam en het spoeddebat werd aangevraagd. Daar zat geen woord Spaans bij. Ik ben dan ook in mijn overtuiging gesterkt dat het kabinet c.q. de staatssecretaris en de minister op de goede weg zijn. Ik vind het schokkend dat de fracties van de VVD, het CDA en de PVV in verschillende bewoordingen eigenlijk zeggen dat het kabinet niet helemaal de waarheid spreekt c.q. dat zij eraan twijfelen of de informatie die de staatssecretaris verstrekt wel de juiste informatie is. Ik heb geen enkele reden om daaraan te twijfelen. Het is natuurlijk wel verstandig als nog even wordt ingegaan op dat voetnootje, maar volgens mij is dat een afleidingsmanoeuvre.

Wat wij in Nederland nodig hebben, is een groene autobranche en niet een autolobby en een autobranche die blijven lobbyen op de oude weg. Bovendien: als hier wordt gesproken over de gewone man – de gewone vrouw bestaat blijkbaar niet – en over 7 automobilisten, worden die allemaal op een hoop gegooid alsof iedereen hetzelfde is en iedereen dezelfde keuzes maakt. Dat is natuurlijk volstrekt flauwekul, want mensen kunnen zelf ook nadenken en keuzes maken. Als zij kiezen voor een milieuvriendelijker auto, zullen zij daar ook baat bij hebben. Er zal dan op innovatief gebied meer kunnen gebeuren. Dat is nodig, want er zijn afspraken gemaakt over CO₂ waaraan het kabinet zich heeft gebonden en die GroenLinks van harte ondersteunt.

De heer **Koopmans** (CDA): Laat ik het daarmee nu volstrekt eens zijn. Natuurlijk is het aan de individuele automobilist om te kiezen voor een Prius of voor een oude Mercedesroetbak, maar dat even terzijde. Mevrouw Van Gent heeft het over een voetnootje; die 25% maakt niet zo veel uit. Waarom heeft de GroenLinksfractie zich

Van Gent

destijds, toen ik de strijd voerde op weg naar nul en die ook heb gewonnen, zo heftig verzet tegen de afbouw van de bpm?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij zijn tegen het afschaffen van de bpm, omdat die in onze ogen een effectieve maatregel is om mensen tot het kopen van zuinige auto's aan te zetten. Door het afschaffen van deze belasting gooi je de heilzame werking van een flink gedifferentieerd systeem weg. Daar zijn wij niet voor, want ook het CE schrijft in het kersverse rapport dat hier vandaag aan de orde is geweest, dat van dergelijke systemen de effectiviteit evenredig afneemt met de afbouw van de bpm. Wij zijn daar op dit moment dus niet voor, dat weet u, en dat blijft voorlopig ook zo.

De heer **Koopmans** (CDA): Prima dat u die opvatting hebt. In lijn met uw redenering betekent dat echter ook dat het tot nogal wat verschillen zou kunnen leiden in de uitkomst wanneer als uitgangspunt 25% afbouw of 100% afbouw wordt neergezet. Ik kan mij dus voorstellen dat u, net zoals ik, benieuwd bent naar een doorrekening waarin het echte kabinetsbeleid, namelijk 100% afbouw, is opgenomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Laat ik daar twee dingen op zeggen. Ten eerste heb ik geen reden om te twijfelen aan de oprechtheid van het kabinet in dezen. Het is op zich opmerkelijk dat ik dat zeg, want u weet dat wij altijd uitermate kritisch zijn. Wij vinden echter dat de staatssecretaris een goede en heldere brief heeft geschreven. Ten tweede de 25%. Ik had dat ook voorbereid in mijn bijdrage, dus ik ben blij dat u mij hiertoe de gelegenheid geeft. Zolang wij de bpm kennen, moeten wij die baseren op het breed gedragen principe "de vervuiler betaalt". Een progressief bpm-systeem zoals de staatssecretaris dat voorstaat, kan volgens ons tot 2020 bij 25% afbouw van de bpm 0,9 tot 1,2 megaton CO₂ opleveren. Dat is 7% van de opgave waarvoor de sector staat. Dat is niet misselijk; dat zult u toch met mij eens zijn. Dat is vier keer zo veel als de autolobby en de ANWB ons willen laten geloven op basis van hun in mijn ogen krakemikkige DHV-rapport vol verkeerde vooronderstellingen. Als u mij nog even naar die verkeerde vooronderstellingen vraagt, kan ik u die ook nog wel even noemen.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn vraag is veel simpeler: vindt u net als ik dat er over 25% en 100% afbouw, zoals is afgesproken, nog een keer een doorrekening moet worden gemaakt? Het kabinet heeft opvattingen, u hebt opvattingen en de ANWB heeft die ook. Dat is allemaal prachtig, maar wij moeten van de juiste feiten uitgaan. Bent u, net als ik, benieuwd naar wat daar dan uitkomt?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben altijd overal benieuwd naar, maar in tegenstelling tot u en uw collega's van VVD en PVV – u bevindt zich in goed gezelschap; ik zou bijna zeggen: "keep the toys from the boys" – zie ik geen enkele aanleiding om te twijfelen aan de integere brief die het kabinet naar de Kamer heeft gestuurd en aan het glasheldere persbericht van het ministerie van Financiën, dat op 3 juni is uitgegaan. U hebt het natuurlijk ook op uw kussen gehad.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik verzoek ook u, via de voorzitter te spreken

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Dat persbericht is uitgegaan op 3 juni van dit jaar, voorzitter.

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw Van Gent. De heer Aptroot wil u een vraag stellen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat GroenLinks vindt dat de bpm moet blijven. GroenLinks steunt altijd alle accijnsverhogingen op benzine en diesel en dergelijke. GroenLinks vindt een forse kilometerheffing ook nog goed. GroenLinks wil dus eigenlijk niet voor de gewone vrouw en man, maar alleen voor de mensen met de dikke portemonnee het autorijden nog mogelijk maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijnheer Aptroot zegt altijd dingen die niet kloppen. Ik vind het bijna tragisch, mijnheer Aptroot dat u zo uw leven moet doorbrennen in deze Tweede Kamer. Wat GroenLinks nu juist wil, is een goede prijsprikkel en goede innovatie. Ik kan het bijna niet beter zeggen dan de staatssecretaris het al heeft gezegd en zoals het verwoord is in het persbericht van 3 juni van het ministerie van Financiën, namelijk dat er meer innovatie plaatsvindt op het gebied van energie- en milieuvriendelijke auto's en dat de prijs daarvan naar beneden gaat. Nu is het zo dat de auto's vaak duurder zijn, waardoor mensen niet overgaan tot aanschaf van die auto's. Dat willen wij juist veranderen, want wij kijken niet alleen naar vandaag en morgen, maar ook naar overmorgen. Het zou de VVD sieren om dat ook eens te doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is duidelijk. Belastingverhoging is wat GroenLinks betreft de beste innovatie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zelfs samenvatten kan de heer Aptroot niet. Maar ik denk dat de mensen glashelder hebben gehoord waar wij staan. Dit is iets wat voor een langere periode wordt ingezet. Dat de liberalen nu niet meer zijn voor innovatie, daar word ik bijna verdrietig van.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb GroenLinks heel vaak horen zeggen, en naar het oordeel van de SP terecht, dat het volledig afbouwen van de bpm heel onverstandig is, omdat het gaat leiden tot de aanschaf van grotere auto's en van veel meer auto's. Voor GroenLinks was dat altijd een heel cruciaal punt. Begrijp ik goed dat u in de marge nog een beetje mee moppert over het hele systeem van anders betalen voor mobiliteit en dat u het al hebt weggegeven, of is het nog steeds een cruciaal punt en hangt voor GroenLinks de eindstemming daar nog steeds vanaf?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is nog steeds een cruciaal punt. Ik zie nu dat de heer Roemer opgelucht is na mijn antwoord.

Voorzitter. De fractie van GroenLinks heeft op dit moment geen behoefte aan een extra onderzoek, dat volgens mij alleen maar mist veroorzaakt. Wij moeten eerlijk over zijn dat het rapport van de autolobby en de ANWB geen goed rapport is. Het zou de lobby en de ANWB sieren als zij dit zouden toegeven. Dat zou ik heel prettig vinden. De staatssecretaris – en ik hoop natuurlijk

Van Gent

ook de minister, maar het kabinet spreekt met één mond – is op dit punt op de goede weg. Ik zou zeggen: gewoon doorrijden, misschien nog een beetje gas geven – je wel houden aan de snelheidsbegrenzingsen, natuurlijk – en niet de doodlopende weg inslaan die de autobranche nu voorstelt.

□

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Heeft de ANWB u ooit de verkeerde kant opgestuurd? Vandaag wel. Er ligt een verzameling teksten en tabellen – een onderzoek durf ik het nauwelijks te noemen – die op een dwaalspoor wijzen. Mevrouw Gent noemt het een doodlopende weg, maar ik noem het een dwaalspoor. Sommige partijen willen toch dat dwaalspoor volgen, omdat zij niet beter weten, of – en dat denk ik – omdat zij niet beter willen weten. Het non-onderzoek rept over een groot economisch verlies. Daarvan kan alleen sprake zijn als mensen op grote schaal niet langer kiezen voor de auto van hun voorkeur. Dan is er economische schade. Maar dat is wat het non-onderzoek zelf tegensprekt. Het wagenpark zou slechts beperkt veranderen en de milieuwinst zou slechts beperkt zijn. Inconsistent dus. Veel erger kan het niet worden, behalve dan door het te vergelijken met het onderzoek van CE uit Delft. Dat laat zien dat de milieuwinst juist groter is dan eerder is aangenomen. Dat is dan weer meegenomen. Het is echter niet nodig om deze Kamer te overtuigen. Op basis van eerdere, minder gunstige cijfers heeft de Kamer al ingestemd met de ombouw. Sterker nog, zonder die cijfers heeft de Kamer al aangedrongen op vergroening. Ik verwijs naar de motie van de leden Cramer, Kortenhorst en Tang, die zich uitsprak voor een bpm naar absolute uitstoot van CO₂. De ANWB schrijft op zijn website een bijdrage te willen leveren aan duurzame ontwikkeling. Ik denk niet dat daar de Hummer in past of een heel grote General Motors. Ik mag toch hopen dat de ANWB dat ook een lastige, zo niet onmogelijke combinatie vindt.

Voorzitter. Ik heb twee vragen aan de autoliefhebbers in vak-K. Ik hoor graag of de charlatans van het bureau DHV eerder KBA's voor het Rijk hebben verricht en of binnen het Rijk niet een waarschuwing voor KBA's van dit bureau kan uitgaan. Zelfs een ezel moet zich niet twee keer aan dezelfde steen stoten. Ten tweede steunt de PvdA-fractie van harte de ombouw onder het inmiddels bekende motto: meer groen voor hetzelfde geld. Ik herhaal: voor hetzelfde geld. Dat vinden mensen niet altijd makkelijk te geloven. Dat is een randvoorwaarde die de heer Koopmans terecht stelt. Dat daar enige twijfel over is, kan ik mij ook nog wel voorstellen. Een voorstel dat in 2009 lastenneutraal is, hoeft dat in 2011 of 2013 niet ook te zijn. Is het kabinet bereid om jaarlijks te verifiëren of de ombouw lastenneutraal is? Dan weten wij zeker dat het zowel vooraf als achteraf neutraal is. Dan is die garantie er en dan kunnen wij daar onze hand voor in het vuur steken. Is het kabinet bereid, daarvoor een goed, onafhankelijk onderzoeksbureau – ik noem het CPB of het Kennisinstituut voor Mobiliteit – in te schakelen, om te laten verifiëren dat die lastenneutraliteit zowel vooraf als achteraf gegarandeerd is?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik zou graag van de heer Tang willen weten wat hem nu echt dwarszit. Als je op de inhoud eigenlijk nauwelijks ingaat, maar bij voorbaat zegt dat een rapport van RAI, BOVAG, ANWB

uit "verdachte hoek" komt, dan is er toch iets aan de hand. Als je van een onderzoeksbureau zegt dat het "de charlatans van het bureau DHV" zijn, denk ik aan wat recent een wethouder van de PvdA in Den Haag zei, namelijk dat de elite het maar moet bepalen en dat het gewone volk niet meer mee mag praten. Dat zei een PvdA-wethouder in Den Haag en daar is veel ophef over. Zit het de PvdA niet eigenlijk gewoon dwars dat er mensen zijn die een andere mening hebben dan deze regering en de PvdA?

