

Pronk

1999. Dit maakt ook duidelijk dat het niet gaat om een gigantische verschuiving in prioriteiten. Ik herinner de geachte afgevaardigde aan de drie prioriteiten van mijn beleid: alles wat onomkeerbaar is, alles wat levensbedreigende consequenties heeft voor de gezondheid en ten slotte het klimaat. Dat zijn de prioriteiten die ik met de Kamer heb gewisseld bij de begrotingsbehandeling van vorig jaar. Hierin heb ik geen wijzigingen aangebracht.

□

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw de voorzitter! Ik verbaas mij over de woorden van de minister. Hij spreekt "met gesloten mond" toch over ombuigingen en "ombuigingen" betekenen in gewoon Nederlands bezuinigingen. Toen de minister-president werd gevraagd om meer geld voor het onderwijs, antwoordde hij dat hij geen cijfers mocht noemen, maar dat het wel om een substantieel bedrag ging. Gaat het bij de geluidsoverlastbestrijding over een substantiële verlaging?

Toen de minister in zijn huidige functie aantrad, zei hij dat het in Nederland stil moet blijven waar het stil is en donker waar het donker is. Daarmee erkent hij dat het tegen gaan van geluidsoverlast een belangrijk aspect van het milieu en van de volksgezondheid is. Waarom voert hij dan toch deze bezuinigingen door? Hij heeft toch ook de brief van de Vereniging van Nederlandse gemeenten ontvangen waarin staat dat het zo niet langer kan en dat er meer geld moet worden vrijgemaakt voor de bestrijding van geluidsoverlast bij alle woningen en niet alleen bij de geluidsbelaste woningen van voor 1986. Is de minister tijdens de onderhandelingen over de begroting door de mangel gehaald of is het zijn idee om te bezuinigen op de bestrijding van geluidsoverlast?

□

Minister **Pronk**: De eerste vragen van de heer Poppe heb ik al beantwoord. Ik kan geen bedragen noemen, maar ik heb wel aangegeven dat men in de orde van grootte van 10% van het desbetreffende bedrag moet denken. Het is aan de geachte afgevaardigde om daar wel of niet de kwalificatie "substantieel" aan te verbinden. Wat mij betreft, is

het voor het komende jaar geen substantieel percentage. Wij hebben het over de begroting van het jaar 2000 en wij zullen later nog over de structurele doorwerking daarvan spreken.

Voorzitter! Ik ben niet door de mangel gegaan. Alle departementen hebben te maken met ombuigingen in neerwaartse richting, naast de verschillende intensiveringen voor het komende jaar. Het bedrag op de begroting voor VROM dat uiteindelijk uit de besprekingen naar voren is gekomen als ombuiging in neerwaartse richting is procentueel gezien gelijk aan de ombuigingen in neerwaartse richting op andere begrotingen. Maar daar kan ik hier natuurlijk evenmin op ingaan. Wel kan ik ingaan op de verdeling over de verschillende categorieën. Die verdeling is gemaakt op basis van mijn voorstellen, die zijn besproken, uiteraard voorafgaand aan definitieve kabinetsbeslissingen met een aantal van de meest betrokken collega's, zoals mevrouw Borst en mevrouw Netelenbos. Ook met de heer Van Boxtel is gesproken in het kader van het ISV. Uiteindelijk is het totale pakket in overeenstemming met alle collega's tot stand gekomen. Ik vind dat zeer verdedigbaar. Voor mij is het belangrijkste dat niet wordt bezuinigd op de sociale aspecten die te maken hebben met de individuele huursubsidie en dat de uitgangspunten voor gezamenlijk beleid van de verschillende collega's en mij met betrekking tot stedelijke vernieuwing en structuurverbetering van de steden – zoals met name tot uitdrukking komt in het ISV – gehandhaafd worden. Ik zou ook niet willen bezuinigen op de uitgaven-categorieën die onomkeerbare gevolgen hebben voor de gezondheid van mensen. Ik denk dan aan verwijdering van asbest of aan het werken met andere gevaarlijke stoffen, zaken waar de heer Poppe mij altijd op wijst tijdens overleggen. Dan blijft er een categorie over waarop wel bezuinigd kan worden. Ik vind het alleszins redelijk om bijvoorbeeld op geluidsmaatregelen te bezuinigen en daar een aantal beleidsmaatregelen naast te leggen. Uiteraard blijft het mijn beleid in het kader van de ruimtelijke ordening om daar waar het stil is, het stil te houden en daar waar het donker is, het donker te houden.

□

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! De PvdA-fractie staat ervoor open om een debat te voeren over nadere prioriteitsstelling, ook binnen het milieubeleid, maar dan bij de behandeling van de milieubegroting en niet nu. Lawaai en dus ook lawaai bestrijding raakt veel mensen, zowel op het punt van leefbaarheid als op het punt van volksgezondheid. Indien bepaalde voorzieningen dan niet langer betaald zouden moeten worden uit het milieubudget, dan moet worden nagegaan of degene die verantwoordelijk is voor de aanleg van infrastructuur dan wel voor de benutting van de infrastructuur wel voldoet aan de wettelijke eisen die wij stellen aan inpassing en dus ook aan lawaai bestrijding. Is de minister het met dat uitgangspunt eens?

□

Minister **Pronk**: Mevrouw de voorzitter! Over de incorporatie van maatregelen in regelgeving rond de aanleg van de infrastructuur vindt overleg plaats met de collega van Verkeer en Waterstaat. Voorstellen op basis van het desbetreffende overleg zullen de Kamer binnen afzienbare tijd bereiken.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Verburg.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Voorzitter! Ik verzoek u het verslag van het algemeen overleg over maatschappelijk verantwoord ondernemen in internationaal verband, gehouden op 23 juni jl., op de agenda te plaatsen.

De **voorzitter**: Ik neem aan, dat geen van de leden hiertegen bezwaar heeft. Ik zal de Kamer hierover een nader voorstel doen.

De vergadering wordt vijf minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de afgifte en inname van kentekenplaten (26138).**



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie steunt in principe maatregelen die fraude beogen tegen te gaan. Van belang is wel, dat voorkomen wordt dat het nieuwe kentekensysteem in de praktijk van goedwillenden een financieel zwaar middel wordt, terwijl kwaadwillenden er via slinkse manieren toch wel weer onderuit kunnen komen. Op dit vlak – er onderuit kunnen komen – hebben wij een aantal vragen en opmerkingen over het voorliggende voorstel. Door een aantal tekortkomingen, waarop ik later in detail zal ingaan, kunnen de baten van het nieuwe systeem wel eens tegenvallen. Bovendien zullen de maatschappelijke kosten van de voorgestelde operatie, vooral omdat het verplicht is ook de kentekenplaat van de huidige voertuigen te verwisselen, erg hoog zijn.

Het is opvallend dat er geen goed beeld bestaat van de ernst van de optredende fraude. Verschillende onderzoeken worden in het voorliggende voorstel vermeld. Door het aantal staandehoudingen van het Centraal justitieel incassobureau in verband met het opzettelijk voeren van een onjuiste of onduidelijke plaat te extrapoleren volgens de zoge-

naamde Coopers & Lybrand-methode, wordt gekomen tot 250.000 à 300.000 overtredingen per jaar. Ook het recentelijk via de RDW naar buiten gekomen aantal van 280.000 niet correcte kentekenplaten volgt uit deze systematiek. Het is echter de vraag welke waarde aan deze cijfers kan worden gehecht. Immers, bij deze systematiek geldt volgens het CBM dat in de meeste gevallen die in de fraudebestrijding zijn meegenomen, er geen sprake is van bewuste fraude maar van slordigheden, bijvoorbeeld bij aanhangers of fietsendragers, of door platen van verkeerd formaat en dergelijke.

Een reëler onderzoeksmethode lijkt dan ook die van de zogenaamde beredeneerde analyse. Coopers & Lybrand kwamen op deze manier in 1992 tot een schatting van minstens 50.000 gevallen per jaar. Recentelijk kwam ook de ANWB, uitgaande van enquêteringen onder de eigen leden, tot zo'n 50.000 fraudegevallen. De inspectie voor de rechtshandhaving heeft zich uitgesproken voor een onderzoek volgens deze laatste beredeneerde analyse. Onderschrijft de minister deze keuze van de inspectie? En waarom heeft zij, gelet op de grote kosten die met het voorliggende voorstel gepaard gaan en gelet op het feit dat het onderzoek van Coopers & Lybrand dat volgens de andere methode is uitgevoerd en een uitkomst van 250.000 à 300.000

heeft, al zeven jaar oud is, geen nieuw onderzoek door de inspectie laten uitvoeren? Van welk cijfer gaat de minister eigenlijk zelf uit? Een bijkomend voordeel van een geactualiseerd onderzoek ware geweest dat het aantal extra fraudegevallen na invoering van rekeningrijden wellicht beter in beeld had kunnen worden gebracht. Gegevens hierover hadden ook kunnen worden betrokken bij de totale afweging rondom de wenselijkheid of onwenselijkheid van het invoeren van het rekeningrijden. Aangezien ook met de nieuwe kentekenplaten fraude mogelijk zal zijn, zal de invoering, vergeleken met het niet invoeren, immers hoe dan ook tot een vergroting van fraude leiden.

In het voorstel wordt ervan uitgegaan dat de kern van het fraudeprobleem met kentekenplaten is gelegen in de fabricage van deze platen. Volgens onze fractie zijn echter met name ook diefstal-beveiliging van de kentekenplaten en controleerbaarheid van fraude van essentieel belang. Door het nu voorliggende voorstel zullen de drie genoemde kernproblemen naar onze smaak niet afdoende worden bestreden. Ik zal deze mening, die overigens ook door de BOVAG is onderschreven, in het navolgende uitwerken door concreet op een aantal uitgangspunten van het voorstel in te gaan.

Er wordt in het voorstel sterk ingezet op een aantal technische echtheidskenmerken, zoals de lamineercode, lamineerspecificaties en een officieel NL-teken op het kenteken. Belangrijker echter dan de vraag hoe gesofistikeerd deze technische snufjes allemaal wel niet zijn, is de vraag hoe in de praktijk te controleren zal zijn of de kentekenplaten van een autobezitter over deze authentieke kenmerken beschikken. Kan de minister bevestigen dat dit in feite alleen door middel van staandehouding echt goed te controleren zal zijn, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld elektronisch systemen, waarbij ook automatische controle tot de mogelijkheden behoort? Mijn fractie vindt het in dit verband nogal vreemd, dat er geen inzicht bestaat in de aantallen wegcontroles, bijvoorbeeld op alcohol, snelheid en dergelijke, waarbij tevens de kentekenplaten worden gecontroleerd. Als dit inzicht er niet is, kun je je afvragen wat de

Eurlings

waarde is van de opmerking van de minister dat zij geen aanwijzing heeft dat er sprake zou zijn van wezenlijk onvoldoende inzet bij de controle van kentekenplaten. Is de minister het met ons eens, dat als je het aantal geconstateerde gevallen van kentekenfraude door het Centraal justitieel incassobureau vergelijkt met het geëxtrapoleerde totale aantal waarvan in de nota melding wordt gemaakt – wij hebben het dan over 8.163 overtredingen tegenover die grote aantallen die ik in het begin van mijn bijdrage noemde – het overgrote deel van de fraudegevallen, namelijk 97%, aan de controle ontsnapt? Waarom is dan bij zo'n ingrijpend voorstel geen duidelijkheid over de mogelijkheid bij de huidige wegcontroles in een groter aantal gevallen tevens de controle van kentekens en kentekenplaten met terugkoppeling naar het kentekenregister mee te nemen? Het is namelijk de vraag of dit geen basisvoorwaarde is voor het uiteindelijke effect dat wij met de door ons allen onderschreven fraudebeperking zullen bereiken. Kan de minister aangeven waarom zij er niet voor heeft gekozen om zoals in het succesvolle Zweden het chassisnummer, type auto en unieke bar code aan de kentekenplaten toe te voegen?

