

Aan de leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat  
uit de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

Utrecht, 17 oktober 2008  
ons kenmerk MVB/jc/081017.113  
contactpersoon drs. M.P.W. van Biezen  
onderwerp AO Anders betalen voor mobiliteit

Geachte leden van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,

Donderdag 23 oktober heeft u een Algemeen Overleg met de minister van verkeer en Waterstaat over Anders Betalen voor Mobiliteit. Natuur en Milieu maakt zich zorgen over de (tijdige) uitvoering van de motie Van der Ham/Duyvendak (31505, nr 59) die breed door uw Kamer is gesteund. De motie vraagt voorafgaande aan het wetsvoorstel om uitgewerkte en doorgerekende milieuscenario's naar tarief en milieugrondslag van de kilometerprijs en dringt aan op het uitwerken van gekwantificeerde milieudoelen, zowel voor CO2 als voor verbetering luchtkwaliteit. Dit onderzoek moet echter nog starten. Er zal dus een wetsvoorstel naar de Raad van State zonder een op onderzoek gebaseerde keuze over de milieugrondslag en (mate van) tariefdifferentiatie naar omvang van milieuvuiling. We vragen u daarom de volgende punten te benadrukken in uw overleg met de Minister.

### **1. Voorkeursvariant milieudifferentiatie opnemen in Wetsvoorstel richting Raad van State**

Natuur en Milieu wil dat een voorkeursvariant ten aanzien van de milieudifferentiatie in de tarieven wordt opgenomen in het wetsvoorstel dat naar de Raad van State gaat. Een voorkeursvariant die uitgaat van een grondslag gebaseerd op daadwerkelijke emissies, zowel voor CO2 als luchtkwaliteit (NOx, fijn stof) en die rekening houdt met compensatie van het accijnsverschil tussen diesel en benzine. Natuur en Milieu is voorstander van sterke tariefdifferentiatie. Op dit moment zijn zowel de grondslag als de bandbreedte van de tarieven nog onduidelijk.

### **2. Met spoed uitwerken milieuscenario's naar tarief en grondslag**

Wij vragen u bij de minister aan te dringen om op korte termijn te komen met uitgewerkte en doorgerekende milieuscenario's naar tarief en grondslag van de kilometerprijs, zoals gevraagd in de breed gesteunde motie Van der Ham/Duyvendak (31505, nr 59).

Natuur en Milieu vindt het zorgwekkend dat dit onderzoek er niet ligt voordat een wetsvoorstel naar de Raad van State gaat. We pleiten voor duidelijkheid voorafgaande aan de Raad van State omdat keuzes zo snel mogelijk moeten plaatsvinden, zowel vanuit overwegingen van draagvlak als van praktische uitvoerbaarheid. Tariefdifferentiatie, milieugrondslag en milieudoel zijn geen kleine besluiten die makkelijk achteraf nog kunnen worden veranderd. Het gaat dan met name over de mate van differentiatie (kunnen bijvoorbeeld tarieven per kilometer op basis van emissies tussen auto's verschillen van 0 tot 30 cent per kilometer?) en de grondslag (CO2, PM10 en NOx, welke methodiek wordt daarbij gehanteerd?). Kiezen voor absolute emissies betekent bijvoorbeeld ook dat snel gewerkt moet gaan worden aan emissieregistratie van oudere auto's door de RDW of dat daarvoor een alternatief gevonden moet worden.