De heer **Tang** (PvdA): Nee, dat is niet het punt. Ik probeer met mijn laatste punt juist aan te geven dat ik vind dat de zorgen die u naar voren brengt en die zeker ook de heer Koopmans naar voren brengt – de automobilist betaalt te veel – serieus genomen moeten worden. Ik heb al eerder gezegd in een gedachtewisseling met de heer Koopmans dat er bij voorkeur overleg met de sector moet zijn. Dat is het punt. Waar het wel om gaat, is dat dit onderzoek niet in de haak is. Wij hebben hier een debat over een onderzoek van twijfelachtig allooi en dat vind ik wel vervelend. U mag van mij discussiëren over de vraag of er aan de randvoorwaarden voldaan is, maar niet op basis van dit onderzoek. Dat is wat mij stoort. Ik vind u daar ook niet helemaal eerlijk in. U grijpt deze gelegenheid, denk ik, aan omdat u de lasten voor de automobilist wilt verlagen. Dat is prima, maar zegt u dat dan ook. U grijpt zelf echter het onderzoek aan om een soort gelegenheidsargument te berde te brengen. Laten wij eerlijk zijn: ik vind uw verhaal niet helemaal overtuigend. Als ik uw woordenwisseling hoor met mevrouw Van Gent dan ben ik erg verbaasd dat de VVD-fractie niet durft te kiezen voor een marktconform mechanisme om de vuile auto's wat duurder te maken en schone auto's wat goedkoper. Dat is marktconform. Dat zou de VVD toch moeten aanspreken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het prijsmechanisme is er al heel sterk, al is het maar door de ongekend hoge accijnzen op benzine en diesel in Nederland. Ik vraag toch even of de heer Tang volhoudt dat bij bureau DHV charlatans zitten, dat ANWB, BOVAG en RAI per definitie in de verdachte hoek zitten en dat je dus bij voorbaat wantrouwend naar hun informatie moet kijken, want dan weten wij voortaan hoe de PvdA omgaat met signalen uit de samenleving.

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb op de website van de ANWB gekeken. Daar staat dat de ANWB wil bijdragen aan een duurzame ontwikkeling. Daar vertrouw ik de ANWB op en daar zal ik het bedrijf op aanspreken. Ik denk niet dat dit onderzoek aan een goede discussie bijdraagt, dat moge wel duidelijk zijn. Ik hoop dat de ANWB het bonnetje nog heeft, zodat het onderzoek kan worden ingeruild voor een beter onderzoek.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik accepteer dit als zeer verhullende excuses aan betrokkenen.

De heer **Tang** (PvdA): Nee, nee.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat vind ik een eerste goede stap.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik geef de heer Tang in overweging, er nog even over na te denken dat hij de

Tang

mensen van DHV charlatans noemt en dit terug te nemen. Ik vind niet dat dit hier in het debat kan. Maar dat terzijde.

Mijn vraag aan de heer Tang is de volgende: het klopt toch dat u en ik en de ANWB voor de kilometerheffing zijn? Het klopt toch ook dat u en ik voor de ombouw van de bpm naar CO₂-gerelateerde belasting zijn? Dan zou het toch voor de hand liggen dat u en ik allebei zeer geïnteresseerd zijn in de milieueffecten van het afgesproken kabinetsbeleid op dat punt en dat wij niet alleen de lastenneutraliteit, maar ook de milieuwinst laten doorrekenen door het CPB en het Planbureau.

De heer **Tang** (PvdA): Volgens mij ligt hier het onderzoek van de CE uit Delft. Op basis van het eerdere onderzoek hebben wij al besloten om op deze weg verder te gaan. Ik heb dus geen reden om aan te nemen dat wij daar nu een ander bureau bij moeten halen. Mijn vraag aan u zou zijn, waarom zou ik eerst geen second opinion moeten vragen en nu wel? Dat is mij niet duidelijk. Bovendien is het principe: meer groen voor hetzelfde geld. Als wij de lastenneutraliteit gegarandeerd hebben, betekent dit dat wij alleen de lasten anders verdelen en daardoor altijd milieuwinst boeken. Dat is in mijn visie altijd maatschappelijk voordelig. Hoe groot of hoe klein dat ook is. De opbrengst moet alleen voldoende zijn om de kosten voor het invoeren goed te maken. Daar twijfel ik niet zo aan.

De **voorzitter**: Ik verzoek u iets korter te antwoorden.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn punt is dat het kabinet in het CE-rapport 25% afbouw van de bpm tot 2020 heeft laten doorrekenen. U en ik hebben met het kabinet in het Belastingplan afgesproken dat dit naar nul gaat. U moet er toch met mij benieuwd naar zijn, als wij dit nog een keer laten doorrekenen. Het kabinet heeft dat niet gedaan. Dat mag het van mij ook zelf laten doen door het CPB en het Planbureau, daar heb ik geen moeite mee, maar ik vind wel dat de juiste beleids-uitgangspunten die hier afgesproken zijn doorgerekend moeten worden. Daar moeten u en ik echt benieuwd naar zijn.

De **voorzitter**: Wilt u via de voorzitter praten?

De heer **Tang** (PvdA): Ik zie de aannames van 25% meer als een aannames voor onderzoekers en niet zozeer om duidelijk te maken wat het effect is. Ik ben ervan overtuigd dat er milieuwinst is en dat die groot genoeg is om de kosten van de ombouw goed te maken; dat is voor mij voldoende. Nogmaals, het springende punt is de lastenneutraliteit. Ik geloof dat u en ik het daarover eens zijn. De automobilist mag niet het gevoel hebben dat er te veel betaald wordt. Dat gevoel kan wel ontstaan. Ik denk dat dit het meest belangrijke en springende punt is. Ik vind dat het kabinet die garantie moet afgeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Op het punt kosten-neutraal heb ik nog een vraag. In het persbericht van het ministerie van Financiën staat heel helder: er vindt geen lastenverzwaring plaats – de door de autobranche en de ANWB genoemde lastenverzwaring is volstrekt onjuist – en mensen moeten geprikkeld worden om te kiezen voor een andere zuiniger auto. Waarom heeft de heer Tang nog reden om te twijfelen aan die kostenneutraliteit? Het

kabinet staat er toch voor? Ik zou zeggen, houd het kabinet daarin op scherp!

De heer **Tang** (PvdA): Wij weten allemaal dat de toekomst lastig te voorspellen is. Dat is meer het punt. Wat in 2009 nog lastenneutraal is, hoeft dat in 2011 niet te zijn. Wij vragen van het kabinet – volgens mij wordt dit onder meer ook door de heer Koopmans gevraagd – om jaar op jaar te laten zien dat de ombouw lastenneutraal is. Op die manier geeft het kabinet de garantie dat deze ombouw niet alleen nu, maar ook later lastenneutraal is. Dat was een belangrijke randvoorwaarde voor steun in deze Kamer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Op zichzelf kan ik het daarmee eens zijn, maar mijn punt is dat wat u nu vraagt volgens mij helemaal niet iets nieuws is, omdat het kabinet dat ook al lang heeft aangegeven. Dat wil ik helder hebben. Anders lijkt het net alsof wij hier heel veel bombarie krijgen om niks.

De heer **Tang** (PvdA): Prima, dan lijkt het mij dat het kabinet die garantie kan geven. Het lijkt mij goed dat het kabinet dat nog één keer heel duidelijk doet.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Vorige week ontstond er naar aanleiding van een door de autobranche gepubliceerd onderzoek een hoop onrust en verwarring. De conclusies zijn fors. Het welvaartsverlies zou door een substantiële verstoring van de markt vele malen groter zijn dan de beoogde milieueffecten. Bovendien zou de nieuwe CO₂-belasting jaarlijks veel duurder uitpakken voor de consument, tot wel 650 mln. extra in 2013.

Laat ik eerst een algemene opmerking maken. De SGP-fractie staat in beginsel positief tegenover de vergroeningsmaatregel. Wie onderweg goed om zich heen kijkt, ziet steeds meer kleine en in ieder geval ook zuinige auto's rondrijden. De grote benzineslurpende bakken verdwijnen steeds meer. Dat is een positieve ontwikkeling, die mede – maar natuurlijk niet alleen – het gevolg is van de fiscale maatregelen.

Maar dan de hamvraag voor dit debat. Klopt het inderdaad dat de ombouw van de bpm naar een CO₂-heffing een lastenverzwaring met zich meebrengt? Dat is niet wenselijk, als dat zo zou zijn. De regering stelt van niet. Het onderzoek is volgens haar gebaseerd op verkeerde en verouderde aannames. Kunnen de bewindslieden de verschillen in de aannames tussen het onderzoek van de autobranche en het onderzoek van CE Delft nader toelichten? Hoe kunnen deze onderzoeken tot zulke afwijkende conclusies komen?

Lastenneutraliteit is bij deze maatregel voor mijn fractie – en gelukkig ook voor welhaast elke andere, zo niet alle fracties – essentieel, niet in het minst om het draagvlak en vertrouwen van de burger te behouden voor de toekomstige kilometerbeprijzing. De staatssecretaris vermeldt dat hij de tarieven gaat aanpassen, mocht zich tegen alle aannames in toch een lastenverzwaring voordoen. Daarbij heb ik wel een vraag. Stel dat er inderdaad een lastenverzwaring uit ontstaat, op welk moment worden de tarieven dan aangepast? Als ik het goed begrijp, zit er altijd een na-ijling in. Het zou toch zuur zijn als achteraf blijkt dat automobilisten een jaar te

Van der Vlies

veel hebben betaald en dat ook niet zouden terugkrijgen? Kortom, wanneer grijpt de staatssecretaris in en hoe ziet hij het traject van tariefaanpassing concreet voor zich? Collega Tang heeft in vergelijkbare zin gesproken, maar deed een iets andere suggestie, namelijk om het per jaar te traceren en dan te verrekenen, zo begrijp ik hem.

Het CE Delft-onderzoek stelt dat de effectiviteit van de progressieve bpm-systemen het grootst is wanneer zij bonussen voor auto's met een zuinig label bevatten. De staatssecretaris erkent dit, maar plaatst daar in zijn fiscale vergoeringsbrief de kanttekening bij dat dit de bpm ingewikkelder maakt voor zowel de autokoper als de autobranche. Kan hij hiervoor in zijn termijn een nadere onderbouwing geven? Als een bonus voor de consument over de hele linie lastenneutraal kan worden ingevoerd, is daar onzes inziens op zichzelf veel voor te zeggen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Ik dank de Kamer dat zij mij de gelegenheid biedt om een aantal misverstanden weg te nemen. Ik hoop dat ik door dat te doen, tegemoetkom aan het gevoel van een brede meerderheid in de Kamer.

Ik begin met in herinnering te roepen dat op 22 november 2007 een zeer ruime meerderheid van de Kamer de motie-Cramer c.s. heeft aangenomen. Deze motie was door de drie coalitiepartijen ingediend, maar is gesteund door erg veel andere partijen. In de motie wordt de regering gevraagd, de bpm te vervangen door een heffing op basis van absolute CO₂-uitstoot. In deze motie verzoekt de Kamer de regering bovendien om lastenneutraliteit als randvoorwaarde in acht te nemen. Ik heb daarbij ook een aantal eigen voorwaarden, waarop ik straks zal terugkomen. Het kabinet heeft deze maatregel voorgesteld en in het Belastingplan 2009 opgenomen, omdat de Kamer hierom een jaar eerder heeft gevraagd in de genoemde motie. De Kamer heeft hiermee dus ingestemd en het kabinet heeft dit gedaan op verzoek van de Kamer. Ook aan de randvoorwaarde van lastenneutraliteit zal het kabinet zich houden. Ik kan dat hier nu plechtig beloven. Dit gevoel in de Tweede Kamer, dat zij ook heeft uitgesproken in de motie, zullen wij volgen. Ik zal straks spreken over de techniek ervan, want hierbij is sprake van een misverstand. Ik zal proberen om vandaag de kou daarover uit de lucht te nemen. Klip en klaar zeg ik hier nog eens, dat de omzetting van de bpm lastenneutraal zal moeten plaatsvinden. Er is daarbij inderdaad sprake van meer groen voor hetzelfde geld.