Een extra moeilijkheid bij de controle lijkt zich voor te gaan doen, omdat in het voorstel wordt gekozen voor aparte kentekens voor caravans, aanhangwagens, fietsenrekken et cetera. Deze kentekens zullen op een veel gemakkelijker manier te verkrijgen zijn dan de gele voor de automobielen. Het lijkt tamelijk eenvoudig om door het koppelen van een fietsenrekje achterop de auto met een valse kentekenplaat rond te rijden. Schuilt er in de keuze voor deze aparte platen die eenvoudiger te verkrijgen zullen zijn, niet een extra frauderisico, mede gelet op het feit dat de meeste fotocontroles aan de achterkant van de auto plaatsvinden?

Een ander probleem dat van grote invloed zal zijn op het praktisch nut van de voorgestelde maatregelen is de diefstal van kentekenplaten. Ook al maken wij het extreem moeilijk om platen precies na te maken, dan nog kun je je afvragen in hoeverre dit relevant is, als iemand er ook in de toekomst in zal kunnen slagen binnen een minuut platen van een auto die er net zo uitziet af te halen

en op de eigen auto te monteren. De CDA-fractie had graag gezien dat er voor een betere bevestiging van platen op de auto was gekozen. Wij denken dat hiervoor wel degelijk mogelijkheden bestaan. Naast een betere fysieke bevestiging kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de verzegelde bevestiging van de kentekenplaten zoals nu reeds gebeurt in Frankrijk. Vanwege mijn zorg over echte fraudebestrijding hoor ik graag de reactie van de minister.

Wij vinden dit punt des te relevanter, omdat de praktische waarde van de voordelen van het nieuwe systeem, zoals onmiddellijke aangifte door de eigenaar – de zogenaamde ophoogcode – en de eerdere ontdekking van fraude bij de APK wel eens vrij beperkt zou kunnen zijn. Immers, ook nu wordt er al aangifte gedaan van diefstal. Ik ga er tenminste vanuit dat je dat doet als de kentekenplaten van je auto gestolen worden. Harde criminelen naar wie de minister in haar nota verwijst, hebben overigens de gewoonte de kentekenplaten pas vlak voor een beoogde misdaad te stelen, waardoor het meldingssysteem in de praktijk geen effect zal hebben. Voor de ophoogcontrole geldt het probleem van de al eerder genoemde controle. Bij de APK kun je je afvragen of de frauderende burger in het algemeen niet intelligent genoeg zal zijn, bij de keuring de valse platen weer tijdelijk te vervangen door de originele platen. Al deze punten geven aan hoe belangrijk een goede, verzegelde bevestiging is. Kan de minister bevestigen dat een aangifte van vermissing of diefstal te allen tijde verplicht zal worden gesteld bij de vervangingsprocedure bij diefstal? Verplicht zij mensen een politie-melding te tonen als zij nieuwe, tijdelijke platen aanvragen?

Voorzitter! De CDA-fractie is er voorstander van, de positie van de Nederlandse kentekenplaat-fabrikanten te bestendigen en niet over te gaan tot centrale productie van overheidswege, zoals in sommige andere landen gebruikelijk is. Dit kan echter alleen op een verantwoorde manier gebeuren als de gegevensuitwisseling van en naar de verschillende fabrikanten snel en betrouwbaar verloopt. Een online datasysteem is hiervoor volgens mijn fractie een vereiste, met name het online controleren van de echtheid

van een kentekenbewijs bij het afhalen van de kentekenplaten is voor ons een must. Wij begrijpen niet goed waarom de minister in antwoord op schriftelijke vragen hiertoe niet wil overgaan. Ter voorkoming van fraude zou dat immers een goede zaak zijn. Het kan een nieuwe bureaucratie van stempeltjes en formuliertjes indammen en bovendien wordt door verschillende kentekenplaat-fabrikanten zelf om een online systeem gevraagd. De argumenten die de minister hiertegen inbrengt, vinden wij niet overtuigend. Laat ik dat verduidelijken. De minister stelt dat het aantal fraudezaken dat met kentekenbewijzen is geconstateerd maar gering is. De gegevens hierover tot 1 april 1998 tonen een jaarlijks aantal gevallen aan van tussen de 500 en 1000. Dit zijn er bijna evenveel als het aantal slecht leesbare of valse kentekenplaten dat door het CJIB is geconstateerd. De vraag is hoeveel fraudezaken met kentekenbewijzen er in werkelijkheid zijn. Is bij de kentekenbewijzen niet net als bij de kentekenplaten een extrapolatie à la Coopers & Lybrand op z'n plaats? Bovendien is een ketting zo sterk als de zwakste schakel. Wanneer we productie en afgifte van platen beter gaan beveiligen, is het dan volgens de minister niet denkbaar dat meer mensen hun toevlucht zullen zoeken tot gesjoemel met kentekenbewijzen?

Ook over het andere argument van de minister dat de hoge kosten van het opzetten van een online systeem te hoog zijn hebben wij onze vragen. De minister geeft in de nota naar aanleiding van het verslag zelf aan dat bijvoorbeeld bij sloop en export van een motorvoertuig door een sloop- respectievelijk exportbedrijf in de praktijk online melding plaatsvindt aan de dienst wegverkeer. Is ooit onderzocht in hoeverre kan worden aangesloten bij deze bestaande systemen? Is het niet hoe dan ook zo dat de kosten voor een online verbinding, zeker in deze tijd waarin op het gebied van telecom "the sky the limit" lijkt, in het niet vallen bij de totale kosten van een hele kentekenoperatie? Waarschijnlijk voelt de minister zelf ook wel het belang van die online verbinding aan. In de nota naar aanleiding van het verslag schrijft zij immers het volgende. "Mocht er na invoering van de onderhavige voorstellen een toeneming van fraude in kenteken-

Eurlings

en legitimatiebewijzen optreden, dan kan alsnog worden besloten tot het nemen van verdergaande maatregelen." Voor de CDA-fractie is het dan echter wel erg laat, omdat op dat moment al een behoorlijk aantal valse platen, ook van het nieuwe model, in omloop kunnen zijn. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dat zou voor het systeem wellicht beter zijn.

Ik heb nog een paar kleine punten. Een ander element is de vernieuwde letterset. De CDA-fractie heeft in de schriftelijke beantwoording aangegeven er voorstander van te zijn om hier een monopolie op te doen gelden. De minister heeft in haar beantwoording aangegeven waarom dat volgens haar niet of nauwelijks iets toevoegt, maar zij heeft nauwelijks aangegeven waarom zij vindt dat het niet zou moeten. Je kunt wel zeggen dat het niet zoveel extra oplevert, maar waarom zou je het niet doen? Te meer omdat de Raad van State stelt dat door het ontbreken van een monopolie op de nieuwe letterset niet mag worden gesteld dat het instellen van nieuwe lettersets de fabricage van niet-legale platen bemoeilijkt. Ik krijg graag een reactie van de minister.

Dan kom ik bij de voorstellen om te controleren of bij sloop de kentekenplaten daadwerkelijk worden vernietigd. Ook deze voorstellen komen bij ons niet waterdicht over. Er wordt immers geopteerd voor actie achteraf indien blijkt dat dingen mis zijn gelopen. Loop je zo niet achter de feiten aan? Is er echt geen betere methode te bedenken? Ik denk aan registratie door de recycling-bedrijven die de kentekenplaten verwerken. Op het punt van de mogelijkheid van verzending van kentekenplaten per post bestaat er bij ons ook onduidelijkheid. In de beantwoording van onze schriftelijke vragen gaf de minister aan dat zending per post vanwege te grote fraudegevoeligheid in de toekomst niet meer tot de mogelijkheden zal behoren. Sindsdien hebben ons uit de branche geluiden bereikt dat er een extra clause voor postverzending komt. Hoe zit het nu? Kan de minister duidelijkheid geven? Komt die extra clause er of volgen wij de beantwoording in de schriftelijke termijn? Dan heb ik nog een vraag over de bewaking van geregistreerde gegevens. De minister geeft in de beantwoording van onze vragen aan dat nog zal worden gezien of en, zo

ja, welke nadere beveiligingsmaatregelen kunnen worden opgenomen in de krachtens artikel 70a, derde lid, vast te stellen ministeriële voorschriften voor de erkenninghouder. Waarom is dit nog niet gezien? Ware het niet goed geweest, gelet op het belang van een dergelijke privacybescherming?

Mede naar aanleiding van de opmerkingen die ik zojuist over verschillende onderdelen van het voorstel heb gemaakt, kom ik tot de conclusie dat het voorgestelde systeem in de positievere benadering hooguit te kwalificeren is als een tussensysteem dat wel degelijk voordelen zal bieden, maar dat op z'n best te kwalificeren is als een tussensysteem. Het echte systeem van de toekomst zal onherroepelijk de elektronische voertuigidentificatie worden. Bij dit systeem, waarbij een voertuig tijdens of na de fabricage wordt voorzien van een elektronische component, waardoor het voertuig op redelijke afstand, ook rijdend, kan worden geïdentificeerd, heeft immers gigantische voordelen. Niet alleen is de controle op chassisnummer, gekoppeld aan kentekenregister, en op overige relevante gegevens veel gemakkelijker, ook diefstal en namaak van deze elektronische component zijn veel moeilijker dan de supersimpele diefstal of de misschien iets moeilijkere namaak van de kentekenplaten. Onderzoek heeft al uitgewezen dat dit systeem technisch mogelijk is. Sterker nog, zoals de minister zelf ook aangaf in haar beantwoording: de elektronische voertuigidentificatie wordt nu al toegepast bij de duurder automerken. Wij zijn ervan overtuigd dat dit het echte systeem van de toekomst zal worden. Natuurlijk duurt dat nog even, maar er zijn op dit moment tal van ontwikkelingen in gang. Een paar dagen geleden werden wij verrast door een krantenbericht waarin werd vermeld dat er wordt gezocht naar een elektronisch paspoort waarmee mensen zich ook op afstand kunnen identificeren. Gesprekken met de telecombranche hebben mij ervan overtuigd dat deze ontwikkelingen zeer snel zullen gaan. De minister kondigt in de nota naar aanleiding van het verslag aan dat zij de Kamer zal informeren over de mogelijkheden van elektronische identificatie. Mijn vraag is: waarom gebeurt dit na de behandeling van dit wetsvoorstel en niet ervoor? Als het ervoor was gebeurd, dan hadden

wij deze tussenvariant waarschijnlijk wat beter in de tijd kunnen plaatsen.