### **3. Wenselijk uit te werken milieuscenario tariefdifferentiatie**

Wij vragen u er bij de minister op aan te dringen in ieder geval het volgende milieuscenario te onderzoeken (te zien als het Meest Milieuvriendelijk Alternatief):

- Sluit bij de CO2 differentiatie aan bij de systematiek voor de omzetting van de BPM naar CO2 grondslag. Ga hierbij uit van een sterk progressief stelsel op basis van absolute CO2 uitstoot, inclusief het behoud van de bonussen op basis van de energielabels.
- Sluit voor de differentiatie naar emissies met effect op de luchtkwaliteit aan bij de bestaande Euroklassen voor benzine en diesel. Dit is te zien als een toeslag op de CO2 tarieven. Hier kan gedacht worden aan:  
Diesel: Euro 6= geen opslag, Euro 4, 5: gemiddelde opslag, Euro 3: hoge opslag en Euro 0-2 hoogste opslag (Euro 2-3 met roetfilter minder opslag dan zonder roetfilter)  
Benzine: >Euro 4= geen opslag, Euro3= kleine opslag, Euro 0-2 gemiddelde opslag.  
 Diesels stoten nu eenmaal veel meer NOx en fijnstof uit dan benzine motoren. Bij afschaf van MRB en BPM moeten ongewenste aankoop en gebruiks-effecten via de kilometerprijs geregeld gaan worden.
- Compenseer accijnsverschil brandstof diesel en benzine (compensatietoelage) voor personenauto's. Omdat diesel auto's veel minder accijns betalen (ruim 30 ct/l) zou een gelijke kilometerprijs dieselauto's bevoordelen. Een level playing field begint met gelijke fiscale behandeling en vervolgens een eerlijke behandeling obv feitelijke milieu-uitstoot. Nu wordt deze accijnscompensatie via de brandstoftoelagen in de MRB verrekend.
- Bovenstaande blijft het meest dicht bij het huidige systeem van milieusturing in de MRB en BPM. Toch gaan er stemmen op dat dit te ingewikkeld is voor de kilometerprijs en dat aan een beperkt aantal groepen en tariefklassen gedacht moet worden. Dit is de grootste bedreiging voor een (milieu-) effectief systeem. En wat de uitvoering betreft, dat gaat nu met het huidige zeer fijn gedifferentieerde systeem ook heel goed.
- Een extra optie is door de VNG aangegeven. Wij zien er veel in om dit in het aangekondigde onderzoek naar milieuscenario's mee te nemen. De VNG stelt voor om voor de eerste 10 kilometer een hoger tarief te rekenen om juist korte ritjes te ontmoedigen (en fietsen/lopen/OV te bevorderen).

#### **4. Leg het milieudoel van de kilometerprijs vast**

Leg het milieudoel van de kilometerprijs vast (motie van der Ham/Duyvendak). We vragen u dan ook de minister een expliciet milieudoel van de kilometerprijs te laten formuleren op basis van nog uit te voeren onderzoek naar verschillende milieuscenario's voor tarieven en milieugrondslag.

In de Voortgangsrapportage die minister Eurlings recent aan de Kamer heeft gestuurd formuleert hij geen ambitieus milieudoel, zoals gevraagd in de breed gesteunde motie Van der Ham/Duyvendak (31505, nr 59), maar beroept hij zich op de doelen zoals die zijn vermeld in de Nota Mobiliteit en het Werkprogramma Schoon en Zuinig en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit is om twee redenen ongewenst:

- a) In de genoemde plannen zijn algemene milieudoelen geformuleerd waar de kilometerprijs aan bijdraagt, maar is onbenoemd wat de specifieke bijdrage van de kilometerprijs kan zijn. Bovendien is hierbij nog uitgegaan van een kilometerprijs die gebaseerd is op slechts 25% afbouw van de BPM, terwijl nu gekozen is voor 100% afbouw.
- b) De minister heeft aangekondigd een aantal milieuscenario's op basis van een aantal milieuscenario's te onderzoeken. Het is juist deze specifieke wijze van milieu tariefdifferentiatie die een beeld geeft van wat maximaal mogelijk is om als milieudoel te formuleren

#### **5. Eurovignettlijn mag kilometerprijs niet beperken**

Het spitstarief geldt voor vracht- en personenauto's en kent eenzelfde tarief. De huidige discussie over het Eurovignet heeft sterke implicaties voor de kilometerprijs (externe kosten van klimaatverandering mogen niet toegedeeld worden) en het spitstarief. Ons standpunt is dat discussies over Eurovignet en Externe kosten geen beperking mogen zijn voor de manier waarop in Nederland de kilometerprijs wordt geïntroduceerd. Dat wil zeggen

geen beperkingen aan de hoogte van het (spits)tarief. Het Eurovignet legt sterke beperkingen op aan de mogelijkheden van een spitstarief voor vracht (en dus ook voor personenauto's).