Wat waren de beweegredenen van de Kamer tijdens het debat van 2007? Het ging haar toen niet alleen om het milieueffect, maar ook om de diffuse en onheldere indeling van energielabels. Die labels hadden op de belasting een vreemde en soms zelfs perverse uitwerking. De Kamer en het kabinet waren al akkoord gegaan met een gedeeltelijk omzetting van de bpm op CO₂-basis. In de volksmond werd in dat verband gesproken over de slurptaks. Dit is overigens een belasting die een redelijk breed draagvlak heeft in de maatschappij, want veel mensen vinden het terecht dat mensen die een echte slurper kopen, wat meer belasting betalen.

Wij hadden de energielabels, een bonus-malus-systeem. Bovendien was er de bpm op catalogusbasis. Hoe duurder de auto was, hoe hoger de bpm werd. Dat leidde tot ingewikkelde constructies, want accessoires die na de kentekenstelling op de auto werden gezet, zaten niet in de belasting, opties automatisch wel, en accessoires tot en met de dag van kentekenstelling weer niet. De huidige bpm op cataloguswaarde levert hierdoor erg veel gedoe op. De Kamer wilde een wat transparantere bpm, waardoor ook de energielabels niet meer per se nodig zouden zijn. De bpm zou daarmee gewoon een soort CO₂-belasting worden en tegelijkertijd een bpm blijven. Deze belasting zou daarmee een heel andere grondslag krijgen.

De Kamer wilde een en ander veel sneller invoeren dan ik. Ik heb in de Kamer verdedigd dat wij het eerste jaar geen verandering van de grondslag zouden doorvoeren, en dit daarna in vier jaar gefaseerd zouden doen. Ik heb er dus voor gekozen om er in totaal vijf jaar de tijd voor te nemen. Wij voeren hierover namelijk al twee jaar een gedegen overleg met de branche, zeg ik de heer Koopmans. Uit dit overleg bleek dat zo'n gefaseerde invoer nodig was. Als wij daarvoor niet zouden kiezen, zouden de effecten van jaar op jaar te groot kunnen worden. Nu zijn de effecten over het algemeen kleiner dan de door de branche zelf voorgestelde 12,5% afbouw van de bpm. Je hebt effecten op het wagenpark et cetera, dus je moet met allerlei zaken rekening houden. Je wilt niet een te grote verstoring aanbrengen in de prijzen van het wagenpark. Daarom hebben wij er dus ruim de tijd voor genomen. Zo hebben wij het ook in 2008 verdedigd, bij de behandeling van het Belastingplan 2009. Wij zijn toen uitgegaan van een afbouw bij 100% van een bepaalde aanname van CO₂-reductie. Ik kan de heer Koopmans het goede nieuws nu geven: CE Delft heeft ook berekend wat het effect is met 100% afbouw. Dat is zelfs positiever dan ten tijde van de beraadslaging in de Tweede Kamer, toen zij akkoord is gegaan met de omzetting van de bpm naar een CO₂-taks. De nieuwe inzichten zijn dus positiever dan ten tijde van het akkoord gaan van de Kamer met de CO₂-taks. Dat is een belangrijke aanname.

Het onderzoeksbureau is overigens niet op mijn verzoek in de arm genomen; ik dacht dat VROM de opdrachtgever was. Ik was in eerste instantie ook niet bekend met dit rapport van CE Delft. Als het goed is, is VROM de opdrachtgever geweest. Het uitgebreide, dikke rapport is gisteren naar de Kamer verstuurd. Daarin worden allerlei varianten en scenario's op het gebied van bpm beschreven. Waarom gaan onderzoekers dan toch uit van 25% afbouw in 2020? Als een bpm op nul staat, heeft hij vanaf dat moment geen prikkel meer. Dat is logisch. Dan is het zelfs nog positief dat hij, ondanks dat hij er in 2020 niet meer is, toch nog een heel positief milieueffect heeft. Dat komt doordat er in de ruim tien jaar ertussen een positieve prikkel is uitgegaan van de CO₂-taks en je het wagenpark nog heel lang meesleept. Je hebt dus ook na 2020 nog een positief effect, terwijl de bpm dan al op nul staat. Die levert natuurlijk geen nieuwe prikkels meer op. In plaats daarvan komt de kilometerbeprijzing, die ook een positief effect heeft op de CO₂-reductie. Als onderzoeker kun je dus niet zeggen dat je uitgaat van 100% afbouw, maar de kilometerbeprijzing nog niet meerekent. Dat kan niet. Het is van tweeën een. Daarom rekenen onderzoekers ceteris paribus. Dat doet iedere econoom, zo zeg ik tot de heer

De Jager

Aptroot. Hij zei dat hij niet precies wist hoe dat werkte. Ik ben van harte bereid om dat uit te leggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb niet gezegd dat ik het niet begrijp. Degene die er geen klap van begreep, was de heer Tang. Dat zei hij zelf.

Staatssecretaris **De Jager**: Excuus. Misschien dat ik het impliciet afleidde uit de inbreng van de heer Aptroot. Desalniettemin leg ik uit hoe het werkt. Als je de effecten van een maatregel economisch wilt beoordelen op bijvoorbeeld het milieueffect, dan isoleer je die maatregel van andere eventuele factoren. Dan kijk je wat het effect is van die maatregel. De afbouw van de bpm is in relatie tot de kilometerprijs. De kilometerprijs heeft dan weer een positief effect. Je kunt niet een belasting van nul meten. Dat is een beetje vreemd. Er wordt dan dus ceteris paribus berekend. Het levert dan inderdaad een enorme CO₂-reductie op. Het mooie is dat het in 2020 nog steeds een forse CO₂-reductie oplevert, ook al is de bpm afgebouwd. Het is dan een heel mooie overgang naar de kilometerbeprijzing.

Er zijn drie elementen die ik hier wil benadrukken. Om even de kou uit de lucht te nemen, begin ik met de lastenneutraliteit. Ik kan inderdaad garanderen dat het lastenneutraal moet plaatsvinden. Hoe kunnen wij dat doen? Ik begrijp dat de Kamer vragen heeft over hoe het gaat werken. Er is een misverstand ontstaan tussen de cijfers van de branche en de cijfers van het ministerie van Financiën. Afgelopen jaar hebben wij een CO₂-reductie gezien van 4,3%. In het Belastingplan zijn wij uitgegaan van een aanname van 2,8% per jaar. De branche zegt dat dit slechts 1,7% zal zijn. Als dat zo zou zijn, halen wij de Europese doelen niet eens, dus dat kan niet. Stel dat die 2,8% een te hoge aanname is van het ministerie van Financiën, dan zou het CO₂-tarief inderdaad iets te hoog worden. Die angst leeft bij de branche. Ik zeg hier toe dat wij jaar op jaar zullen monitoren en iedere keer bij het Belastingplan de tarieven bijstellen op basis van de daadwerkelijke CO₂-reductie. Ik zeg dat hier klip en klaar toe. Dat stond overigens ook in de memorie van toelichting bij het Belastingplan 2009, maar een aantal mensen heeft daar kennelijk overheen gelezen. Wij zullen van jaar tot jaar monitoren en de tarieven bijstellen op basis van het daadwerkelijke cijfer. Wij hoeven niet vast te houden aan 2,8%, 1,7% of 4,3%, maar zullen ons houden aan de daadwerkelijke cijfers. Als de Kamer wil dat het CPB controleert of het lastenneutraal gebeurt, heb ik daar geen enkel bezwaar tegen. Wij zullen ieder jaar onafhankelijk laten monitoren door het CPB of de aannames van het ministerie van Financiën juiste aannames zijn, die een faire CO₂-prijs opleveren en niet tot een lastenverzwaring of lastenverlichting leiden. Het kan natuurlijk twee kanten opgaan.

De 2,8%, gelet op de afname van 4,3%, leek ons niet te hoog, maar als dat toch te hoog zou blijken te zijn, stellen wij het gewoon bij. Dat zeg ik hier toe. Uiteindelijk zal het resultaat lastenneutraal zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat het niet een kwestie is van "hullie tegen zullie", zoals vanmorgen in de krant stond. Wij gaan uit van lastenneutraliteit. Dat is het voorstel van het ministerie van Financiën. Een en ander wordt nog gecheckt door het CPB. Het is dus niet

nodig die check te laten plaatsvinden, want wij hebben gewoon te maken met belastingneutraliteit.

Staatssecretaris **De Jager**: Daar ben ik het mee eens. Als de Kamer die check ieder jaar weer opnieuw wil laten uitvoeren, ben ik daartoe van harte bereid. Het is inderdaad absoluut geen kwestie van "hullie tegen zullie". Wij zullen de branche transparant laten meekijken naar de cijfers en het CPB kan een onafhankelijk oordeel vellen. Ik zie geen controverse.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris is zelf met een persbericht en een uitstekende brief gekomen. Toch twijfelt een aantal fracties aan zijn reactie op het onderzoek van de autolobby en de ANWB. Dat is best wel ernstig en ik wil graag zijn reactie hierop.

Staatssecretaris **De Jager**: Er is geen aanleiding om te twifelen aan de inhoud van de brief, het rapport en mijn inbreng van vandaag. Om te onderstrepen dat er geen enkele reden is tot twijfel, kunnen wij bij het Belastingplan jaarlijks een second opinion aanvragen bij het CPB omtrent de te verwachten reductie van CO₂. Wij kunnen dan lastenneutraal de tarieven omzetten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zou het volstrekke flauwekul vinden als de staatssecretaris op basis van het DHV-onderzoek en zijn brief nu zou zeggen dat het nodig is om het Planbureau voor de Leefomgeving daarnaar te laten kijken, omdat er nog veel mist hangt. De staatssecretaris heeft in zijn persbericht al gehakt gemaakt van het DHV-onderzoek. De check is op dit moment onzinnig. De heer Koopmans zegt dat ook en ik wil graag precies weten hoe de staatssecretaris hierover denkt.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik zal het helder zeggen. Op basis van het rapport van de autobranche, zie ik geen aanleiding om een second opinion uit te laten voeren. Het probleem gaat om de belastingneutraliteit. Ik heb dan ook geen probleem met het verzoek van de Kamer om jaarlijks bij het Belastingplan de tariefomzetting te controleren, zodat het lastenneutraal begint.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar nu even niet.

Staatssecretaris **De Jager**: Het Belastingplan komt op Prinsjesdag uit. Wij zullen het onderzoek zachtjesaan uitzetten, maar de Kamer wordt pas op Prinsjesdag geïnformeerd.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De staatssecretaris kiest terecht en gelukkig voor lastenneutraliteit als uitgangspunt, doel en eindresultaat. Als het nodig is, zal hij de tarieven per jaar aanpassen. Dat is helder, maar hoe staat het met de finetuning op dat punt? Mogelijkerwijs zijn de tarieven het ene jaar wat te hoog. Wordt dat geld het jaar daarop teruggegeven? Je kunt het in het kader van een meerjarenas bezien. Als een en ander over een aantal jaren neutraal uitpakt, dan is het goed. Je kunt het ook per jaar bezien, maar dan kun je niet garanderen dat het altijd goed uitpakt. Dan moet je het effect afwachten. Als de tarieven in enig jaar iets te hoog zijn, wordt dat geld dan het jaar daarop teruggegeven?

Staatssecretaris **De Jager**: Ik kom er in het kader van het Belastingplan uitgebreid op terug, want het is een

De Jager

technisch probleem. Dat doet zich ook voor bij een aantal andere belastingmaatregelen. Ik zeg wel toe dat wij streven naar een meerjarig evenwicht. Dat wil zeggen dat je daardoor nooit op microniveau kunt kijken. Je kunt de tarieven voor volgend jaar vaststellen op basis van de nieuwste inzichten. Het CPB kan die auditen. Je kunt een en ander, als de tarieven in een bepaald jaar iets te hoog zijn geweest, compenseren via de autoverkoop van het jaar daarop. Het gaat overigens om kleine marges, omdat je per jaar en niet om de vier jaar bijstelt. Het zijn dus kleine correcties, maar ik kan mij voorstellen dat wij een meerjarig evenwicht gaan nastreven. Op die manier kunnen wij de lastenneutraliteit waarborgen.