Ik kom nu aan de kosten van het voorstel. Het volledig invoeren van een nieuw model voor kentekenplaten levert volgens mijn fractie wel degelijk een redelijke kostenpost op voor eigenaars van kentekenplathoudende voertuigen. Volgens de minister zal dit wel meevallen. Via een kostenstaatje komt zij uit op een meerbedrag van ongeveer f 2 per plaat. In het veld wordt hierover, zoals wij schriftelijk al stelden, nogal anders gedacht: zo verwacht de ANWB een prijsstijging van ongeveer 33%. Maar laten wij er gemakshalve van uitgaan dat de minister het bij het rechte eind heeft; zelfs dan wordt de gemiddelde voertuigbezitter met veel hogere extra kosten geconfronteerd. Wat is er immers aan de hand? Omdat voor alle auto's de plicht zal gelden om tot aanschaf van nieuwe platen over te gaan, is voor de korte termijn niet het verschil in kosten voor de oude en de nieuwe plaat relevant, maar vooral de totale kosten voor de nieuwe platen. Een simpel rekensommetje leert dat dit tussen de f 38 en f 60 extra kosten per voertuig oplevert. De kosten voor de bezitters van het gekentekende voertuigenpark zullen volgens de berekening van onder andere de BOVAG oplopen tot meer dan 0,5 mld. Ik weet dat de minister daarop zal zeggen dat er ook een aantal auto's van de weg zullen worden genomen voordat ze nieuwe platen krijgen. Natuurlijk is dat zo, maar zelfs als slechts 30% van de auto's binnen vijf jaar wegvloeit, dan nog zal in een systeem van verplichte vervanging ongeveer 15% van de nieuwe auto's geen nieuwe plaat krijgen. Ik hoor graag een duidelijke reactie op dit kostenpunt.

Voorzitter, ter afronding. De CDA-fractie is voorstander van het tegengaan van fraude en zij ziet in dit voorstel tal van goede aanzetten tot een stapje in de goede richting. Maar gelet op de vele tekortkomingen van het systeem, die ook in de toekomst valse platen mogelijk zullen maken, en gelet op het idee dat er later, hoe dan ook, weer een ander systeem zal komen, of dat dit systeem wederom zal moeten worden bijgesteld, en daarnaast ook gelet op de hoge extra kosten voor burgers bij een volledige verplichte vervanging, is onze fractie er voorstander van om de nieuwe kentekenplaat alleen voor nieuwe

Eurlings

voertuigen verplicht in te voeren, zoals ons buurland Duitsland heeft gedaan. Een geleidelijke invoering, onder andere ook door de ANWB bepleit, biedt verschillende voordelen: de burgers worden niet met een hoge kostenpost opgezadeld en de milieuschade blijft beperkt. Ook zijn er meer inhoudelijke redenen: van de Rijksdienst voor het wegverkeer hebben ons signalen bereikt dat een volledige omwisseloperatie binnen een termijn van drie of drieënhalf jaar tot behoorlijk grote, zonet onoverkomelijke problemen zal leiden. In het geval van invoering bij alleen nieuwe voertuigen zullen deze problemen zich minder voordoen. Ook biedt een geleidelijke invoering van het nieuwe systeem meer flexibiliteit dan een rigoureuze, veel geld kostende 100%-vervanging, zodat het systeem op basis van opgedane ervaringen en voortschrijdend inzicht verder zou kunnen worden aangepast. Graag hoor ik een duidelijke reactie van de minister op ons pleidooi om de nieuwe kentekenplaten alleen voor nieuwe voertuigen in te voeren. Hierbij vraag ik de minister met klem om verbeteringen aan te brengen in de tekortkomingen van het voorgestelde systeem waarop ik heb gewezen. Ik doel hierbij onder andere op de genoemde bevestiging van de kentekenplaat aan het voertuig ter voorkoming van diefstal, de online controlemogelijkheid van de echtheid van kentekenbewijzen en de controle van de vernietiging van platen bij sloop of export.

Afhankelijk van het antwoord in eerste termijn zal ik bezien of ik een motie zal indienen. Laten wij vooral dit debat afsluiten met de overtuiging dat wij via dit voorstel, dat de mensen behoorlijk wat geld zal kosten, echt het maximum aan fraudebestrijding zullen bereiken.

□

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! De PvdA-fractie gaat akkoord met dit wetsvoorstel, omdat het ertoe kan bijdragen dat geknoei en fraude met kentekenplaten wordt beperkt. Wij moeten er, denk ik, niet al te grote verwachtingen van hebben, maar ik meen dat het zeker in een aantal opzichten bruikbaar kan zijn. Zo'n beperking van geknoei en fraude is hard nodig, want veel verplichtingen voor de eigenaar/houder van personenauto's of

vrachtauto's vloeien voort uit de tenaamstelling van het kenteken. Ik wijs op de houderschapsbelasting, de periodieke autokeuring, de aansprakelijkheidsverzekering, boetes en transacties die op kenteken worden geïnd en te zijner tijd het rekeningrijden.

Van 50.000 bestaande motorvoertuigen is aangetoond dat er geknoei wordt met kentekens, maar de ramingen komen veel hoger uit. Het zou kunnen gaan om zo'n 100.000 à 200.000 motorvoertuigen. Dat geknoei, die fraude kost de overheid 700 mln. Dat is op zichzelf al een punt, maar nog veel erger is natuurlijk dat er ook een groot element van maatschappelijke onrechtvaardigheid schuilt in het feit dat mensen op die manier aan allerlei verplichtingen weten te ontsnappen.

De heer **Eurlings** (CDA): U spreekt over 50.000 frauduleuze gevallen per jaar en zegt dat er ook getallen genoemd worden van 100.000 en zelfs 200.000. Dat is de open benadering die ik aan de minister heb voorgelegd. Daarnaast zegt u: het kost ons 700 mln. per jaar. Hoe komt u aan dat bedrag? Gaat u ervan uit dat het aantal 280.000 maatgevend is en niet de aantallen die u zojuist noemde?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik baseer mij onder andere op de raming die is opgenomen in een brief van de BOVAG. Op 7 juni jl. heeft men eerst uitgelegd waarom men koos voor de introductie van de nieuwe regels voor alleen nieuwe motorvoertuigen, waarom men inmiddels tot andere inzichten is gekomen en waarom men nu zegt: doe het maar voor nieuwe en voor oude motorvoertuigen, want uit cijfers die wij nu hebben blijkt dat de overheid flink moet bloeden – gesproken wordt over 700 mln. – door het gebruik van ondeugdelijke kentekenplaten. Ik ben benieuwd of de minister kan onderschrijven dat wij echt op bedragen moeten rekenen in die orde van grootte.

De heer **Eurlings** (CDA): Daarmee zegt u impliciet dat u uitgaat van alles wat er verkeerd is met kentekenplaten, dus ook verkeerd aangebrachte en verkeerd bevestigde. Daarbij gaat het om 280.000 voertuigen en daarmee correspondeert het bedrag van 700 mln. Zegt u

daarmee dat de inspectie, die voorstelt om via een beredeneerde analyse nieuw onderzoek te doen, eigenlijk verkeerde uitgangspunten heeft gekozen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee, ik vraag aan de minister om een indicatie te geven van het inzicht in het financiële nadeel dat de rijksoverheid lijdt door geknoei met kentekens. Veel belangrijker vind ik het tweede punt dat ik noemde, los van het geld, namelijk dat er een grote onrechtvaardigheid sluipt tussen mensen die netjes hun verplichtingen nakomen en mensen die op deze manier aan knoeien zijn. Als je zo'n onrechtvaardigheid kunt bestrijden, en het wetsvoorstel beoogt dit, is elk stapje in de goede richting – en het zal niet meer zijn dan een klein stapje in mijn ogen – de moeite waard. De aanscherping die met dit wetsvoorstel wordt beoogd, is naar onze mening hard nodig.

Ik voeg er nog iets aan toe. Als je praat over een nadeel voor de overheid in die orde van grootte zal aan de kant van de kosten voor de automobilist van het nieuwe systeem op termijn iets van opbrengst kunnen staan, hoewel dat wellicht veel minder makkelijk is te ramen. Als auto's mede dankzij dat geknoei onverzekerd rondrijden en je dit door het nieuwe systeem wat weet te beperken, zal dit op de een of andere manier neerslaan in een wat gematigder ontwikkeling van de bijvoorbeeld premies voor de WA-verzekering, neem ik aan. Die kosten kunnen dan over het werkelijke aantal automobilisten worden uitgesmeerd in plaats van alleen over het aantal dat zijn verplichtingen op een bonafide manier nakomt.

Wij hebben gearzeld over de vraag of de nieuwe verplichtingen die uit het voorstel voortvloeien moeten gelden voor bestaande en nieuwe auto's. De Kamer heeft veel schriftelijke reacties gekregen waarin gepleit wordt om voorlopig alleen met nieuwe motorvoertuigen te beginnen. Het wetsvoorstel en de brief van de BOVAG tonen aan dat het verstandig is om, gelet op het belang van deze kwestie, het in twee stappen te doen voor de nieuwe en de bestaande motorvoertuigen.

Ik sta nog kort stil bij een ander euvel dat hiermee te maken heeft, het verschijnsel van de katvangers.

Van Heemst

Kentekens van motorvoertuigen worden door deze personen op een valse naam gezet. Ik vind dit een ergerlijk fenomeen. Verschillende fracties hebben hiervoor regelmatig aandacht gevraagd en diverse bewindslieden zijn de afgelopen jaren aangespoord, hiervan serieus werk te maken. Ik heb de indruk dat het te lang heeft geduurd voordat er schot in deze kwestie kwam. Het is kennelijk heel lastig om de meest betrokken departementen gezamenlijk op dit punt aan het werk te krijgen. Dit probleem speelt ook een rol in de stukken die behoren bij het wetsvoorstel over het rekeningrijden. Hierin staat dat men bezig is langs juridische weg, de rechter, de verschuiler en de katvanger aan te pakken. Hiertoe zijn volgens de bladzijden 25 en 26 van de nota naar aanleiding van het verslag "diverse maatregelen in voorbereiding". Ik wil dat deze minister de komende maand de Kamer nauwkeurig het plan van aanpak om dit ergerlijke verschijnsel te bestrijden uit de doeken doet. Tevens wil ik dat duidelijk wordt welk departement de verantwoordelijkheid voor de diverse acties draagt. Ook moet het voor de Kamer duidelijk worden wanneer er iets zal gebeuren. Uit een jaarlijkse of halfjaarlijkse rapportage moet de stand van zaken duidelijk worden. Ik merk dit ook op vanuit mijn grote betrokkenheid bij het terrein van Justitie. Ik benadruk dat ik dit een kwalijk en ergerlijk fenomeen vind. Er zijn haast en daadkracht en minder departementale verkokering nodig om dit effectief te bestrijden.

De Kamer heeft van het bedrijf Automarkt Röst op 11 juli een duidelijke aanbeveling gekregen over het bestrijden van het geknoei met kentekens. In alle ruiten van het motorvoertuig dient het kenteken te worden gegraveerd. Dit voorschrift moet afgesloten worden met plaatsen van een wielklem als het kenteken in de ramen niet klopt met de kentekenplaat. Uit dit deel van de brief spreekt enige spierballentaal, maar men mag proberen het kwaad stevig aan te pakken. Ik krijg graag van de minister een reactie op deze suggestie.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind dit een sympathiek voorstel, maar is het probleem niet dat in de praktijk door het beperkte aantal staande-houdingen weinig gecontroleerd kan worden? Dit kan overigens voor het

gehele nieuwe systeem een probleem worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De heer Röst uit Nieuwveen heeft hierover nog een interessante opmerking gemaakt. Elke auto staat wel eens een keer op een betaalde parkeerplaats en daar lopen regelmatig parkeercontroleurs rond. Als de suggestie gevolgd wordt moeten de auto's waarmee geknoeid is op een keer bekend worden. Dus volgens mij haal je daarmee een heel interessante extra opsporings- en controlemogelijkheid binnen. Nogmaals, op het eerste gehoor sprak mij dat idee bijzonder aan. Ik ben dan ook benieuwd wat de minister daarover eventueel later aan de Kamer kan of wil laten weten.