Het stelt een maximum aan het spitstarief van twee keer het laagste tarief. Dit houdt in dat als het laagste basistarief (voor een schone vrachtauto wellicht één cent per kilometer is, dat het spitstarief dan niet hoger mag zijn dan 2 cent per kilometer. Tot nu toe is altijd gerekend met een spitstarief van 11 cent per kilometer. Er is in de kleine lettertjes een escape mogelijk via de toepassing van een bestuurlijke heffing. De bestuurlijke heffing kan ervoor zorgen dat het spitstarief toch op ieder gewenst niveau kan worden gelegd. Het vergt wel een extra (lastige) procedure. Maar die route van de bestuurlijke heffing geldt alleen voor wegen in stedelijk gebied. Dit houdt in dat de vele filegebieden tussen steden, denk aan delen van de A4, A12, A2 niet van een gewenst (regulerend) spitstarief kunnen worden voorzien.

De Kamer heeft hierover met brede steun een motie aangenomen ingediend door Groenlinks (nr. 189/21501-33) die de minister vraagt in de Transportraad te pleiten voor vrijheid van lidstaten om zelf te bepalen welke externe kosten in de kilometerheffing kunnen worden opgenomen en zelf de hoogte van het tarief voor het vrachtverkeer te kunnen vaststellen. Het is vooralsnog onduidelijk wat de minister daarmee heeft gedaan in de Transportraad.

## **6. Ingroei kilometerprijs**

Een hele andere discussie is de volledige onduidelijkheid over het moment waarop gestart wordt met het spitstarief. Dit hangt samen met de wijze van ingroei van de kilometerprijs. Een spitsheffing lijkt nu pas na 2016 mogelijk te worden. Natuur en Milieu vindt dat als doel moet worden gesteld zo vroeg mogelijk te kunnen beginnen met een spitstarief in de ergste file gebieden. Wij vragen u de minister een dergelijk doel zo ambitieus mogelijk te laten formuleren en onderbouwen.

Het Kabinet is voorstander van a-select ingroeien van de kilometerprijs. Het nadeel daarvan is dat er geen effect op de bereikbaarheid/de files is, totdat in regio's voldoende auto's met een kilometerprijskastje rondrijden. Dat lijkt nu pas na 2016 het geval. Regionale ingroei is een alternatief, dat naar ons gevoel niet serieus is onderzocht. We vragen u de Minister op te roepen een aantal mogelijke opties hiervoor uit te werken. Een optie is bijvoorbeeld om alle auto's van en naar bedrijventerreinen in de regio Amsterdam (die ook meedoen aan het convenant mobiliteitsmanagement) met voorrang te voorzien van een kilometerprijskastje (2012).

## **7. Geen uitzondering voor auto's ouder dan 25 jaar**

Auto's ouder dan 25 jaar hoeven geen kilometerprijs te bepalen (zie bijlage B Voortgangsrapportage). In het jaar 2015 zouden dan alle auto's van voor 1990 geen kilometerprijs hoeven te betalen. Natuur en Milieu vindt dit niet acceptabel. Dit zijn geen classic-cars, maar goed gemaakte auto's die nog heel lang en goed kunnen rijden...maar wel veel meer vervuilend zijn dan nieuwere modellen. In een systeem waarbij de vuilste auto's het meest per kilometer betalen is het onbegrijpelijk de allervuilste auto's uit te sluiten. Natuur en Milieu vindt dat die dus gewoon onder de kilometerprijs moeten vallen.

Hoogachtend,  
Stichting Natuur en Milieu

Mirjam de Rijk  
algemeen directeur