In het onderzoek staat dat de kosten de baten 58 keer zouden hebben overstegen. Wij doen echter niet aan allerlei theoretische aannames. Wij voelen ook niets voor de stelling dat sprake is van welvaartsverlies als je een zuiniger auto rijdt in plaats van een minder zuinige auto, omdat je dan niet in de auto van je eerste keus rijdt. De Kamer vindt dat ook flauwekul. Ook in de zienswijze van het kabinet is dat niet correct. Sterker nog, ik vroeg zojuist aan iemand hoeveel het waard zou zijn als je bijdraagt aan het redden van de wereld door CO₂ minder uit te stoten. Toen kreeg ik als antwoord dat dit onbetaalbaar was. Ik drong er vervolgens een aantal keren op aan dat ik een geldbedrag wilde horen, want het niet hebben van een bepaalde auto als eerste keus wordt gemonetariseerd. Ik vroeg of het € 1000 was, € 10.000 of misschien zelfs 1 mln. per automobilist. Het herhaalde antwoord was dat het onbetaalbaar was, in ieder geval veel meer dan die mln. Wij hebben het dus over heel veel geld per automobilist als welvaartswinst als je dat soort zaken gaat meerekenen. In werkelijkheid gaat het daar natuurlijk niet om. Het gaat om de portemonnee van de automobilist. Die moet worden ontzien. De automobilist mag niet meer geld uitgeven aan zijn auto door deze maatregel. De maatregel mag de automobilist wel prikkelen om te rijden in een zuiniger auto. Het maakt niet uit of hij daarbij wel of geen goed gevoel heeft. Dat gaan wij niet monetariseren.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben heel wantrouwend als dit kabinet het heeft over lastenneutraal, want het kabinet heeft de lasten voor de automobilist al met ruim 1 mld. per jaar verhoogd. De automobilist wordt wat dat betreft als een citroen uitgeknepen. Het kwartje van Kok is ook nooit teruggegeven. De redenering van de staatssecretaris vertrouw ik dus op voorhand al niet, omdat die waarschijnlijk niet wordt waargemaakt.

De staatssecretaris spreekt over lastenneutraal. Stel dat iedereen in een kleine, zuinige auto kan gaan rijden of dat de grote auto's net zo zuinig worden, zodat ook grote gezinnen of mensen die veel kilometers rijden gebruik kunnen maken van zo'n auto. Dat is iets anders dan wat de leden van het kabinet doen, want die schaffen allemaal een A8 aan. Lastenneutraal betekent, als je niet bereid bent om de lasten te laten zakken, dat de kleine zuinige auto's heel duur moeten worden, omdat het belastingbedrag wel moet worden opgebracht. Dat zuinige gedrag wordt uiteindelijk dus niet beloond, want de automobilist moet toch betalen. Ik zie de staatssecretaris grijnzen, maar hij pakt de automobilist dus toch.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik grijns, omdat ik constateer dat de heer Aptroot hiermee een kuil voor zichzelf graaft.

Ik heb prachtig nieuws. Daarom ben ik blij dat de heer Aptroot mij interrumpeert. Ik had niet verwacht dat ik dat prachtige nieuws nu al zou kunnen prijs geven, maar de automobilist gaat straks in werkelijkheid veel minder betalen. De heer Aptroot spreekt over het gedragseffect van de maatregel, waardoor mensen kiezen voor een zuiniger auto, maar dat gaan wij niet "bij heffen".

En nu moet de heer Aptroot niet nee schudden. Voorzitter, daar maak ik bezwaar tegen. Hij schudt nee, terwijl ik de waarheid vertel. Hij weet niet waar het op staat en ik vertel nu precies hoe het zit. Het gedragseffect van deze maatregel, omzetten van de bpm, wordt niet omgeslagen in het tarief. Dus uiteindelijk is de automobilist veel beter af omdat hij inderdaad wordt geprikkeld om een zuiniger auto te kiezen. Dat voordeel steekt hij dus in zijn eigen zak. De VVD misgunt de automobilist kennelijk dat voordeel. Dat vind ik heel erg vreemd. Uiteindelijk is dan de vraag of de schatkist er iets minder van kan worden. Ja, dat zou best wel eens kunnen. Is dat erg? Nee, dat is niet erg. Er zou wel een enorm positief milieueffect zijn. Het is altijd gunstig voor het milieu en dat is belangrijk, ook voor dit kabinet.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat houdt in dat de staatssecretaris nu keihard toezegt dat lastenneutraliteit betekent dat de CO₂-heffing, en straks de omzetting naar de kilometerprijs, per saldo niet meer mag opbrengen. Dan vind ik ook dat dat miljard nog moet worden teruggegeven. Laat de staatssecretaris daar nog eens op ingaan. Maar als de heffing minder opbrengt, wordt er niets meer verhoogd. Dat kan de staatssecretaris makkelijk toezeggen, omdat het natuurlijk pas na 2012/2013 is. Is de staatssecretaris bereid om die keiharde toezegging van dit kabinet vandaag nog op papier te zetten en aan de Kamer te doen toekomen? Hij staat er wel mooi, maar dan wil ik het op papier zien.

Staatssecretaris **De Jager**: Dit wantrouwen vanuit de Kamer begint steeds vreemdere vormen te krijgen. Als ik in persoon, nota bene in de plenaire zaal van de Kamer, terwijl een woordelijk verslag wordt gemaakt, dit toezeg – het zal uiteraard ook nog in het Belastingplan 2010 aan bod komen, want dan gaan wij in op het jaarlijks omzetten van de tarieven – begint het wantrouwen van deze Kamer echt bizarre vormen aan te nemen.

De heer **Aptroot** (VVD): Daar heeft de staatssecretaris gelijk in. Ik ga er dus van uit, als je alle autolasten optelt, dat er vanaf heden per saldo geen enkele verhoging inzit behalve voor de inflatie. Dat begrijp ik nog. De toezegging van de staatssecretaris is dus: met kilometerheffing, CO₂-heffing, bpm, motorrijtuigenbelasting – de gehele riedel, alles bij elkaar – komt er geen enkele stijging meer van de lasten voor de automobilist?

Staatssecretaris **De Jager**: Het wordt steeds vreemder, want nu probeert de heer Aptroot het debat helemaal te verbreden. Wij hebben het vandaag over de omzetting van de bpm in een CO₂-belasting. Dat is de vraag vanuit de Kamer geweest. De kritiek of vraag daarbij was of het lastenneutraal gebeurt. Daarop geef ik klip-en-klaar antwoord. Ik ga hier niet filosoferen over al het andere en de hele wereld erbij halen. Deze vraag ligt voor: de omzetting van de bpm naar een CO₂-grondslag. Daarover heb ik duidelijk gezegd dat het lastenneutraal gebeurt. Dat is een toezegging. Per jaar zullen wij bij de behande-

De Jager

ling van het Belastingplan, na een audit door het Centraal Planbureau, een aanname maken die naar alle integriteit, evenwichtigheid en inzichten van dat moment zal leiden tot een lastenneutrale tarifiering. Wij zullen dat gewoon blijven doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik concludeer dat als het ene lastenneutraal is, elders de lasten weer verhoogd zullen worden. Dit is een toezegging waar ik werkelijk nul om geef.

Staatssecretaris **De Jager**: Dat is dus het belangrijkste kopje waarover bijvoorbeeld de ANWB zorgen had. Ik kan mij dat ook goed voorstellen. Ik hoop dat die zorgen hiermee zijn weggenomen. Lastenneutraliteit dus.

De heer **Roemer** (SP): Het is goed dat de staatssecretaris dit duidelijk probeert uit te leggen. Het hebben en het gebruik van een kleine, zuinige milieuvriendelijke auto wordt daarmee gestimuleerd. Nu mag ik hopen dat dit flinke effecten heeft. Als de staatssecretaris zegt dat het effect is dat er minder inkomsten voor het Rijk zijn, gaan wij dat niet nog een keer uitmelken. Dat betekent dat de staatssecretaris eigenlijk een gat in de begroting schiet? Of snap ik hem dan niet?

Staatssecretaris **De Jager**: Nee. Ik heb het al vele malen met de financieel woordvoerders gewisseld. Het is sinds jaar en dag gebruikelijk op het ministerie van Financiën om gedragseffecten van de maatregel zelf, dus ook van de betreffende maatregel, niet mee te nemen in de raming. In dit geval pakt het positief voor de automobilist uit. Soms, bijvoorbeeld een verlaging van de vennootschapsbelasting, is het heel gunstig voor de economie, maar dat mogen wij dan ook niet erin meenemen. Dat is als het ware weer gunstig voor de schatkist. Er zijn uitzonderingen. Daar zijn een paar regeltjes voor, namelijk als het een systeemwijziging is, het gedragseffect kwantificeerbaar is en zich op korte termijn voordoet. Dat staat allemaal in de begrotingsregels, maar de algemene regel is dat gedragseffecten niet worden meegenomen. Dat komt doordat er allerlei andere effecten zijn die tegen elkaar weggestreept kunnen worden. Als automobilisten bijvoorbeeld meer overhouden in hun portemonnee, besteden zij dat geld weer ergens anders, daar komen weer btw-inkomsten uit. Het is niet precies te zeggen. Dan moet je zo'n ingewikkelde berekening maken, daar is eigenlijk niet goed uit te komen. Het werkt al sinds jaar en dag heel goed dat het gedragseffect niet ten laste of ten gunste van de begroting wordt gebracht. In dit geval is dat positief voor de automobilist. Ik benadruk dat het hier gaat om het gedragseffect van de omzetting van de maatregel en niet om het feit dat bijvoorbeeld de Europese Unie oplegt dat op het wagenpark bezuinigd moet worden. Het normale basispad is de verlaging van de CO₂-uitstoot, maar het extraatje dat wij daar bovenop zetten met deze maatregel moeten wij proberen te corrigeren. Dat zal lastig genoeg zijn. Misschien ben ik daarom ook wel blij met het voorstel om het CPB om een second opinion te vragen. Anders krijg ik ieder jaar de vraag opgelegd hoe ik een bepaald stukje heb gemeten. Dan mag het CPB daar ook een aanname van doen. Het zal immers altijd een aanname zijn, maar het is altijd een positief stukje dat eraf gaat.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik probeer dit een beetje te volgen. Ik zal het in gewoon Nederlands vertalen. Wij zetten de bpm om in een CO₂-heffing. Dat betekent dat wij daarmee een inkomstenbron voor het Rijk hebben. Dat is één op één.

Staatssecretaris **De Jager**: Dat blijft hetzelfde.

De heer **Roemer** (SP): Ja, een-op-een. Wanneer die gedragsverandering zeer positief uitwerkt, heeft de automobilist die kiest voor een kleine, zuiniger auto daar voordeel van.

Staatssecretaris **De Jager**: Ja.

De heer **Roemer** (SP): Dat geeft minder inkomsten voor het Rijk. De staatssecretaris zegt dat die inkomsten niet op een andere manier teruggepakt worden, want dat zou het gedrag negatief beïnvloeden. Waar haalt de staatssecretaris dat geld dan vandaan? Hij schiet toch een gat in de begroting. Wie gaat het dan wel betalen?

Staatssecretaris **De Jager**: Dat is in het algemeen de vraag. Dit moet bezien worden in het totale inkomstenkader. Dat is enorm groot ten opzichte van deze relatief kleine belasting. In dat totale inkomstenkader worden allerlei effecten opgevangen, effecten naar boven en effecten naar beneden. De jarenlange ervaring op het ministerie van Financiën leert dat dit soort gedrags-effecten zich meerjarig ongeveer uitmiddelt. Geïsoleerd levert deze maatregel wat minder op, maar er zijn andere die meevallen of mensen krijgen ergens anders meer geld te besteden en dat levert ook belastinginkomsten op. Je kunt niet zeggen: het levert precies zoveel minder op en dat ramen we op een andere manier.

De heer **Roemer** (SP): Is het voor de staatssecretaris mogelijk om aan te geven om welke bedragen het gaat in de komende tien jaar ten gevolge van die gedragsbeïnvloeding, eventueel bij brief? Ik hoop dat wij hier veel mee bereiken. Ik heb wel graag inzicht in de omvang van de bedragen. Als het wordt verdeeld over de hele schatkist, zijn er andere zaken die dadelijk het autogebruik gaan beïnvloeden.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, ik neem aan dat dit onderwerp terugkomt bij de behandeling van het Belastingplan.