De heer **Eurlings** (CDA): Wat die mijnheer aangaf, klinkt heel sympathiek. Een probleem blijft wel dat de controle-intensiteit terzake opgevoerd moet worden. Hetzelfde geldt voor de nieuwe kentekenplaat: een nagemaakte die van veraf is gefotografeerd, kan daarop lijken. In beide gevallen zullen parkeerplichtwachters of stadswachters extra opdrachten moeten krijgen. Is de heer Van Heemst het niet met mij eens dat tegen deze achtergrond ons duidelijkheid moet worden verschaft naar aanleiding van de vraag of die controle hoe dan ook uitgevoerd wordt?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat betreft de algemene vraag hoe je een zo goed mogelijk toezicht verzekert op de naleving van de bestaande en de nieuwe wet. De genoemde suggestie slaat op een specifiek punt. Er zijn in het land al honderden en misschien wel duizenden parkeerplichtwachters. Zij kunnen dit onderdeel bij hun controle van het betaalde parkeertarief en passant meenemen. Zo zijn daarvoor goed gemotiveerde mensen gemobiliseerd. In termen van handhaving en controle vond ik dat een aantrekkelijke gedachte.

Voor mijn laatste vraag sluit ik aan bij wat de heer Eurlings al heeft opgemerkt. Uit de Telegraaf van 10 mei 1999 heb ik begrepen dat Verkeer en Waterstaat in de loop van dit jaar een experiment met elektronische kentekens start of overweegt. Daarbij wordt nagegaan of digitale herkenning van auto's een goed wapen is in de strijd tegen fraude met kentekenbewijzen en

nummerplaten. Als dat binnen twee tot vier jaar operationeel is, zijn wij met de onderhavige wetgeving niet wat te vroeg? Immers, in een betrekkelijk korte tijd zadelen wij de automobilist met twee verschillende regimes op. Wanneer denkt de minister dus dat het digitaal kenteken operationeel en bruikbaar is en derhalve toegepast kan worden?

□

De heer **Niederer** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Namens de VVD-fractie dank ik de minister van Verkeer en Waterstaat voor haar uitgebreide en nauwkeurige beantwoording van de vragen en opmerkingen. De maatschappelijke en financiële schade van kentekenfraude is aanzienlijk. Met het kabinet is de VVD-fractie van oordeel dat hiertegen krachtig dient te worden opgetreden. Het onderhavige wetsvoorstel levert naar ons oordeel onmiskenbaar een bijdrage aan het bestrijden van die fraude.

Wat is de werkelijke omvang van deze fraude? In juli van dit jaar waren er volgens een bericht in de media ruim 280.000 valse of vervalste kentekenplaten in omloop. De minister schat dat aantal daarentegen tussen 100.000 en 200.000. Kan het minister het geschatte aantal van ongeveer 280.000 onderschrijven?

De heer **Eurlings** (CDA): Zoals ik ook de heer Van Heemst heb gevraagd: wat denkt u zelf? In de stukken is er sprake van twee insteken: echt bewuste fraude op grond van de beredeneerde analyse en alle slecht leesbare platen, wat resulteert in een groter aantal.

De heer **Niederer** (VVD): Het is wat kort door de bocht als ik hetzelfde antwoord als de heer Van Heemst geef. Toch denk ik dat het wetsvoorstel daarop voldoende antwoord geeft.

De heer **Eurlings** (CDA): U gaat dus uit van 280.000?

De heer **Niederer** (VVD): Nee, ik wil dat antwoord straks na de eerste termijn van de minister krijgen.

De heer **Eurlings** (CDA): U aarzelt dus tussen 250.000 en 280.000?

De heer **Niederer** (VVD): Ik wacht

Niederer

met u en met de heer Van Heemst het antwoord af.

Voorzitter! Het doet deugd dat de brancheorganisaties RAI en BOVAG op hoofdlijnen instemmen met het wetsvoorstel. Bestaan er desondanks bij deze organisaties nog twijfels omtrent een vlotte invoering van het nieuwe model kentekenplaat of oordeelt de minister de maatregelen zodanig dat zich in de praktijk geen noemenswaardige problemen zullen voordoen? Hoe bewaakt de minister de gefaseerde invoering van de nieuwe kentekenplaat? De VVD steunt de opvatting van de minister om vanwege de fraudegevoeligheid vast te houden aan het in persoon afhalen van de kentekenplaten door de kentekenhouder die zich bij die gelegenheid moet legitimeren. Het over de post toesturen van kentekenplaten is, en wij zeggen het de minister na, niet waterdicht. Zo er al sprake is van ongemak, het is ook in het belang van de kentekenhouder zelf dat hij zijn platen persoonlijk ophaalt.

In haar schriftelijke inbreng heeft de fractie van de VVD uitgebreid stilgestaan bij de handhaving door politie en ambtenaren van de dienst wegverkeer en de verwachte werkdrukvermeerdering voor de rechterlijke macht. De minister gaat hier uitvoerig op in en zij verwacht geen handhavingstekort door onvoldoende capaciteit. Ik kan de minister hierin volgen maar ik wil haar wel vragen of zij de handhavingspraktijk actief wil blijven monitoren om ingeval van capaciteitsproblemen tijdig te kunnen ingrijpen. De effectiviteit van de voorstelde maatregelen staat of valt immers met een adequate handhaving.

Op een vraag van de VVD naar de hoogte van de kosten voor de behandeling van de erkenningsaanvraag, die eerder werd geschat tussen f 1300 en f 1500, antwoordt de minister tot mijn genoegen dat deze kosten inmiddels naar beneden zijn bijgesteld tot zo'n f 1000. Kunnen wij nu definitief uitgaan van dit bedrag?

Voorzitter! Ter afronding van mijn eerste termijn heb ik nog een paar vragen aan de minister. Bij een recente wijziging van de Wet personenvervoer is geregeld dat voor taxi's aparte kentekenplaten worden afgegeven. Hoe verhoudt dit zich tot de thans voorgestelde maatregelen? Evenals collega Van

Heemst heb ik ook een vraag over de katvangers. Begin dit jaar heb ik over dit onderwerp schriftelijke vragen gesteld. Bij die gelegenheid werd geantwoord dat de Stichting aanpak voertuigcriminaliteit samen met de betrokken departementen hieraan voortvarend zou werken. Sindsdien is het, althans in mijn waarneming, stil gebleven. Kan de minister de actualiteit schetsen en wanneer kunnen wij resultaten verwachten van de ingestelde projectgroep? Ik laat in het midden of dat moet gebeuren in de vorm van een plan van aanpak zoals collega Van Heemst voorstelde. Wij wachten het antwoord van de minister hierop af.

Hoe afdoende zijn de voorgestelde maatregelen wanneer blijkt dat na eventuele invoering van het rekeningrijden, de kentekenfraude weer toeneemt? Overweegt de minister om, wanneer de maatregelen niet afdoende zijn, aanvullende maatregelen te treffen en zo ja, aan welke maatregelen moeten wij dan denken?

Tot slot, voorzitter, bestaan er plannen om het analoge kenteken niet meer op een voertuig te verstrekken maar te koppelen aan de persoon van de eigenaar/houder om zodoende de fraudemogelijkheden verder in te dammen? Je behoudt dan je hele leven lang hetzelfde kenteken. Zo deze plannen bestaan, kan de minister er dan iets over vertellen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Mevrouw de voorzitter! De fractie van D66 vindt het, evenals alle voorgaande sprekers, van belang om de mogelijkheden tot fraude met kentekenplaten tegen te gaan. In zekere zin is er een samenhang met datgene wat wij op veel grotere schaal proberen met de herziening van het belastingstelsel. Een van de doeleinden ook daar is: laten we er in ieder geval voor zorgen dat al degenen die geacht worden iets te betalen, dat ook werkelijk doen. Met name het afdragen van motorrijtuigenbelasting vormt natuurlijk een belangrijke aanleiding om na te gaan of je niet zodanig met kentekens kunt sjoemelen dat je aan het betalen van deze belasting kunt ontkomen.

Voorzitter! Uit dien hoofde vinden wij het wetsvoorstel dat hier ligt een goed wetsvoorstel. Om een vraag van de heer Eurlings voor te zijn: de

tijd waarin ik op de achterbank alle kentekens zat te lezen, heb ik allang achter mij gelaten. Deze zomer heb ik veel gedaan, maar niet alle kentekens geteld die foutief werden gevoerd. Dus ook ik kan niet precies zeggen hoeveel het er zijn, maar ik wacht met belangstelling het antwoord van de minister af.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Ik waardeer de zeer proactieve houding van mijn D66-collega. Soms roept het ene antwoord de volgende vraag op. Zou mevrouw Giskes het geen goede zaak hebben gevonden als de inspectie voorafgaande aan deze wetsbehandeling een extra onderzoek had kunnen uitvoeren volgens de methode die zij voorstelt, die van de beredeneerde analyse?

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben ervan overtuigd, dat er op dit terrein op heel grote schaal wordt gerommeld. Daarom zie ik liever dat wij deze problematiek snel proberen op te lossen dan dat wij er veel onderzoeken aan besteden.

Voorzitter! Een gegeven in dit verband is, dat het verkrijgen van 100% waterdichtheid een te hoog ideaal zal zijn. Dat geldt bij vrijwel alle onderwerpen, en ook bij dit. Een belangrijk element betreft altijd de handhaving. Hoe vaak wordt gecontroleerd? Hoe vaak kun je mensen aanhouden? Een controle van één op één zou natuurlijk de mooiste zijn, maar daar is geen beginnen aan. Creatieve oplossingen moeten wij natuurlijk wel beproeven. Zojuist werd door de heer Van Heemst nog een creatieve oplossing genoemd. Wij moeten ervoor zorgen, dat overtuigend bewezen wordt, dat het zinnig was deze overgang te maken.

Moeten wij nog een keer nieuwe fysieke kentekenplaten maken in een periode waarin allerlei nieuwe elektronische mogelijkheden in de lucht hangen? De discussie daarover lijkt erg op de discussie die wij hebben gevoerd over de aanleg van de Betuwelijn en het invoeren van rekeningrijden. Wij weten altijd dat er in de toekomst iets nog mooiers zal zijn. De vraag is alleen: wanneer is die toekomst realiteit? En: moeten wij daarop wachten of zullen wij ondertussen iets anders doen? Alles afwegende meen ik dat de minister gelijk heeft nu zij deze overgang alsnog wil maken.

Giskes

Voorzitter! Het moet mij van het hart, dat ik uitgerekend in dit verband het gebruik van het begrip calculerende burger wat minder passend vind. Daarmee zet je het gedrag van mensen die goed nagaan wat in hun belang is in een verkeerd daglicht. Dat eigenbelang kan veelal uiteindelijk een maatschappelijk belang zijn. In wezen spreekt de minister over bedriegers, maar mijns inziens zijn calculerende burgers andere mensen. Dat zijn mensen die men wellicht moet koesteren. Ten eerste kunnen zij rekenen en ten tweede kunnen zij overtuigd worden van alle belangen die spelen. Over het algemeen kiest men dan voor de goede richting, maar dit terzijde.

Voorzitter! Er worden opmerkingen gemaakt over de verschijningsplicht. Die verschijningsplicht houdt in dat men zich ergens met een identiteitsbewijs en het kentekenbewijs moet melden om de platen te bemachtigen. De vraag die ik daarbij primair heb luidt: hoeveel van die afgiftepunten zullen er precies zijn? Met andere woorden: hoever moet eenieder reizen? Heb ik het goed begrepen, dat het als het gaat om nieuwe auto's de nieuwe eigenaars niet meer af hoeven reizen, omdat zij de afhandeling aan de dealer kunnen overlaten? Verder is het mij lichtelijk onduidelijk hoe de verzending per post is geregeld. In brieven uit de autowereld staat bijvoorbeeld: ik begrijp dat het per post gaat, dat is vervelend. Van anderen hoor ik: ik begrijp dat het niet per post mag. Dat is ook vervelend. Ik zie het zo: in principe kan niet per post worden afgeleverd, maar er kunnen zich wel situaties voordoen waarin een kenteken per post van de ene plek naar de andere wordt gestuurd. Ik hoor graag van de minister of ik dit goed heb begrepen en of dit de feitelijke situatie is.

Voorzitter! Dan is er nog de vraag: hoe weten we nu zeker dat platen daadwerkelijk worden ingeleverd als dat moet gebeuren? Hoe weten wij nu zeker dat zij niet in een schimmig circuit verdwijnen? Ik begrijp dat er verklaringen afgegeven zullen moeten worden. De vraag die bij mij opkwam was: kun je ervoor zorgen, dat er van overheidswege niet alleen afgiftepunten worden ingesteld, maar ook innamepunten. Bij die afgiftepunten zouden de platen dan daadwerkelijk moeten worden ingeleverd, zodat een bevoegd iemand ze in handen heeft gehad.

Op dit punt krijg ik graag antwoord van de minister.

Voorts is de vraag opgeworpen hoe het zit met eigen kentekens voor aanhangwagens. Ik weet de stand van die discussie niet, maar het ligt in het voornemen om nieuwe kentekens aan te laten vragen voor aanhangwagens. Hoe verhoudt dit zich tot de plannen waarover wij nu spreken? Ik wacht het antwoord van de minister hierover af.

Er wordt, enigszins selectief, wel eens verwezen naar de milieuaspecten van deze operatie, in die zin dat men zegt: Nu moeten wij in korte tijd wel heel veel nieuwe platen maken. Dat is zonde van alle grondstoffen. Wat gebeurt er echter met de oude platen? Is er wat dat betreft hergebruik in termen van het materiaal mogelijk? Gaat het niet om hetzelfde aluminium?

De fractie van D66 is uitermate verheugd dat de minister is ingegaan op het verzoek om het in het kader van deze actie mogelijk te maken dat auto's van 25 jaar en ouder, de oldtimers, hun mooie, blauwe kentekenplaat houden. De minister heeft hier positief op gereageerd. Zij is voornemens om dit te regelen. Wij vinden dit heel goed. Wij hebben al vaker gepleit voor waardering en erkenning van de cultuurhistorische betekenis van oude auto's. Dat geeft toch een beetje aan waar wij vandaan komen. Op die manier hebben wij ook een uitzondering op de motorrijtuigenbelasting weten te bewerkstelligen en voorts een uitzondering met betrekking tot het bodemtarief in de BPM. Dit is een derde item.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Daar plaats ik een vraagteken bij. Het klinkt heel verheven als je het hebt over het behoud van ons culturele erfgoed. Het gaat echter vaak om heel platvloerse belangen, in die zin dat men geen belasting hoeft te betalen als men in een oude auto rijdt. Juist bij dit wetsvoorstel is de kans groot, als je deze sector nog eens uitzondert op het punt van de blauwe kentekens, dat je de fraude daar naar toe leidt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ken de discussie. Ik weet dat men dit argument graag inbrengt tegen het oldtimergebruik, maar de ervaring leert dat mensen die heel veel moeten rijden niet in zo'n lichtelijk

oncomfortabele auto zullen rijden. In het algemeen gaat het om een liefhebberij. Mensen rijden er af en toe eens in. Ik denk dat het heel goed is als wij deze mogelijkheid in stand houden.

□

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik denk dat mevrouw Giskes te optimistisch is.

Voorzitter! Ik kom zo dadelijk nog op het laatste punt terug. Ik spreek overigens mede namens de fractie van het GPV.

De ene fraude is de andere niet. De strijd tegen de paspoortfraude heeft al heel wat politiek vuurwerk opgeleverd. Deze heeft zelfs enkele bewindslieden de kop gekost. De strijd tegen de fraude met kentekenplaten spreekt blijkbaar minder tot de verbeelding. Toch is ook hier sprake van een groot maatschappelijk kwaad. De regering sluit niet uit dat er in ons land maar liefst 200.000 motorvoertuigen rondrijden of stilstaan, waarbij gebruik wordt gemaakt van verkeerde kentekenplaten. Dat aantal zou wel eens veel hoger kunnen zijn dan toen het ging om de paspoorten. Niet alleen loopt het Rijk hierdoor een vermogen aan inkomsten uit de motorrijtuigenbelasting en boetes mis, maar ook worden veel particulieren gedupeerd, omdat zij bijvoorbeeld problemen hebben met het verhalen van hun schade of omdat zij een procesverbaal krijgen voor een overtreding die ze nooit hebben begaan. Door de toegenomen betekenis van het kenteken zal de behoefte om fraude te plegen eerder toe- dan afnemen. De introductie van bijvoorbeeld het rekeningrijden zal daarnaast uitnodigen tot een toename van die kentekenfraude. Het is zonneklaar dat de overheid flink moet investeren in de bestrijding van dit onrecht.

Wat dat betreft vragen de fracties van de RPF en het GPV zich af of met dit wetsvoorstel wel een uiterste inspanning wordt geleverd. De minister deelt in de memorie van toelichting mee dat het niet mogelijk is om deze fraude helemaal uit te bannen. Vervolgens meldt zij dat de nu gepresenteerde maatregelen de harde criminaliteit minder zal treffen dan de calculerende burger. De rechtvaardiging hiervoor is onder andere dat de regering de indruk heeft dat het overgrote deel van de fraude voor rekening van die

Stellingwerf

calculerende burger komt. Het bevreemdt ons een beetje dat de regering hierbij op vermoedens afgaat en niet echt over harde cijfers beschikt.

De nieuwe regelgeving spitst zich toe op meer toezicht op producenten en op het gebruik van een extra laminaatlaag op de kentekenplaat om vervalsing te bestrijden. Die maatregelen zullen ongetwijfeld een verbetering betekenen ten opzichte van de huidige situatie. De ANWB verwacht echter dat de verbeteringen op dit terrein van de fraudebestendigheid nogal marginaal zullen zijn. Misschien is dat wel erg pessimistisch, gelet op de ervaringen die in andere landen zijn opgedaan met vergelijkbare systemen. Opvallend is – dat land wil ik in ieder geval even genoemd hebben – Zweden. Daar heerst de laagste fraudedruk, zelfs met het over de post versturen van de kentekenplaten. Zou dat te maken hebben met de keuze die daar is gemaakt om de kentekenplaat als een waarde-document te zien en die van overheidswege te produceren? Graag een reactie van de minister op dit punt.

Begrijp ik de minister goed dat zij het nu voorgestelde instrumentarium als een overgangsregime ziet, in afwachting van de ontwikkeling en introductie van een geavanceerder kentekensysteem, zoals het elektronisch voertuigidentificatiesysteem? Onderkend de minister dat de overheid met een dergelijk systeem inzicht kan krijgen in alle verplaatsingen van mensen? Waar ligt op dat punt voor haar de grens? Ik begrijp uit de stukken dat wij die richting wel uitgaan. Dat is een groot probleem als het gaat om de privacy. Hoe lang zal het overigens duren voordat een dergelijk systeem binnen verantwoorde kaders operationeel kan zijn?

In dit licht wil ik een opmerking maken over het pleidooi van de ANWB om de nieuwe kentekenplaten alleen verplicht te stellen voor nieuwe auto's. Bezitters van bestaande auto's hebben op grond van het voorliggende wetsvoorstel tot 2002 de tijd om een nieuwe, minder fraudegevoelige plaat te kopen. De ANWB stelt voor om eigenaren van bestaande voertuigen op vrijwillige basis nieuwe kentekenplaten te laten aanschaffen. Gelet op het feit dat het nog jaren kan duren voordat een geavanceerder systeem

kan zijn geïntroduceerd en gelet op de wenselijkheid de fraude zo snel en adequaat mogelijk de nek om te draaien, voelen wij ons niet zo aangesproken door dat pleidooi.

Het is duidelijk dat ook in het nieuwe systeem nog mogelijkheden zullen blijven bestaan om fraude te plegen. De regering erkent dat ook. Een van de te verwachten lekken in het nieuwe systeem zit onmiskenbaar in de verzending per post van kentekenplaten, samen met de afgestemde kentekenbewijzen. Normaal gesproken is verzending per post verboden, maar voor importeurs van auto's en hun kentekenplatenleveranciers is een uitzondering in de wet opgenomen. De RAI-vereniging wijst erop dat verzending per post de fraudebestendigheid enorm ondergraaft en vindt dat er op dit punt aanvullend beleid zou moeten worden ontwikkeld. Is verzending per post in uitzonderingsgevallen echt nodig? De minister heeft op dit punt niet met de branche willen meegaan, zo stelt zij, omdat dit een te grote inbreuk op de fraudebestendigheid van het voorgestelde systeem zou betekenen. Maar geldt dat dan ook niet voor verzending aan of door importeurs? Ik hoor hier graag een heldere reactie op.

Een van de kentekenfabrikanten wees ons er nog op dat fysieke afstempeling van het kentekenbewijs erg lastig, zo niet onmogelijk is als de kentekenplaten per post worden verzonden. Deze fabrikant stelt voor, de kentekenafgifte bij de rijksoverheid direct afleesbaar te maken door een elektronische online verbinding tussen gemachtigde fabrikanten en de Rijksdienst voor het wegverkeer, waartoe ook de dealers toegang hebben. Dat zal heel veel rompslomp met stempels kunnen schelen. De minister reageert in de stukken echter terughoudend, omdat momenteel nog nauwelijks of zelfs helemaal geen sprake is van fraude met vervalste kentekenbewijzen en omdat er misschien kentekenplaatfabrikanten zijn die nog geen elektronische online verbinding hebben. Ik heb er begrip voor dat de minister de verwachtingen met betrekking tot de elektronische voertuigidentificatie tempert en stelt dat invoering daarvan nog jaren op zich laat wachten, maar waarom is zij nu zo terughoudend met de toepassing van de technologische mogelijkheid die nu wel reeds voor

handen is, zij het met een ander doel?

Het is opvallend dat in de stukken relatief weinig aandacht wordt besteed aan de bestrijding van diefstal van kentekenplaten. Ik kan mij voorstellen dat het moeilijk is om een onlosmakelijke verbinding van de kentekenplaat aan de auto voor te schrijven, al zou een dergelijk systeem wel de voorkeur genieten. Waarom worden er echter geen nadere eisen gesteld aan de bevestiging van kentekenplaten aan een voertuig? In het verleden daarvan wil ik vragen wat de minister vindt van het idee om iedere eigenaar van een auto te verplichten zijn kenteken duidelijk zichtbaar in alle ramen te laten graveren. Zo worden de auto en zijn kenteken meer een twee-eenheid. In dat kader wil ik ook nog vragen of met extra kentekenplaten, bijvoorbeeld op een caravan of fietsendrager, die eenheid ook niet wordt doorbroken. De heer Eurlings heeft daar een reële vraag over gesteld. Wanneer dat soort voertuigen aan de achterzijde worden gefotografeerd, zie je de andere kentekenplaat, maar niet de plaat die op de auto zit.