Staatssecretaris **De Jager**: Het is grappig als je hierover een debat hebt met de Kamer, want enerzijds is er kritiek dat een maatregel niets voor het milieu oplevert en anderzijds wordt gesteld dat het slecht is voor de schatkist. Dat kan nooit beide waar zijn; het is of heel goed voor het milieu of de schatkist wordt niet geraakt. Gesteld dat het heel goed is voor het milieu, dan levert het minder inkomsten op. De waarheid zit in het midden. Voor het milieu zit er een mooi, positief effect in. Het negatieve effect voor de schatkist valt mee. Omdat wij dit jaarlijks moeten ramen, kan ik iedere keer in het Belastingplan ingaan op de vraag wat de gedragseffecten voor gevolg hebben. Kwalitatief zal ik daar de omschrijving zo veel mogelijk in opnemen.

De heer **Koopmans** (CDA): De staatssecretaris is buitengewoon helder. Hij zegt dat hij de tarieven vaststelt

De Jager

en dat door het CPB geborgd moet worden dat die lastenneutraal zijn. Als autokopers het jaar daarop energiezuinigere en CO₂-uitstootvriendelijkere auto's kopen, leidt dat niet tot een nieuwe tarifiering. Ik ben er buitengewoon tevreden over. Ik hoop en denk dat het grote effecten zal hebben. Ik zit nog wel met het probleem dat de heer Tang zo prachtig formuleerde: meer groen voor hetzelfde geld. Hetzelfde geld is nu geborgd. Het is nu de vraag of het ook meer groen oplevert. Op die vraag wil ik van de staatssecretaris een scherper antwoord.

Staatssecretaris **De Jager**: Lastenneutraliteit was even heel belangrijk, ook voor de heer Koopmans. Dat moest goed worden geborgd. Nu wij dat debat hebben gehad, komen wij bij het tweede blok, de effecten ervan. Ik roep de beraadslagingen van de Kamer in herinnering. Tot deze maatregel is in 2007 in een motie opgeroepen. In 2008 is het in wetgeving omgezet. Daarbij ging het niet alleen om het milieueffect, want ook andere zaken kwamen ter sprake. Het diffuse voorbeeld kwam voorbij van de Agila versus de Corsa. Ik weet niet of ik degene die dit voorbeeld toen heeft aangehaald mag noemen? De heer Cramer knikt ja. Hij gaf het voorbeeld van een Agila met een D-malus en een Corsa met dezelfde motor als een B-bonus omdat de Corsa groter is. Dat kan toch niet! Dat komt omdat die bonussen een informatielabel zijn. Dan is het logisch dat een grote koelkast die relatief zuinig is een gunstig label krijgt. Anders krijgen alle Amerikaanse koelkasten in de winkel een G-label en de kleine koelkasten een A-label, of zij nou relatief zuinig zijn of niet. Als consument heb je daar niet zoveel aan. Vanuit de consument gezien is het logisch om een relatief element in te bouwen. Het heffen van belastingen in de vorm van bonus en malus is echter niet uit te leggen.

Er waren meerdere redenen: een evenwichtiger systeem van financiële prikkels, een helderder beeld voor de consument en het principe dat de vervuiler betaalt. Ook al zou het geen gedragseffect teweegbrengen, dan nog is het goed dat degene die een onzuinige auto koopt meer belasting betaalt dan degene die een zuinige auto koopt. Wat gebeurt er nu? Nu wordt een zuiniger auto die innovatief is en daardoor technologie heeft moeten binnenhalen om zuiniger te worden, gestraft. Die auto krijgt een boete – daarover heb ik de heer Aptroot niet gehoord – omdat de huidige bpm is gebaseerd op de catalogusprijs. Dat slaat eigenlijk nergens op, want dan wordt een innovatieve auto beboet met een boete van de huidige bpm omdat die auto meer kost.

Ik kom straks op het gedragseffect, dat zit er wel degelijk in, maar al zou het geen gedragseffect hebben, dan nog is het rechtvaardig om de kosten op een andere manier te internaliseren in de koopprijs. Nu zit dat puur in de cataloguswaarde met wat energielabels en wat gedoe met de slurptaks. Straks zal het heel fair op basis zijn van absolute CO₂-uitstoot. Op een innovatieve auto wordt dan minder belasting geheven, ook al kost die auto meer. Een niet innovatieve slurpende auto kost dan wat meer, maar dat mag dan ook, gelet op het evenwicht dat je in de belastingheffing wilt aanbrengen.

Vervolgens het gedragseffect. Ook al zou er geen gedragseffect optreden, dan nog zou er voldoende reden zijn om het toch op deze manier te regelen. Ik ben echter blij te kunnen melden dat er wel degelijk een positief gedragseffect in zit. Het is belangrijk hoe je dit moet

inschatten. GroenLinks heeft een aantal persberichten genoemd. Ik heb hier een persbericht vanuit de autobranche: "Invoering CO₂-taks helpt niets". Een persbericht van het ministerie van Financiën meldt dat het onderzoek is gebaseerd op onjuiste informatie. Een persbericht van Natuur en Milieu geeft aan dat de autolobby de plank mislaat en in een persbericht stelt het gerenommeerde bureau CE Delft, hét expertisebureau, dat de nieuwe bpm-grondslag een effectieve maatregel is. Dat bericht is gisteren uitgebracht zonder dat ik daar overigens om heb gevraagd. Ik was er eerlijk gezegd ook door verrast. CE Delft stelt klip en klaar dat het een positief milieueffect heeft. Er komt een einde aan de huidige praktijk waarbij consumenten die kiezen voor een duurdere maar innovatieve en zuinige auto een hogere bpm-belasting betalen. Minder uitstoot loont voortaan. Het is de verwachting dat autofabrikanten versneld met innovatieve en zuiniger modellen op de markt komen. CE Delft legt dus zelfs een koppeling met de positieve effecten voor de innovatie.

Hoe waardeer ik al deze onderzoeken? Waardeer ik het onderzoek van de ANWB hoger dan de onderzoeken van CE Delft, de milieuorganisaties, het ministerie van VROM en het ministerie van Financiën? Die laatste organisaties zeggen dat het goed is, terwijl de autobranche stelt dat het allemaal anders ligt. Dat verschil van mening ben ik wel vaker tegengekomen. Ik zeg dat heel voorzichtig, want ik wil de autobranche zeker niet tegen mij in het harnas jagen. Dat er een verschil van mening is met de autobranche over het nut van autobelastingen, komt natuurlijk wel vaker voor.

Heel veel gerenommeerde bureaus zeggen dat het een goede maatregel is. Die stelling wordt bovendien onderbouwd in een dik rapport van CE Delft, een rapport dat gisteren naar de Kamer is gestuurd. Dat zij dit zeggen, gebeurt minder vaak. Het is dan ook zeker opvallend dat in het uitgebreide rapport van CE Delft zelfs staat dat progressieve bpm-systemen op basis van CO₂-uitstoot de sterkste stimulans zijn om een zuiniger auto aan te schaffen.

Van welk afbouwpercentage ga ik uit? Zelfs als je uitgaat van een afbouw in 2020 van 100%, heeft dat in 2020 nog een positief effect. Het wagenpark dat in de jaren daarvoor ontstaat, gaat dan namelijk nog heel lang mee. Dit effect blijft natuurlijk niet oneindig bestaan, want van een afgeschafte belastingmaatregel gaat nu eenmaal geen prikkel meer uit. Er komt echter wel iets voor in de plaats! De heer Koopmans wees er namelijk terecht op dat de kilometerbeprijzing hiervoor in de plaats komt.

De heer Koopmans wees er verder op dat er een relatie is tussen de afbouw van de bpm en de kilometerbeprijzing. Je moet de afbouw los van andere maatregelen beoordelen, want op zichzelf heeft de afbouw van de bpm een negatief milieueffect. De bpm wordt dan ook vervangen door een systeem dat een positief milieueffect heeft.

In het rapport van CE Delft wordt ook ingegaan op de 100%-afbouw. Overigens ben ik niet de opdrachtgever van dit rapport, maar het ministerie van VROM. Het rapport komt desalniettemin op een mij zeer gelegen moment naar buiten. CE Delft is op dit terrein hét bureau en het doet mij dan ook deugd dat het stelt dat er ook bij een 100%-afbouw meer milieuwinst wordt bereikt dan oorspronkelijk was ingeschat, namelijk 0,3 megaton in plaats van 0,2 megaton. Ik maak nog wel de kanttekening

De Jager

dat het niet helemaal fair is om te kijken naar het effect van de 100%-afbouw, zonder de kilometerprijs erbij te betrekken. Als je dat niet doet, loop je namelijk vast.

De onderzoekers van CE Delft gaan niet voor niets uit van het moment dat de kilometerbeprijzing begint en de eerste auto's overgaan naar de afbouw van 25%. CE Delft gaat er namelijk ook van uit dat de kilometerbeprijzing een positieve effect heeft op de CO₂-uitstoot. Dat effect is inderdaad substantieel.

Waarom bouwt het kabinet een belasting om die in 2020 verdwijnt? Als wij dat niet doen, valt de omzetting van de bpm naar de motorrijtuigenbelasting in de periode tot 2018 heel negatief uit voor het milieu. De kilometerbeprijzing krijgt immers pas vanaf 2018 volop effect, aangezien dan de laatste auto's overgaan en er in de tussentijd geen prikkel is voor de aanschaf van een zuiniger auto. Omdat die samenhang er is, proberen wij het effect van de overdracht naar de kilometerbeprijzing te mitigeren. Het is overigens een logische keuze om de kilometerprijs niet te baseren op de catalogusprijs, want dat zou helemaal zot zijn! De minister van Verkeer en Waterstaat zal ingaan op de vraag of het gebaseerd moet zijn op de CO₂-uitstoot. Wat zijn antwoord ook is: het moet in ieder geval niet de op de catalogusprijs worden gebaseerd.

De voorzitter: Ik zie dat de leden zich afvragen: wij hadden toch maar één interruptie? Dat klopt ook, maar dit is een antwoord van zeven minuten op een interruptie van de heer Koopmans. En de heer Koopmans wil nu zijn vervolgininterruptie plaatsen. Ik verzoek de staatssecretaris om beknopter te antwoorden, anders komen wij enorm in de knel met de agenda.

De heer Koopmans (CDA): Ik heb het rapport gelezen en ik wil de minister toch in overweging geven om sec het milieueffect van sec de CO₂-omzetting te meten. Dat moeten wij weten, want wij zouden ook nog iets anders kunnen bedenken. Niet dat ik daarop uit ben, helemaal niet, maar ik vind wel dat wij een eerlijk verhaal aan de automobilisten moeten kunnen vertellen. Ik zou dus wel graag het kabinetsvoornemen, te weten 100% afbouw, precies berekend willen zien. Ik zou dit graag door het Planbureau voor de Leefomgeving onderzocht willen hebben. Ik wil weten hoe veel meer groen wij voor hetzelfde geld krijgen.

Staatssecretaris De Jager: CE Delft heeft precies datgene uitgerekend wat u vraagt. Dat staat in het rapport van 105 pagina's.

De heer Koopmans (CDA): Kunt u dan aangeven welk van de modellen kabinetsbeleid is?

Staatssecretaris De Jager: Het dichtst in de buurt komt naar mijn mening de reductie van 0,3 Megaton in 2020, met 100% afbouw. Dat scenario staat in het rapport van CE Delft. Ten tijde van de Kamerberaadslaging, toen wij tot de maatregel hebben besloten, gingen wij nog uit van 0,2 Megaton reductie. Dat was voor de Kamer voldoende om deze ombouw te faciliteren. 0,3 is sowieso meer. Ik ga ervan uit dat het in het rapport staat, want ik heb de cijfers ook gezien. Ik vraag het Centraal Planbureau om een second opinion over de lastenneutraliteit van het Belastingplan. Zo ben ik ook van harte bereid om het Planbureau voor de Leefomgeving te vragen, het rapport

van CE Delft te laten "checken". Bij de behandeling van het Belastingplan spreken wij immers over tarifiering, want dat gaat op 1 januari aanstaande in. Het Planbureau voor de Leefomgeving laat ik dus een mening geven over de scenario's en de resultaten. Ik zal de Kamer daarover rond Prinsjesdag informeren. Overigens schakelt het Planbureau voor de Leefomgeving voor dit soort vragen vaak CE Delft in, want dat is echt hét gerenommeerde bureau op dit gebied.