In de stukken worden ook nog wat woorden gewijd aan het fenomeen katvanger. De minister deelt in haar nota mee dat momenteel met alle betrokken partijen wordt gewerkt aan maatregelen hiertegen. Wat vindt de minister in dit kader van het idee dat particulieren – dus niet dealers, leasemaatschappijen, vrachtwagenbedrijven enzovoort – hooguit vijf auto's op hun naam mogen zetten? Nu hebben zij er soms wel 250 op hun naam staan. In normale gevallen moet vijf auto's op één naam toch voldoende zijn.

De herkenbaarheid van de nummerplaten in de onderscheiden EU-landen laat nog wel eens wat te wensen over, omdat er nu heel veel witte en gele kentekenplaten zijn. De herkenbaarheid bij de nieuwe nummerplaten kan worden vergroot door het landenembleem. Die landenemblemen hebben echter allemaal een blauwe ondergrond met daarop vijftien sterren en de letter van het land zelf. Ik denk dat dit de herkenbaarheid onvoldoende vergroot. Vooral bij criminele daden op de openbare weg is het nodig dat een nummerplaat in één oogopslag kan worden herkend. Daarom worden er niet meer onderscheidende kleuren gebruikt voor de

Stellingwerf

diverse Europese landen? Dat zou de herkenbaarheid aanzienlijk vergroten.

Ten slotte nog een opmerking over het uitsluiten van de blauwe historische nummerborden op historische voertuigen. Deze hoeven niet te worden omgewisseld. Wij hebben de indruk dat er steeds meer van dergelijke voertuigen rondrijden. Dat was wellicht de bedoeling van de wetsaanpassing, maar het aantal historische voertuigen begint nu toch wel heel groot te worden. Naast de gedrevenheid van een aantal automobielhistorici, lijkt hier toch ook sprake te zijn van een lucratieve handel. Op deze wijze kunnen immers veel mensen belastingvrij rijden. Er wordt waarschijnlijk zelfs een behoorlijk aantal oude auto's geïmporteerd om te worden opgeknapt. Kan in dit licht gezien de uitzondering van de blauwe kentekens er niet toe leiden dat juist in deze sector de fraude-mogelijkheden in stand worden gehouden of door de aanscherping elders worden vergroot? Wij kunnen goed leven met de huidige beperkte omvang, maar ik vraag de minister toch de vinger aan de pols te houden en in te grijpen als blijkt dat de fraude aanzienlijk toeneemt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Beschikt de heer Stellingwerf over cijfers waaruit blijkt dat de import van oude auto's toeneemt, omdat men met deze auto's de wegenbelasting kan ontgaan? Denkt hij dat de fraude met kentekenplaten ernstiger vormen zal aannemen bij de blauwe kentekenplaten? In deze branche kent men vaak het nummer van een specifieke auto uit het hoofd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik merkte al op dat je deze auto's tegenwoordig steeds vaker op de openbare weg ziet rijden. Het gaat daarbij echt niet altijd om oldtimers uit de jaren dertig of veertig, maar vooral ook om modellen uit de jaren zestig. Ik geef overigens toe dat die ook waardevol kunnen zijn. Enkele jaren geleden is bij de begrotingsbehandeling ook al over dit onderwerp gediscussieerd. Men keek toen vooral naar de milieuargumenten. Je staat immers de import van auto's toe waarvan de motoren volstrekt niet aan de milieueisen voldoen. Dat is ook een aspect dat in het oog moet worden gehouden. Ik meen dat het om vele tienduizenden en wellicht zelfs om

enkele honderdduizenden auto's gaat. Ik heb de exacte cijfers niet bij de hand, maar uit recente berichten is mij gebleken dat het om aanzienlijke aantallen gaat, zij het dat je dan nog maar over 1% van het totale bestand spreekt. Zo bezien lijkt het mee te vallen, maar in Nederland rijden wel 6 miljoen auto's rond.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter! Ik ben blij dat wij dit nieuwe parlementaire jaar openen met dit wetsvoorstel. Het is weer een stapje op weg naar een betere fraudebestrijding. Dat is altijd een goede zaak. Ook ben ik blij met de brede steun van de Kamer. Ik heb alleen het gevoel dat ik de CDA-fractie nog eens stevig moet aanspreken. Toen ik luisterde naar de heer Eurlings dacht ik: wij moeten ervoor oppassen dat het betere niet de vijand is van het goede. Wij moeten er met elkaar voor zorgen dat het steeds moeilijker wordt om fraude te plegen, maar de mens is en blijft creatief en dat betekent dat wij iedere keer weer voor nieuwe vraagstukken worden gesteld. Ik wijs erop dat er al sinds 1995 overleg gepleegd wordt met de branche. Het voorstel is dus niet in een ivoren toren bedacht. Wij hebben daar met alle betrokkenen goed overleg over gevoerd. De ANWB heeft gezegd dat er mooiere modellen denkbaar zijn. Daar zijn wij het op zichzelf mee eens. Die zijn alleen nog niet op dit moment in de volle breedte te implementeren. Er komt een voorstel voor elektronische voertuig-identificatie. Dat is natuurlijk een veel betere methode, waardoor het moeilijker wordt de wet te ontduiken. Het model dat nu voorligt is inderdaad een tussenmodel, maar het zal nog heel wat jaren duren voordat die elektronische voertuig-identificatie kan worden ingevoerd. De schatting is dat het zeker nog acht jaar zal duren voordat het in de volle breedte aan de orde is. Dan moet je in de tussenliggende tijd toch maatregelen nemen, zodat onze uitvoeringspraktijk overeenstemt met die van andere landen. Dit is namelijk een internationaal probleem. Er zijn nogal wat landen die een met het voorliggende voorstel vergelijkbare systematiek praktiseren.

Ik noem België, Duitsland, Zwitserland en Noorwegen. Wij lopen hiermee zeker niet voorop; wij lopen eerder achter deze landen aan. Ik ben dan ook blij met de steun van de Kamer, want wij kunnen nu een aantal stappen ter verbetering van het systeem zetten.

Voorzitter! Verschillende leden hebben gesproken over cijfers. Het probleem met fraude is dat het zich in een schemergebied voltrekt. Je weet nooit precies wat er is gebeurd en je moet uitgaan van onderzoeken. Er zijn al heel wat onderzoeken gedaan en er is altijd weer behoefte aan nieuw onderzoek. Zo gaat het in dit land, want wij onderzoeken ons natuurlijk suf. De heer Van Heemst vroeg mij of het waar is dat het Rijk 700 mln. aan inkomsten heeft gemist. Het antwoord daarop is bevestigend. De laatste raming van 1998 laat dit cijfer zien. Wij gaan ervan uit dat het in 1998 om 280.000 gevallen ging. Maar ook dat is een raming op basis van onderzoek. Op de vraag of het zinvol is een nieuw onderzoek te laten starten, moet ik antwoorden dat dit niet het geval is. Gelet op de systematiek die dan wordt gehanteerd en het soort onderzoek dat wordt gedaan, is de conclusie te trekken dat dit tot resultaten zal leiden die vergelijkbaar zijn met de resultaten van het onderzoek van Coopers & Lybrand. Wij kunnen dus het beste uitgaan van de onderzoeken die zijn gedaan, ook al zijn de cijfers die de onderzoeken opleveren verschillend. In ieder geval is duidelijk dat fraude een probleem is, waarschijnlijk nog ernstiger dan wij denken. Duidelijk is dat fraude aangepakt moet worden, want uiteindelijk is de burger de klos.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Fraude moet bestreden worden. Dat is waar. Maar toch is het goed, zeker bij een voorstel zoals het voorliggende, om goed in te schatten wat de werkelijke problemen zijn. De minister zegt dat het om een aantal van 280.000 gaat. Uit de branche komen vaak geluiden dat daaronder ook de fouten vallen door slordigheden met aanhangers en fietsdragers, zoals platen van verkeerd formaat of slecht leesbaar. Het CBR onderschrijft dat er in de meeste gevallen geen sprake is van bewuste fraude, maar van slordigheden. Kan de minister dat bevestigen? Ware het niet beter geweest om de inspectie voor de rechtshandhaving een onderzoek te

Netelenbos

laten uitvoeren op basis van de analyse van de bewuste fraude? Het lijkt mij namelijk dat de onbewuste fraude ook bij de nieuwe kentekenplaten kan voorkomen.

Minister **Netelenbos**: Het is moeilijk om onderscheid te maken tussen bewuste fraude en slordigheden, want ook slordigheden moeten bestreden worden. Uitgangspunt van het gehele systeem is dat kentekenregistratie en -identificatie belangrijk zijn voor de handhaving, maar ook voor de motorrijtuigenbelasting en de verzekering. Het systeem moet dan ook goed op orde zijn. Het voorstel voor een nader onderzoek door de inspectie is bekeken door mijn medewerkers. Zij concludeerden uiteindelijk dat dit weinig nieuwe extra feiten op zal leveren. Het antwoord op de vraag of ik iets wil doen, luidt bevestigend. Er zijn cijfers bekend. Diverse onderzoeken tonen een verschil in inzicht, maar dat is niet zo interessant. Ten aanzien van het bestrijden van fraude moet het nodige gebeuren. Er zijn veel landen ons voorgegaan en dat sterkt mij in de gedachte dat dit systeem zeer de moeite waard is. Het steekt dat wij niet vooroplopen en wij willen daar snel iets aan doen. Het geraamde bedrag aan gederfde inkomsten van 700 mln. is aanzienlijk. Daarnaast kent iedere burger wel verhalen over het toezenden van bekeuringen, terwijl men er zeker van is niet op die plaats te hebben gereden. Dat geeft allerlei justitiële drukte en onrust. Wij willen die op de voorgestelde wijze bestrijden. Het is een probleem waar velen ervaring mee hebben. Wij gaan er dan ook iets aan doen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik onderschrijf graag dat dit voorkomt. Ik heb zelf twee weken geleden nog een ervaring hiermee gehad, maar daar gaat het nu niet om.

Minister **Netelenbos**: U moet mij dus flink ondersteunen!

De heer **Eurlings** (CDA): Ik kom daar nog wel op terug. Het gaat echter niet om de voorgestelde maatregelen, maar om een goede analyse van de grootte van het probleem. U zegt dat een nieuw onderzoek van de inspectie niets nieuws zou opleveren. In de stukken hebt u gesteld dat het niets nieuws zou opleveren ten opzichte van een onderzoek uit 1992.

Dat onderzoek was een berede-
neerde analyse waarin onbewuste en
bewuste fraude werden geschift. Ik
noem als voorbeelden van onbe-
wuste fraude onleesbaarheid en
slordigheden. Dit onderzoek kwam
uit op een aantal van 50.000. U
spreekt nu over een bedrag van 700
mln. Meer duidelijkheid hierover is
zinnig. Er is nogal een verschil
tussen 50.000 of 280.000 fraude-
gevallen. Dit verschil heeft ook de
branche enkele keren van inzicht
doen veranderen.