De heer Koopmans (CDA): Ik twijfel niet aan CE Delft en ook niet aan DHV. Het gaat erom, wat erin gestopt wordt. In box 1, op pagina 7, staan acht modellen, waarbij de modellen 7 en 8 ook nog eens in tweeën worden verdeeld. Welk bpm-systeem is nu het bpm-systeem dat het kabinet gaat uitvoeren? Daar gaat het om. Ik denk dat geen van de modellen het kabinetsbeleid weergeeft, en daarom vind ik dat het Planbureau voor de Leefomgeving het voorgenomen kabinetsbeleid rond de bpm dat wij in het Belastingplan hebben afgesproken even moet nakijken en moet bekijken hoeveel meer milieuwinst er uit het fantastische beleid van de staatssecretaris naar voren komt. Dat wil ik gewoon weten. Dan kunnen wij ook een verhaal vertellen aan de automobilist.

Staatssecretaris De Jager: Ik kan de CO₂-tarifiering en de progressiviteit – er zijn inderdaad verschillende scenario's – zoals wij nu in de wet hebben gezet, specifiek laten toetsten. Ik weet niet zeker dat dit in de scenario's zit. Ik dacht wel dat één scenario heel dicht in de buurt komt van wat wij doen. Ik ben van harte bereid om aan het Planbureau voor de Leefomgeving het scenario nog eens voor te leggen. Ik zeg er wel bij dat men dan twee cijfers moet geven. In de eerste plaats is dat het cijfer voor ceteris paribus. Als wij het cijfer vragen met 100% afbouw, moeten wij met een schuin oog kijken naar het effect van de kilometerbeprijzing, dat ook positief is. Anders is het maar de halve waarheid. Je kunt in het kader van CO₂-reductie niet alleen kijken naar de afbouw. Ik ben bereid om ook dat cijfer te vragen, maar wel met de kanttekening dat je, als je de effectiviteit van een maatregel toetst, ook ceteris paribus moet kijken. Ik zal het Planbureau voor de Leefomgeving daarom vragen en daarover rapporteren bij het komende Belastingplan, zoals er ook een rapport komt van het CPB.

De heer Koopmans (CDA): Voorzitter ...

De voorzitter: Neen mijnheer Koopmans.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel tijd hebt u nog nodig?

Staatssecretaris De Jager: Ik ben nagenoeg klaar. Laat ik afronden, voorzitter.

De voorzitter: Graag.

Staatssecretaris De Jager: Ik ben helder ingegaan op de lastenneutraliteit. Daar heb ik een toezegging over gedaan. Ik ben ingegaan op de beweegredenen van het omzetten van de bpm naar een CO₂-belasting. Dat is niet alleen het milieuedrageseffect, al is dat er ook. Het is eveneens het principe dat de vervuiler betaalt en het is de wens naar een helder en transparanter systeem in de

De Jager

showroom voor de automobilist. Met de labels is het nu immers toch een beetje raar. Ten derde stond er nog iets in van welvaartsverliezen. Daar werd door uw Kamer verder niet naar gevraagd. Dat acht ik terecht, want het is een heel theoretisch verhaal. Heel veel mensen voelen dan misschien inderdaad de 10 zijloen per automobilist als welvaartswinst, als zij bijdragen aan een groener klimaat.

□

Minister Eurlings: Voorzitter. Uw Kamer heeft mij verzocht als minister van Verkeer ook bij dit spoeddebat aanwezig te zijn, vanwege de relaties tussen de ombouw van de bpm en de later in te voeren kilometerprijs. Het onderwerp dat hier vandaag wordt besproken ressorteert primair onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Financiën. Laat ik van mijn kant benadrukken dat de ombouw van bpm en kilometerprijs enerzijds verschillende maatregelen zijn, maar dat het anderzijds wel van belang is, de principes van de kilometerprijs altijd scherp in het vizier te houden.

Uitgangspunt bij de ombouw van de bpm is het principe dat de vervuiler betaalt. De staatssecretaris zei het al. Het kopen van een zuinige en milieuvriendelijke auto moet aantrekkelijker worden. Uitgangspunt bij de kilometerprijs is met name het betalen voor het gebruik van de auto in plaats van het bezit. Niet de auto duur op de oprit hebben staan of voor je huis, maar betalen per kilometer die je rijdt en geen vaste belastingen meer. U kent die uitgangspunten. Duidelijk is echter eveneens dat wij natuurlijk ook met de kilometerprijs beogen, milieuvriendelijke auto's aantrekkelijker te maken. Waar de op dit moment in afbouw zijnde bpm meer een CO₂-karakter krijgt, onderzoek ikzelf, zoals door uw Kamer aan mij is verzocht, voor de kilometerprijs van de toekomst de mogelijkheden en effecten van een kilometerprijs onder andere gedifferentieerd naar CO₂-uitstoot. Wij komen daar nog over te spreken. Wij bezien ook met het maatschappelijk middenveld welke opties er zijn tot differentiatie, wat de effecten daarvan zijn, zonder aan de principes van de kilometerprijs afbreuk te doen.

Ik kom over die principes te spreken. Ik zie wat dat betreft een belangrijke overeenkomst tussen de discussie over de oude bpm die wij nu hebben en die naar nul gaat verdwijnen, en de kilometerprijs van de toekomst. Een van die principes is dat van eerlijkheid. Niet meer betalen, maar anders betalen. Daarom vind ik de discussie die u hier vandaag uit en te na hebt gevoerd over lastenneutraliteit belangrijk. Bij de ombouw van de bpm wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de kosten voor de automobilist niet hoger mogen worden. Als minister van Verkeer hecht ik er zeer aan dat er geen enkele twijfel aan mag bestaan dat de ombouw van de bpm naar een CO₂-grondslag echt lastenneutraal gebeurt. Daar mag geen enkele twijfel aan gaan ontstaan. Als die twijfel namelijk wel ontstaat, doet dat afbreuk aan de geloofwaardigheid, ook van de latere kilometerprijs. Daarom vind ik het van belang dat de staatssecretaris van Financiën zo nadrukkelijk heeft toegezegd dat hier ieder jaar de vinger aan de pols zal worden gehouden en dat dit ook wordt gecontroleerd. Ik acht dat een prima garantie dat er geen kostenverhoging zal optreden.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Dit verhaal klinkt natuurlijk veel te mooi, want het is helemaal niet waar wat u zegt. Met de kilometerheffing, met het rekeningrijden gaat u de automobilisten hetzelfde laten betalen, terwijl zij minder kilometers rijden. De prijs per kilometer gaat dus omhoog. Dat is wel degelijk een lastenverzwaring. U moet wel eerlijk zijn en zeggen: ik wil dat mensen minder in die auto stappen. Dat is de bedoeling van uw beleid. Ze gaan hetzelfde betalen voor minder kilometers.

Minister Eurlings: Dat is een verkeerde voorstelling van zaken. Met het huidige systeem betaalt de automobilist vandaag heel wat meer per kilometer dan een halfjaar geleden. Hij rijdt namelijk minder, maar ziet daar niets positiefs van terug in zijn beurs. Dat is de ellende van het huidige systeem. Je betaalt of je rijdt of niet en nu mensen een stuk minder rijden dan een halfjaar geleden, betalen zij nog steeds hetzelfde, dus meer per kilometer. Wat is nu het uitgangspunt van de kilometerprijs? Wij steken gelijk over, hoe het ook zij. Als de automobilist hetzelfde blijft rijden, dan betaalt hij hetzelfde. Zou hij meer gaan rijden bij de overgang naar het nieuwe systeem, dan betaalt hij minder per kilometer. Gaat hij echter minder rijden, dan steek je over en dan moet je ook dat financiële gat vullen. U weet hoe het is. De vooruitzichten waren nu dat men 9% minder zou gaan rijden. Als dat zo is, dan moet dat gat technisch worden gevuld, maar als men even veel blijft rijden, gebeurt dat niet. Het is dus helemaal niet zo dat je meer gaat betalen als doel op zich, het is alleen wel zo – dat is bij iedere stelselovergang – dat de overheid niet met een gigantisch financieel gat achter moet blijven op het moment dat er van oud naar nieuw wordt gegaan. Het is dus gelijk oversteken, maar vanaf dat moment word je beloond als je minder rijdt, als je milieuvriendelijker rijdt en als je 's ochtends buiten de spits gaat rijden. Ik vind dat een eerlijk verhaal. Ik vind het veel en veel beter dan het systeem dat wij op dit moment hebben. Niet kiezen voor de kilometerprijs is wel kiezen voor het huidige systeem. Ook dat is een kant van de zaak.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb hier tweeënhalf jaar lang gehoord dat de minister iets aan de files gaat doen met het rekeningrijden. Hij wil de mensen de auto uit door een financiële prikkel, zodat zij minder in die auto stappen omdat het te duur voor hen wordt. Dat is zijn beleid. Als hij zegt dat dit qua opbrengst neutraal is voor de overheid, dan zeg ik dat als mensen minder gaan rijden en de opbrengst neutraal blijft, dan per kilometer meer moet worden betaald. Dat is simpele wiskunde, dat kan de minister ook.

Minister Eurlings: De heer Madlener heeft in ieder geval goed onthouden waar ik voor sta, inderdaad voor minder files. Ik dank hem daarvoor, dat kan hij meenemen naar Brussel, want dit hebben wij bij hem kunnen overbrengen. Wij doen dit natuurlijk niet alleen met de kilometerprijs. Wij willen dit bereiken door het beter benutten van de wegen, maar ook door veel meer wegen aan te leggen. De Kamer kent mijn doel: per jaar twee keer zo veel weggestroken aanleggen als de regeringen hiervoor. Die kilometerprijs gaat ook helpen, en wel op twee manieren. Als het nieuwe systeem werkt en er wordt minder gereden, dan wordt er ook minder betaald. Nogmaals, er wordt gelijk overgestoken, anders krijgen wij een groot financieel gat. Ik heb sowieso eerder

Eurlings

aangegeven dat hoe het ook zij, de automobilist in het nieuwe systeem bij de overgang minder zal betalen dan op dit moment in het oude systeem. Ook dat is zeer belangrijk. Het voordeel werkt echter ook andersom. Als er in de toekomst veel meer gereden zal worden – dat lijkt mij een natuurlijke verwachting als wij een beetje realistisch durven te zijn en willen dat de economie weer gaat groeien – dan is de automobilist in het nieuwe systeem linksom of rechtsom beter uit, want of de prijs per kilometer gaat naar beneden, of wij hebben veel meer geld om nieuwe wegen aan te leggen. In het huidige systeem zit deze werking niet. Ik vind het dus een eerlijk systeem, omdat het geld dat binnenkomt rechtstreeks vloeit in het infrafonds waarvan wij nieuwe infrastructuur kunnen aanleggen. De mobiliteit betaalt het dus zelf en dat vind ik een eerlijk principe.

Ik denk dat de heer Koopmans en anderen een punt hebben als het gaat om het milieueffect. Daarover moet geen twijfel zijn. De staatssecretaris heeft met kracht zijn vertrouwen in het CE-onderzoek betoogd. Ik denk dat het prima is dat de audit door het Planbureau voor de Leefomgeving wordt gedaan, om iedere onduidelijkheid te voorkomen. Wij moeten de feiten laten spreken en als er verschillende beelden zijn, is het prima om daar nog een keer met een audit naar te laten kijken. Het gaat ons allemaal om het resultaat – zo ken ik de ANWB, RAI-BOVAG en alle organisaties die intens en intensief met ons contact hebben – en daar kunnen wij elkaar weer snel in vinden. Het is dus van belang dat wij een gezamenlijk beeld van de werkelijkheid krijgen. Ik zeg dit ook omdat ik zeer hecht aan het draagvlak, ook voor de kilometerprijs, een zeer breed draagvlak van natuur- en milieuorganisaties tot en met ANWB en RAI-BOVAG, een draagvlak waarvoor de door mij zeer gewaardeerde Paul Nouwen jarenlang zijn best heeft gedaan. In die lijn wil ik verder werken, met altijd zijn principes van eerlijkheid en draagvlak bovenop. Als wij daaraan vasthouden, dan komt de kilometerprijs er, daar ben ik van overtuigd. Als wij die principes zouden laten lopen, dan komt die er niet, daar ben ik ook van overtuigd, maar ik ga voor het eerste en niet voor het tweede.

De heer **Tang** (PvdA): Ik vroeg mij af of de minister bereid is om na te gaan in hoeverre DHV maatschappelijke kosten-batenanalyses doet voor het Rijk en of hij bereid is die resultaten naar de Kamer te sturen. Ik vraag het aan deze minister, omdat maatschappelijke kosten-batenanalyses eerder bij de minister van Verkeer en Waterstaat lijken te liggen.