Minister **Netelenbos**: Het blijft heen-
en weergepraat. Er is in ieder geval
sprake van fraude. Bij het verkrijgen
van inzicht in de hoeveelheid
gevallen, moet de vraag betrokken
worden hoe het is gesteld met het
niet kunnen innen van motorrijtui-
genbelasting of bekeuringen en met
onleesbare platen. Dat is niet alleen
slordig, maar ook ernstig. Als de
KLPD controleert op de rijkswegen,
worden met camera's de kentekens
gecheckt en wordt de achterliggende
informatie nagegaan. Als het
kenteken niet geïdentificeerd kan
worden, weet men te weinig. Dat kan
problematisch zijn. Ik noem ook het
gebruik van onbekende of niet
bestaande platen. Het is ook
vervelend als een plaat van een
ander gebruikt wordt. Men wordt
dan betrokken bij allerlei zaken
waarmee men niet in aanraking wil
komen. De bekeuringen als gevolg
van dit type overtredingen zijn
geanalyseerd in 1992. Er zijn ook nog
onderzoeken geweest, zoals
genoemd in de schriftelijke gedachte-
wisseling met de Kamer. Vervolgens
wil de inspectie nog een onderzoek
doen en wel op dezelfde basis als in
1992. Wij kunnen ons suf onderzoe-
ken, maar één ding is zeker, namelijk
dat er sprake is van fraude, die nu
eenmaal als kenmerk heeft dat zij
zich in het geniep afspeelt. Er is
waarschijnlijk sprake van een grote
som aan gederfde inkomsten, terwijl
anderen de klos zijn. Andere landen
lopen bij de bestrijding op ons voor.
Wij gaan daar iets aan doen.
Iedereen is het daarover eens, de
branche, de Nederlandse samenle-
ving en dus ook deze Kamer.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik stel voor
de duidelijkheid toch nog een
vraagje. Daar heb ik nog steeds geen
antwoord op gekregen. Was het
onderzoek van 1992 het onderzoek
volgens methode A, dat recentelijk

door de ANWB is onderschreven en
waarbij men op 50.000 uitkwam? Of
was dit het onderzoek volgens
methode B, waarnaar de kop in de
Telegraaf een maand geleden
verwees, met een uitkomst van
280.000?

Minister **Netelenbos**: Dit wordt een
vervelende discussie. Wij gaan nu uit
van 280.000 fraudegevallen. In 1995
is het Centraal bureau motorrijtui-
genbelasting uitgekomen op 700
harde gevallen op jaarbasis.
Vervolgens is het CJIB aan de slag
gegaan. Oorspronkelijk kon men niet
met harde gegevens komen, maar
men zei dat het waarschijnlijk enige
tienduizenden gevallen per jaar zijn.
Daarna is het bureau Coopers &
Lybrand aan de slag gegaan met een
wetenschappelijke analyse. Zij
komen uit op 50.000 gevallen, maar
zeggen erbij dat het er ook 200.000
kunnen zijn. In 1998 is met het CJIB
opnieuw gesproken. Het een en
ander is bewerkt en geëxtrapoleerd.
Dan komt men op 270.000 à 280.000.
Wij kunnen natuurlijk een debat
voeren over de exactheid van de
cijfers. Dat debat is door geen enkele
woordvoerder en ook niet door mij
te winnen. Een ding is zeker: er is
sprake van fraude, het kost ons heel
veel geld, andere burgers zijn
daarvan de dupe en daar moeten wij
iets aan doen. En dat kan ook
gebeuren. Ik vraag de fractie van het
CDA om dit cijferdebat nu te laten
liggen en er iets aan te doen. Wij
weten dat het systeem nooit 100%
waterdicht zal zijn. Mevrouw Giskes
zei het ook al. Op den duur komen er
meer sluitende systemen. Daar zullen
wij in de komende jaren over praten.
Ik heb ook aangekondigd dat ik een
voorstel zal doen voor een algemene
beprijzingswet. Daarbij is dit principe
ook aan de orde. Dat zal nog een
lastig en ingewikkeld debat worden.
Daar moeten wij de komende jaren
voor uittrekken. Vervolgens zullen wij
moeten bezien hoe wij op de lange
termijn tot een meer sluitend
systeem kunnen overgaan. Dit is in
ieder geval een grote sprong
voorwaarts. Ik meen dus dat wij dit
moeten doen en ik ben ook blij met
de steun. Ik hoop de fractie van het
CDA ook te kunnen verleiden tot die
steun.

Hoe zit het nu met diefstal-
preventie en hoe kunnen wij betere
richtlijnen geven voor de ophanging
van het kenteken? De heer Eurlings
wees hierbij op het Franse systeem.

Netelenbos

Wij hebben dat onderzocht. Er is een TNO-onderzoek gedaan naar het antwoord op de vraag wat ter verbetering hiervan kan worden gedaan. Een fraudeur die een beetje handig is, kan nu in één minuut een kenteken van een auto halen. Bij het Franse ophangingsysteem duurt dat zes minuten, maar de plaat kan er onherroepelijk van af. Dit onderzoek geeft ook aan – zo is het nu eenmaal met fraude en met mensen die kwaad in de zin hebben – dat men de bumper meeneemt in plaats van alleen maar het kenteken als het te lang duurt. Kortom, dit is een heel lastig probleem. Daarmee is het handhavingssysteem zelf ook aan de orde. Diefstal is dus niet te voorkomen, helaas. Wij moeten er wel voor zorgen dat wij het systeem dat wij nu hebben, verbeteren en daar zijn wij mee bezig. De handhaving hoort daar zeker bij.

Bijna alle woordvoerders hebben gezegd dat het vraagstuk van de handhaving nog niet is opgelost. Daar ben ik het mee eens. Er zijn aardige suggesties gedaan zoals het combineren van deze controle met de controle op de parkeerplaatsen. Er is ook een gesprek geopend over de handhavingsslasten voor de politie. Hierop is geantwoord dat de handhavingsslast niet significant zal toenemen. Met de verkeerscommissie, het openbaar ministerie en de politie is de afspraak gemaakt dat bij staandehouding ook de kentekenplaten zullen worden gecontroleerd. Dat gebeurde tot nu toe niet. Dat is dus een verbetering. Die afspraak kan worden gerealiseerd zonder een intensievere inspanning. Verder wordt door de verplichte omwisseling van de kentekenplaten opnieuw geordend. Je krijgt een opschoning van het hele systeem en dat is op zichzelf al heel goed. In de periode tot 2002 – dat zijn drie jaar, maar door het tijdstip waarop wij dit wetsvoorstel behandelen, is die tijd iets korter – wordt al het "oud vuil" uit het systeem gehaald. De suggesties die vandaag gedaan zijn, zijn de moeite waard om door te spreken.

Mevrouw Giskes en de heren Stellingwerf en Van Heemst hebben gevraagd of het niet mogelijk is, burgers te verplichten hun kentekennummer in het raam van hun auto te graveren. Daarover is nagedacht, maar zo'n verplichting leidt tot kostenverhoging. Veel burgers doen het al uit eigen beweging. Alles

afwegende, hebben wij niet voor een verplichting gekozen, omdat het een extra argument is om op de kosten te wijzen.

De heer Niederer heeft gevraagd of er wordt nagedacht over een analoog kenteken waarbij aan de persoon een kentekennummer wordt gekoppeld dat dan niet meer verandert. Er wordt inderdaad over nagedacht. Mij lijkt het een zegen, omdat het systeem echt zuiver gehouden kan worden en je maar een keer een nummer behoeft te onthouden. Dat laatste lijkt mij buitengewoon plezierig. Over dit systeem wordt dus nagedacht, maar het is nog niet gerealiseerd.

De heer Eurlings heeft vragen gesteld over de online verbinding. Bijna iedere woordvoerder heeft trouwens gevraagd waarom ter realisatie van het nieuwe systeem geen online verbinding wordt ingevoerd en waarom ik eerst wil afwachten hoe het in de praktijk gaat. Dat is gedaan om de kosten binnen de perken te houden. Het is niet zomaar mogelijk, aan te haken aan bestaande online systemen. Zij zijn er wel, bijvoorbeeld met de Rijksdienst voor het wegverkeer en voor de sloopregelingen. Je kunt dus niet zomaar aanhaken aan het bestaande systeem. Daarvoor moet een nieuw systeem opgebouwd worden, wat weer een extra kostenpost is. Om die reden hebben wij daar niet voor gekozen. Wel zal het systeem goed bewaakt worden. De heer Niederer vroeg ook om monitoring. De effecten van het systeem moeten zeker bekeken worden. Mocht blijken dat het niet leidt tot de meest gewenste resultaten, dan kunnen wij alsnog beslissen over een online systeem. Dit kan ook bij ministeriële regeling gedaan worden. Aangezien de branche wil meewerken aan het nieuwe systeem vind ik dat wij het eerst maar eens moeten invoeren en bekijken hoe het gaat.

De heer Eurlings (CDA): Is de minister het eens met mijn stelling in eerste termijn dat als zij over een jaar of twee bij ministeriële regeling een online verbinding voor kentekenbewijzen wil invoeren, het nieuwe systeem al behoorlijk vervuild kan zijn met frauduleuze kentekenplaten?

Minister Netelenbos: Het blijft altijd een afweging. Velen hebben er groot belang bij dat het nieuwe systeem

goed gaat werken. Het nieuwe systeem is in ieder geval beter sluitend dan het huidige. Er is ook een kostenafweging gemaakt. De heer Eurlings heeft zelf benadrukt dat de burger op enorme kosten wordt gejaagd. Hij zou mij dan moeten steunen in de gedachte dat wij ervoor moeten zorgen niet meer kosten te maken dan noodzakelijk.

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Ik kan mij dat voorstellen bij de kosten voor de individuele burger. Maar hierbij gaat het om zo'n 200 bedrijven. Het moet toch mogelijk zijn daarmee een online verbinding te maken, ook verplicht. Per saldo lijkt mij het een relatief klein bedrag voor dergelijke ondernemingen.

Minister Netelenbos: Als bedrijven extra kosten maken, rekenen zij die door aan de klant. Men kan wel zeggen dat die kosten reuze meevallen, maar dat is niet zo omdat er een heel nieuw systeem gebouwd moet worden. Dat is niet zomaar gedaan, omdat het met heel veel punten moet worden verbonden. Als het zo simpel was, had de Kamer mij aan haar zijde gevonden. Het was eerst de bedoeling, maar vervolgens is er uitvoerig gesproken met alle betrokkenen. Zij zijn bereid, mee te werken en er is geen aanleiding om te denken dat het systeem zonder verplichting niet goed zou functioneren. Wij houden de vinger aan de pols. Mocht het nodig blijken, dan kan zo'n online verbinding altijd nog verplicht worden. Mij lijkt dat, alles afwegende, de beste manier van werken.

Dan is nogal uitvoerig gesproken over het verzenden per post van de kentekenplaten. Het is niet de bedoeling dat het gebeurt. Het uitreiken van het kentekenbewijs, het voertuig en het kenteken dient zichtbaar aan elkaar gekoppeld te worden. Dat kan dus niet per post worden gerealiseerd. Dan heeft mevrouw Giskes een vraag gesteld over het door de dealer organiseren van de transactie. Het antwoord daarop is dat het kan. Vervolgens gaat men natuurlijk van alles en nog wat doen, maar dat raden wij sterk af. Dan neem je hetzelfde soort risico als wanneer je een creditcard over de post verstuurt. Dat moet je ook niet doen, maar het gebeurt allemaal wel in dit land. Het systeem gaat ervan uit dat de confrontatie van de

Netelenbos

kentekenhouder met het voertuig en het overhandigen van de kentekenplaat op één plaats gebeurt. Mevrouw Giskes vroeg ook of je daar voor moet reizen, wat toch wel buitengewoon problematisch zou kunnen worden. Het antwoord op die vraag is: nee. Het is de bedoeling dat er in Nederland ongeveer 300 uitgiftepunten komen waar zo'n transactie kan worden afgewikkeld. Dat lijkt mij toch een juiste spreiding over het land.