Minister **Eurlings**: Dit vergt wel even afstemming. Als u het goed vindt, kom ik hierop met de staatssecretaris van Financiën schriftelijk terug.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende:

- dat de CO₂-heffing op personenauto's een enorme lastenverzwaring van gemiddeld € 1600 per nieuwe auto betekent;
- dat de CO₂-heffing geen substantieel milieueffect heeft en dus alleen dient om de automobilist zwaarder te belasten;
- dat de stapsgewijze wijziging van belastingsystematiek jaarlijks een enorme last betekent voor het bedrijfsleven;

spreekt als haar mening uit dat ombouw van de bpm tot een CO₂-heffing op personenauto's niet moet doorgaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (31492).

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben niet overtuigd door het verhaal. Ik heb wel bewondering voor de minister, maar in dit geval in het bijzonder voor de staatssecretaris. Met een enorm verhaal waarin hij eigenlijk niet echt op de cijfers inging, kondigde hij de lastenverzwaring aan. Hij zei dat de automobilist dit zal ervaren als een lastenverlichting. Ik moet hem een compliment geven. Ik vond Hans Klok altijd een wereldfiguur, in de zin dat hij echt een illusionist is die je dingen laat zien waarvan je weet dat ze niet kloppen. De grootste illusionist is deze regering en deze staatssecretaris, want elk jaar verhoogt hij de lasten met minstens 0,5 mld. voor de automobilist.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun antwoorden. "Meer groen voor hetzelfde geld". Dat was de tekst die de heer Tang uitsprak. Ik ben het daar erg mee eens. Voor hetzelfde geld is nu geborgd, omdat de staatssecretaris duidelijk is geweest: er komt een jaarlijkse toetsing door het CPB en op gedragseffecten – namelijk als mensen een zuiniger auto gaan kopen, wat wij ook hopen – worden de tarieven niet naar boven aangepast. Dank voor die toezegging. Dat is geen illusie, maar verstandig beleid.

Ik dank de staatssecretaris ook voor het feit dat hij het Planbureau voor de Leefomgeving laat uitrekenen wat het effect is van de CO₂-ombouw voor het milieu. Dat is heel belangrijk. De minister van Verkeer en Waterstaat was daar ook scherp in. Wij moeten met elkaar draagvlak houden voor het beleid dat wij willen voeren. Daarom heb ik niet de behoefte om een motie in te dienen of in een procedurevergadering nog naar onderzoeken te vragen. Wij zien die met Prinsjesdag komen en wij zullen dan ook kijken naar de milieueffecten.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Dit was weer het oude liedje. Hoeveel meer gaat de automobilist betalen: een beetje meer of veel meer? Wij weten allemaal dat dit soort stelselwijzigingen veel geld kost, want je moet het hele systeem ombouwen en iedereen moet er weer aan wennen. Het gaat er nooit eens om hoeveel minder de automobilist gaat betalen. Het wordt altijd maar meer of het blijft hetzelfde, maar het wordt nooit minder. De PVV

Madlener

staat voor belastingverlaging. Wij willen een ander kabinet. Het wordt straks een politieke vraag bij de verkiezingen: wat wil Nederland? Wanneer het kabinet drie kolencentrales bouwt en niet kiest voor kernenergie is iedere milieumaatregel en iedere minuscule milieuwinst gewoon een onzinverhaal. Dat weet de coalitie ook wel.

Ik dien de volgende motie in om te stoppen met deze ombouw.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kans zeer groot is dat de ombouw van de bpm tot een CO₂-heffing de automobilist meer geld gaat kosten;

verzoekt de regering, de CO₂-heffing te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (31492).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank beide bewindspersonen hartelijk voor de uitgebreide toelichting, soms iets te uitgebreid. Het was weer bijna een college, met name van de staatssecretaris. Soms zijn wij dat meer van de minister gewend.

Ik denk dat het goed is dat dit nog eens helder op een rijtje is gezet, ook al denken partijen hierover anders. Ook buitengewoon veel dank voor de beide toezeggingen, om hiernaar bij het Belastingplan te kijken en om het Planbureau voor de Leefomgeving ernaar te laten kijken. Ik denk dat dat uiteindelijk de doelstelling is geweest van dit kabinet om deze maatregel zorgvuldig in te voeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. In de beantwoording van het kabinet heb ik geen woord Spaans gehoord. Ik zou tegen de twee bewindsliden willen zeggen: jongens, ga vooral zo door, want jullie zijn volgens mij op de goede weg. De branche adviseer ik om te kiezen voor nieuwe vormen en gedachten en er niet langer voor te kiezen om de hakken in het zand te zetten bij het streven naar meer groen en naar milieuvriendelijker auto's. Ik vind het jammer dat de branche kiest voor bijna subversieve activiteiten en voor oplossingen van gisteren, in plaats van te kiezen voor oplossingen voor overmorgen.

Ik vind het verder prima dat de kostenneutraliteit en de groene effecten nog "effe" worden gecheckt. Daar ben ik op zich niet op tegen. Ik snap dat de staatssecretaris zo'n check toezegt, maar eigenlijk is het flauwekul. CE wordt weer ingeschakeld, terwijl het CPB voortdurend van allerlei plannen van het kabinet checkt. Als mijnheer

Koopmans, ons opgewonden standje in dit debat, daardoor echter gelukkig wordt, wie ben ik dan om daar dwars voor te gaan liggen?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik maak bezwaar tegen het feit dat mevrouw Van Gent het Centraal Planbureau neerzet als een dom clubje ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat zijn uw woorden, mijnheer Koopmans, niet de mijne.

De heer **Koopmans** (CDA): ... als een dom clubje dat, als het een rapport van CE mag beoordelen, CE daarvoor inschakelt. Dat gelooft mevrouw Van Gent toch zelf niet?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb de woorden "dom clubje" niet in de mond genomen. Dat zal de heer Koopmans wel gehoord hebben, want over het algemeen is er niets mis met zijn oren. Hij krijgt een toezegging van het kabinet die eigenlijk op niets is gebaseerd. Als hem dat echter gelukkig maakt, dan vind ik het prima, maar eigenlijk vind ik het volstreekte flauwekul. De informatie die wij van het kabinet hebben gekregen en die wij ook bij de indiening van het Belastingplan zullen krijgen, is al op orde. Ik vind het goed nieuws dat wij meer groen krijgen voor hetzelfde geld en dat wij minder gaan betalen voor milieuvriendelijke auto's.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn korte bijdrage en de staatssecretaris voor zijn uitgebreide college. Meer groen voor hetzelfde geld is de kern van dit debat. De bewindspersonen hebben de dubbele garantie afgegeven door stempels van de planbureaus te vragen en te geven. Dat is een goede zaak, want de doelstelling "meer groen voor hetzelfde geld" moet voorop staan en gegarandeerd worden.

Stempels kunnen niet zomaar worden gegeven. Mijn bezwaar tegen het bureau DHV is ingegeven door het feit dat dit bureau zijn onderzoek zelf het stempel MKBA geeft. Ik vind dat dit stempel niet op elk onderzoek past. Ik ben bereid om het woord "charlatan" in te trekken als DHV zelf een stempel gaat vragen. Ik daag het bureau dus uit om een second opinion te vragen bij een van de planbureaus, om te bezien of het onderzoek de toets der kritiek kan doorstaan. Ik vermoed dat dit niet het geval is.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vraag de heer Tang om nooit meer te spreken over "meer groen voor hetzelfde geld". Dankzij hem is er de milieubelasting op energie. Ik heb zojuist mijn energierekening ontvangen. Daarop drukt een zeer forse lastenverzwaring. Die geldt voor alle Nederlanders. Laat de heer Tang dus alsjeblieft niet spreken over "meer groen voor hetzelfde geld". Hij jaagt Nederlanders op kosten met al zijn milieusubsidies en -heffingen.

De heer **Tang** (PvdA): Mijnheer Madlener, u voert struisvogelpolitiek. Het valt mij keer op keer op dat de PVV de kop in het zand steekt. Uw partij kijkt alleen naar vandaag en niet naar morgen. U wilt bezuinigen op innovatie, milieu en klimaat. U helpt het plan naar de knoppen door alleen nu en vandaag daarbij een rol te laten spelen. U hebt geen oog voor de toekomst.



De heer Aptroot (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

De heer **Madlener** (PVV): De heer Tang gaat niet in op mijn woorden. Hij spreekt over "meer groen voor hetzelfde geld". Dat gaat wellicht op voor dit debat, maar niet voor de milieuheffing op energie. Iedere Nederlander betaalt honderden euro's milieuheffing dankzij de heer Tang. Dat is niet "meer groen voor hetzelfde geld", maar "hopelijk iets meer groen voor veel meer geld".

De heer **Tang** (PvdA): Ik begrijp niet goed waarop de heer Madlener dit baseert. Het kabinet heeft een beleid van vergroening ingezet. Dat betekent inderdaad dat milieuvervuillende activiteiten meer worden belast, maar tegelijkertijd dat arbeid minder wordt belast. Dat is een buitengewoon verstandige keuze van het kabinet. Dat is niet alleen goed voor het milieu en het klimaat, en ik weet dat de heer Madlener daar niet gevoelig voor is, maar het maakt ons ook minder gevoelig voor schokken in de energieprijzen. Het is goed voor de veiligheid van Nederland. Daar zou de heer Madlener zich ook zorgen over kunnen maken, maar dat doet hij niet. Hij zegt alleen maar dat elke belastingverhoging fout is en kijkt niet naar wat er tegenover staat. Dat is een kortzichtigheid die hem niet siert en waarmee hij ons land geen dienst bewijst.

De heer **Madlener** (PVV): Feit blijft dat ik de heer Tang in andere commissies nooit hoor zeggen "meer groen voor hetzelfde geld", want Nederlanders betalen tweemaal zoveel voor hun stroom dan onze burens. Dat komt door zijn zogenaamde groene beleid. Als hij drie kolencentrales bouwt en geen kernenergie wil, is hij ook nog eens heel slecht bezig voor het milieu. Ik vind dat hij een veel te grote broek aantrekt.

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb meerdere malen gezegd "meer groen voor hetzelfde geld", onder andere in een debat met de heer Tony van Dijk van de PVV-fractie. Het is voor mij essentieel ervoor te zorgen dat Nederland en Europa minder afhankelijk worden van de grillen van de oliepijzen. Alleen al om die reden mogen wij daar toch eens over nadenken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik houd wel van een stevig debat onder elkaar, maar ik heb er al eerder bezwaar

tegen gemaakt dat de heer Tang van een bureau, in dit geval DHV, zegt dat het charlatans zijn. Ik heb gezegd dat hij dat moet terugtrekken en zijn excuses moet aanbieden. Nu wil hij dat wel doen als DHV een tegenrapport op zijn eigen rapport laat maken. Ik ben van mening dat wij zo niet met derden mogen omgaan. De heer Tang kan inhoudelijk kritiek leveren op het rapport, maar hij kan niet mensen van buiten de Kamer ervan beschuldigen dat ze charlatans zijn en ze zelf met het tegenbewijs te laten komen. Zo gaan wij niet met mensen buiten het Binnenhof om en de heer Tang moet gewoon zijn woorden terugnemen.

De heer **Tang** (PvdA): Dat doe ik niet. De heer Aptroot probeerde mij zojuist ook al woorden in de mond te leggen. Ik neem mijn woorden niet terug. Voor alle duidelijkheid merk ik op dat dit de MKBA geen dienst bewijst. Er mag niet zomaar een stempel op worden geplakt. Overigens hebben wij het kabinet gevraagd eens naar de planbureau te gaan. Ik zie niet in waarom wij dat andere organisaties dan niet kunnen vragen. Voor de goede orde moet de heer Aptroot weten dat het bij elke MKBA een goed gebruik is om een second opinion te vragen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik constateer dat de fractie die de verruwing zo erg vindt, op een schandalige manier spreekt over mensen van buiten het Binnenhof. Het siert de heer Tang en de PvdA-fractie absoluut niet. Hij moet zich echt schamen.

De heer **Tang** (PvdA): Dit zijn opvallende woorden van iemand die gedurende het gehele debat plat populistische taal heeft gebruikt. Hij wil het kabinet niet geloven met als gelegenheidsargument dat hij liever ziet dat de belastingheffing op auto's omlaag gaat. Laat hij daar eerlijk vooruit komen en niet elk gelegenheidsargument aangrijpen om zijn standpunt uit te dragen. Dat vind ik nu vrij plat. Tot dusver heeft de heer Aptroot juist minachting getoond voor feiten en analyses en het is niet meer dan plat populisme waarin de VVD-fractie nu is beland. Het zal deze fractie niet helpen.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. De SGP-fractie heeft met belangstelling en instemming kennisgenomen van de toezegging dat de lastenneutraliteit doel is en blijft. Het is een harde randvoorwaarde en wij wachten de voorstellen rond het Belastingplan af. Wij zullen er uiteraard op toezien hoe ze uitpakken. Er is ook toegezegd de tarieven eventueel jaarlijks bij te stellen. Het gaat natuurlijk om de milieuwinst. "Meer groen voor hetzelfde geld". Wij wachten de voorstellen, gepreciseerd in het Belastingplan af. De kilometerbeprijzing is weer een ander verhaal en een ander traject.

Ik heb mij over een punt verbaasd. Het was onbevangen en openhartig van de staatssecretaris toen hij zei dat het rapport van CE Delft, dat in opdracht van VROM tot stand is gekomen, hem niet bekend was. Hij wist immers dat het rapport eraan zat te komen. Hij suggereerde dat hij er niets van wist. Toen dacht ik dat dit mij binnen een kabinet niet voor een tweede maal zou gebeuren. Als dit binnen mijn fractie zou gebeuren, zou ik met de vuist op tafel slaan.

□

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Even voor de duidelijkheid: wij wisten natuurlijk wel dat het onderzoek liep, maar niet dat het nu al uit zou komen. Dat kwam wel goed uit. De heer Koopmans zei dat ik het naar de Kamer heb gestuurd, maar dat is niet juist. Ik wist niet dat het rapport op die dag naar buiten zou komen en al helemaal niet dat er een persbericht bij zat van CE Delft. Ik heb met interesse kennisgenomen van beide zaken. Wij wisten dus dat het onderzoek liep. Financiën is daar ook bij betrokken, al was het maar omdat wij de cijfers hebben verschaft die CE als onderzoeksbureau nodig had.

Ik dank de Kamer voor de steun voor de omzetting van de bpm in de CO₂-belasting. Dat is volledig in lijn met de breed door de Kamer aangenomen motie en de behandeling van het Belastingplan vorig jaar. Wij hebben dus al op twee momenten over deze kwestie in de Kamer gesproken. Ik heb verder een toezegging gedaan over de lastenneutraliteit en de check van de voordelen van deze omzetting. Ik denk bijvoorbeeld aan de milieuvoordelen. Dat is ook de winst van dit debat. De ANWB en BOVAG-RAI hebben hier ook kennis van genomen en ik ben blij dat wat dit betreft de kou uit de lucht is. Het overleg met deze organisaties zal ik dus met veel plezier voortzetten. Ik ga ervan uit dat wij in dit soort dossiers samen kunnen blijven optrekken.

Wij gaan de omzetting dus realiseren. In het kader van het Belastingplan zullen wij erover rapporteren. Dan kunnen wij er weer in de Kamer over spreken. Dat is ook toegezegd. Dit geldt zowel voor het gestelde over "hetzelfde geld" als over het groene. Ik zeg erbij dat er naast het gestelde over het groene sprake is van meer overwegingen bij de Kamer om hierover in positieve zin te besluiten. Het gaat om het internaliseren van de milieukosten, geabstraheerd van de gedragseffecten als zodanig. Dit betreft gewoon het feit dat de vervuiler betaalt. Daarnaast gaat het om een evenwichtiger systeem van financiële prikkels. Ten slotte gaat het om een helderder beeld voor de consument als hij in de showroom voor de keus staat om al of niet een auto te kopen. Hij heeft dan niet meer het huidige diffuse beeld dat voor een zuinige auto nu soms nog een boete wordt geheven vanwege het milieu. Dat is heel vreemd. Het vierde element is dat de aanschaf van een innovatieve auto wordt beloond doordat die zuiniger is. Dat krijg je als financiële prikkel mee. Daarnaast gaat het om de gedragseffecten, dus de milieueffecten waaraan CE Delft uitgebreid aandacht heeft besteed. Daaraan wordt ook aandacht besteed in het Belastingplan, inclusief een check van het Planbureau voor de Leefomgeving.

De **voorzitter**: De heer Koopmans heeft een vraag, maar ik wijs de leden er eerst op dat een aantal van u over een kwartier wordt verwacht in een ander debat met de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik verzoek u daar enigszins rekening mee te houden.

De heer **Koopmans** (CDA): De staatssecretaris begrijpt toch wel dat wij steun onder voorwaarden geven. Met Prinsjesdag zullen wij aan de hand van de uitkomsten onze mind opnieuw opmaken.

Staatssecretaris **De Jager**: Het is altijd aan de Kamer om in het kader van het Belastingplan te toetsen wat er wel

of niet gebeurt. De lastenneutraliteit werd in de motie als voorwaarde genoemd. Aan die voorwaarde is sowieso voldaan. Het staat de Kamer verder vrij om met mij te debatteren over de maatregelen in het kader van het Belastingplan. Wij doen dat op dat moment, maar ik voer de motie van de Tweede Kamer wel degelijk uit. Het lijkt er nu een beetje op alsof ik verantwoording aan de Kamer afleg, maar ik voer gewoon een motie uit. De voorwaarden die daarin staan, voer ik helemaal uit. Ik rapporteer daarover en dan heeft de Kamer weer uitgebreid de mogelijkheid om daarover met mij van gedachten te wisselen. Als zij dat wil, kan er weer iets worden veranderd.

De heer **Koopmans** (CDA): En door dit debat moet het de staatssecretaris duidelijk zijn dat meer groen ook een randvoorwaarde is. Aan de hand van de rapportage van het Planbureau voor de Leefomgeving zullen wij bezien wat deze maatregel oplevert. Ik hoop met de staatssecretaris dat het een fantastisch resultaat is, maar als er iets heel anders uit zou komen, hebben wij op dat moment nog een gesprek. Voor ons is het namelijk een buitengewoon belangrijke randvoorwaarde.

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Het is goed dat de heer Koopmans zich zo druk maakt over de vergroening en de CO₂-reductie. Die is inderdaad ook heel belangrijk. Ik ben er blij om dat die voor de heer Koopmans zo belangrijk zijn, dat het milieueffect van deze maatregel heel erg belangrijk is. Wij zullen aan de Kamer rapporteren. Ik zal hem vaker aan deze opmerking en aan dit gevecht voor de optimale milieumaatregel herinneren in deze Kamer.

Ik kom vervolgens bij de moties. De motie-Aptroot op stuk nr. 12 was kennelijk voor het debat opgesteld. Ik vind het echt vreemd – ik maak daar ook bezwaar tegen – dat die al begint met de feitelijk onjuiste constatering dat het een lastenverzwaring betekent. In de brief was dat al weggenomen, maar ten minste in dit debat is dat ook weggenomen. Ik heb de motie verder gelezen, maar zij gaat zo door. Ik ontraad de motie. Dat zal niet verbazen.

In de motie van de PVV op stuk nr. 13 wordt de regering verzocht om de CO₂-heffing te schrappen. Ook uit de beraadslagingen van dit kabinet is gebleken, dat wij dat niet voornemens zijn. Wij voeren een vurige wens van de Kamer uit. Wij als kabinet zijn consistent. Ik mag hopen dat de Kamer dezelfde consistentie betracht tegenover het kabinet. Daarom ontraad ik deze motie.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Aan het slot van dit debat wil ik een opmerking maken. Ik heb het ook vanuit mijn portefeuille een goed debat gevonden. Er zijn veel woorden gewisseld in dit levendige samenzijn. Ik benadruk nogmaals dat ik zelf de insteek van alle partijen bij het platform-Nouwen, zeer zeker de insteek van de ANWB en RAI-BOVAG, zeer waardeer. Zij zijn goed bezig met het bevorderen van mobiliteit en duurzaamheid. Als wij onze toezeggingen rond de jaarlijkse check op lastenneutraliteit en de audit door het Bureau voor de Leefomgeving op een goede manier vormgeven, hoop ik dat dat beelden en een beeld van de werkelijkheid oplevert zoals die zal zijn, waar wij ons gezamenlijk met deze zeer gewaardeerde partners achter kunnen scharen,

Eurlings

zodat wij dan ook gezamenlijk verder kunnen. Dat is de winst van dit debat en daar wil ik eenieder voor danken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de bewindslieden voor hun komst naar de Kamer.

De vergadering wordt van 12.50 uur tot 13.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 27 mei 2009 over **kabinetsmaatregelen voor de woningmarkt in verband met de economische crisis**.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik heb twee moties. De eerste dien ik in voor mijn collega Agema.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de rijke woningbouwcorporaties nu met 320 mln. worden ondersteund met crisismaatregelen;

overwegende dat juist de particuliere woningbezitter die nu massaal in de problemen is geraakt amper ondersteund wordt;

verzoekt de regering, minimaal de helft van de 320 mln. toe te wijzen aan maatregelen die de particuliere woningbezitter ondersteunen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Madlener en Agema. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (27562).

De heer **Van Bochove** (CDA): De motie heeft een volstrekt open einde. Particuliere woningbezitters worden ondersteund, maar waaraan denkt de heer Madlener in dit verband?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij willen in ieder geval de helft van het geld beschikbaar stellen aan mensen die nu in de problemen zijn geraakt. Ik laat open welke maatregelen dat moeten zijn. Ik verwacht op dat punt voorstellen van het kabinet. Die zullen wij beoordelen op het moment dat zij er zijn. Dat moet echter wel snel gebeuren.

De heer **Van Bochove** (CDA): De heer Madlener reserveert dus een bepaald bedrag waarvan het onduidelijk is hoe dat moet worden besteed. Het is aan het kabinet om daarover eens rustig na te denken, als het maar voor een bepaalde doelgroep wordt besteed. Er

wordt ook geen concrete invulling van een bepaalde belastingmaatregel, een subsidie of wat dies meer zij genoemd.

De heer **Madlener** (PVV): Het zouden belastingmaatregelen kunnen zijn. Ik wil het aan de minister overlaten om daarover goed na te denken. Er worden immers ook andere maatregelen getroffen, je moet dat in samenhang bekijken. Er rustig over nadenken? Nee, het moet wel snel. De problemen zijn nu groot. Ik vraag de minister om snel met voorstellen te komen die wij vervolgens kunnen beoordelen.

Voorzitter. Mijn tweede motie is eigenlijk een oude motie. Ik heb eerder gevraagd om eens anders naar het Groene Hart te kijken, om het slot van het Groene Hart af te halen. Er liggen veel kansen om daarvan een kloppend hart te maken. De Kamer heeft die motie destijds niet gesteund. Wie schetste mijn verbazing toen ik hoorde dat minister Van der Laan het eigenlijk wel een goed idee vond om het slot van het Groene Hart te halen en na te denken over een ander invulling? Voor de helderheid: het gaat er niet om het gebied vol te bouwen, maar om het meer te zien als een gebied met mogelijkheden voor wonen, werken en recreatie. Ik dien deze motie in en reken op steun van de Kamer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Groene Hart veel kansen biedt voor wonen, werken, natuur en recreatie;

overwegende dat het Groene Hart qua ruimtelijke ontwikkeling op slot lijkt te zitten;

verzoekt de regering om een ontwikkelingsvisie op te stellen voor het Groene Hart waarin wonen, werken, natuur en recreatie naar een hoger plan worden gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (27562).

De heer **Jansen** (SP): In de afgelopen 25 jaar is het aantal woningen in het Groene Hart harder gestegen in relatie tot het aantal inwoners dan het aantal woningen op locaties die daarvoor waren aangewezen, namelijk in de grotere gemeenten en in de periferie daarvan. Er is dus al meer gebouwd in het Groene Hart dan in de gebieden die daarvoor waren bestemd. Wat is dan de meerwaarde van deze motie? In feite gebeurt het allang. Of moeten er nog een paar schepjes bovenop? Hoeveel schepjes moeten dat dan zijn?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Er wordt in het Groene Hart gebouwd, maar dat gebeurt op een houtje-touwtje manier. Ieder plaatsje doet wat. Het is goed om na te denken, om een visie te ontwikkelen. Die