Dan kom ik bij het inleveren van de oude kentekenplaten. Mevrouw Giskes heeft gevraagd of er sprake is van innamepunten. Het antwoord op die vraag is dat die er zijn. Dat zijn de sloopbedrijven en de Rijksdienst voor het wegverkeer. Het speelt met name bij export. Het punt van de recycling is een interessant punt. We denken zeker na over de vraag hoe dat moet gebeuren, maar er is op dit moment nog geen mededeling over te doen. Ik stel voor dat we de Kamer daar later van op de hoogte stellen.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister zei dat er ongeveer 300 afgiftepunten komen. Dat is niet bijster veel. Je mag nog niet in de auto rijden, omdat je geen kentekenplaat hebt. We hebben net berekend dat er per gemeente nog niet eens één afgiftepunt is. Dat betekent toch dat je een hoop "sores" zult hebben om aan je kentekenplaat te komen.

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat het wel meevalt. Per twee gemeenten is er minstens één afgiftepunt. De dealer of het garagebedrijf heeft een eigen kenteken dat wordt gebruikt voor auto's die niet geregistreerd zijn. Dat lijkt mij dus niet het grootste probleem.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb in eerste termijn ook nog een andere vraag gesteld. Als je een nieuwe auto koopt, dan kan je leverancier dat allemaal voor je regelen. We hebben het hier eigenlijk alleen over mensen die al een auto hebben en een vervanging moeten organiseren. Klopt dat?

Minister **Netelenbos**: De leverancier moet toch een transactie realiseren. Dat lijkt mij dus op zichzelf niet het grootste probleem. Je kunt ook overschrijven. Dat wordt "online" met de RDW gerealiseerd. Dat heb ik

laatst zelf ervaren toen ik een tweedehands auto kocht.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dan heb ik nog een vraag over de inname. Ik begreep uit de nota naar aanleiding van het verslag dat er toch wat aarzelingen zijn over de waterdichtheid van de registratie en over de vraag of de plaat vernietigd is. Moet je er daarom niet voor zorgen dat die platen bij rijksinstanties worden ingeleverd?

Minister **Netelenbos**: Er is een goede regeling bij de sloop en de RDW om ervoor te zorgen dat de registratie goed op orde is. Dat is in de afgelopen periode gerealiseerd. Dat is dus op zichzelf goed geregeld.

Mevrouw **Giskes** (D66): De RDW heeft niet in de gaten of die platen daadwerkelijk een oven ingaan.

Minister **Netelenbos**: Dat betekent dat we moeten nadenken over de vraag hoe we met die kentekenplaten moeten omgaan. Dat gebeurt op dit moment nog, maar ik houd de Kamer daarvan op de hoogte. Dat kan later altijd nog worden uitgewerkt bij ministeriële regeling. Wij willen het systeem zo uitwerken dat men een aantal handelingen moet verrichten waaraan men zich dient te houden.

Mevrouw Giskes heeft wel gelijk dat die gele platen er op het eerste gezicht hetzelfde uitzien. De heer Stellingwerf zei dat hij ze zo onherkenbaar vond. Ik vind het juist heel leuk dat het Europese embleem op al die auto's verschijnt en dat er nog NL op komt te staan. Dat zijn wij dan als Nederlanders. De uniformering in Europa geeft echt het gevoel dat Europa één wordt en dat lijkt mij toch iets wat wij moeten bevorderen. Ik vind dat de uniformering echt het gevoel geeft dat Europa één wordt. Dat lijkt mij iets wat wij juist zouden moeten willen bevorderen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar heb ik op zich al problemen mee, maar daar gaat het nu niet om. Het gaat nu om de herkenbaarheid bij bijvoorbeeld misdrijven op de openbare weg. Zo hebben Hongarije, Frankrijk en Nederland allemaal gele nummerborden. Straks zullen die er allemaal bijna gelijk uitzien, alleen is dat ene lettertje anders. Ik denk dat het juist aanbeveling verdient om in de verschillende EU-landen meer

onderscheidende kleuren te gebruiken en dat hoeft helemaal geen afbreuk te doen aan de eenheid in de EU, zoals u stelt.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dat niet het hoofdprobleem. Het is duidelijk te zien uit welke lidstaat een voertuig afkomstig is. Het gele laminaat kent overigens een goede aanleiding, namelijk de goede zichtbaarheid. Nederland is daar indertijd spontaan mee begonnen, toen de wet- en regelgeving daar nog geheel achteraan kachelde. Nederland vond dit idee dus buitengewoon interessant, maar andere landen ook en dat heeft ertoe geleid dat het soms allemaal wat op elkaar lijkt. Toch lijkt mij dit niet een hoofdprobleem.

De heer **Stellingwerf** (RPF): In het kader van de fraudebestrijding misschien niet, maar een kenteken heeft ook nog andere functies, bijvoorbeeld voor de situaties die ik schetste.

Minister **Netelenbos**: Nogmaals, ik heb er niet uitvoerig over nagedacht, maar het lijkt mij niet het probleem waar wij dagelijks van wakker liggen.

Voorzitter! Met betrekking tot de kosten voor de burger is het goed om te constateren dat de getallen die circuleerden niet helemaal kloppen. Zo stond in de brief van de BOVAG dat de kosten kunnen variëren van f 30 tot f 60. Als wij kijken naar het vervangingspotentieel in Nederland, het aantal auto's dat jaarlijks uit de roulatie gaat, naar het aantal auto's dat per jaar van eigenaar wisselt en naar wat de burger vaak spontaan bereid is te doen als het gaat om systemen die meer rechtszekerheid geven – en dat is bij dit nieuwe systeem zeker het geval – dan lijken die kosten mij alleszins aanvaardbaar. Het is zeker niet zo dat hierbij een bedrag van 500 mln. aan de orde is, zoals in de brief aan de Kamer werd gesuggereerd; wij moeten eerder denken aan 100 mln.

Over katvangers is het een en ander opgemerkt, een buitengewoon ingewikkeld en onaanvaardbaar vraagstuk. Hierover zijn een aantal vragen gesteld. Justitie en BZK zijn betrokken bij de verdere uitwerking van de beleidsvoornemens. Wij verwachten aan het eind van dit jaar met nadere voorstellen te kunnen komen. Ik stel dus voor, ook op verzoek van de heer Van Heemst, dat de Kamer aan het eind van dit jaar

Netelenbos

wordt geïnformeerd en dat duidelijk wordt gemaakt wat de rol van de verschillende departementen hierin is.

De heer Niederer stelde een vraag over het taxikenteken. Ook dat moet natuurlijk ongevoelig zijn voor fraude, wat betekent dat ook bij het taxikenteken dezelfde procedure aan de orde is. De herkenbaarheid van het taxikenteken is een andere zaak: die heeft vooral te maken met de cijfers en nummers die erop komen te staan. Ook hieraan wordt hard gewerkt, zodat ook dit met voortvarendheid kan worden ingevoerd.

Wat betreft oldtimers ben ik het eens met de benadering van mevrouw Giskes. Ik denk dat het hier om een vraagstuk gaat dat kan worden overzien, maar ik heb wel het gevoel dat er sprake is van een groei van het aantal auto's dat niet onder het regime van de motorrijtuigenbelasting valt. Als in deze ontwikkeling wat meer inzicht bestaat, is het wellicht interessant om de Kamer hierover te informeren, ook in relatie tot plannen met betrekking tot vergroening en variabilisatie. Ik wil dus best toezeggen dat wij, als wij inzicht in die ontwikkeling hebben, de Kamer zullen informeren. Het lijkt mij echter een vertoning wanneer een brik uit zeg maar 1925 met een gele nummerplaat rondrijdt. Dat lijkt mij een beetje veel gevraagd van de oldtimerbezitter.

Voorzitter! Ik heb de indruk dat ik alle vragen heb beantwoord.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Fraude is een ernstige zaak. Het spreekt vanzelf dat fraude daarom zoveel mogelijk moet worden bestreden. Het feit dat er fraude wordt gepleegd, ontslaat ons echter niet van de plicht om de fraudebestrijding zo efficiënt en effectief mogelijk in te richten. Daar was mijn eerste termijn op gericht en zal ook mijn tweede termijn op zijn gericht.

Ik kom dan direct bij een van de onderwerpen waar wij ogenschijnlijk nogal veel over gediscussieerd hebben, namelijk het aantal ter beschikking staande onderzoeken naar het aantal optredende fraudegevallen. Waarom ik er zo over heb doorgevraagd aan de verschillende woordvoerders en de minister was absoluut niet om deze zaak te bagatelliseren. Waarom was het dan

wel? Het was omdat met name de vraag of het in die 280.000 gevallen van fraude gaat om bewuste fraude dan wel om voor het grootste gedeelte onbewuste fraude en iets wat ook bij de invoering van de nieuwe platen zal gebeuren. De discussie daarover heeft in het veld nogal wat deining gegeven. Toen men sprak over 50.000 gevallen ging de BOVAG, de organisatie die de minister heeft ondersteund in het opstellen van het voorstel, om en zei: wij zijn voor geleidelijke invoering, want de baten wegen niet op tegen de kosten. Toen er later sprake was van 280.000 gevallen koos men alsnog voor een volledige invoering. De ANWB deed dit niet. De ANWB die toch ook voor de belangen van haar leden staat, ook voor de leden die last van fraude hebben, zegt nog steeds: fraude moet absoluut bestreden worden, maar de baten van een gedwongen invoering in drie jaar met alle bureaucratische rompslomp en invoeringsproblemen die dit oplevert, wegen niet op tegen de kosten en de moeite. Ik heb de minister gevraagd: ging men bij het onderzoek van de Inspectie voor de rechtshandhaving uit van de systematiek, gehanteerd bij het onderzoek in 1992 en bij de recente peiling van de ANWB, uitkomend op 50.000 gevallen of op 280.000?

Mevrouw **Giskes** (D66): Hier wordt zo'n punt door u van gemaakt dat ik graag wil weten wanneer u vindt dat de grens is bereikt. Voor u is 50.000 kennelijk onvoldoende. Wanneer begint het voor u een problematische situatie te worden?

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is een vraag die ik niet wens te beantwoorden en die ik ook niet kan beantwoorden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat is dan het nut van deze discussie? Wij praten op uw verzoek al een hele tijd over die aantallen.

De heer **Eurlings** (CDA): Het punt van deze discussie – en ik vind dat je als volksvertegenwoordiger goed naar de mensen buiten de politiek moet luisteren – is dat de mensen die ervan overtuigd zijn dat het aantal 280.000 juist is, alsnog gaan in de richting van een verplichte invoering voor iedereen en dat degenen die uitgaan van 50.000 voor een geleidelijke invoering zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat heb ik natuurlijk ook gelezen. Waar ligt voor u het omslagpunt?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik vind dit een heel onzinnige vraag. Het gaat erom dat bij een orde van grootte van 50.000 gevallen de branche, zowel de BOVAG als de ANWB, zegt: doe het dan geleidelijk. Bij een orde van grootte van 300.000 zegt de branche: als dat waar is, is het effectief om het voor iedereen in te voeren, want dan wegen de extra kosten op tegen de baten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dus zal het er vaak tussenin zitten; het is waarschijnlijk noch het een noch het ander. Ik denk dat het voor iedereen belangrijk is te weten dat u het bij 50.000 kennelijk niet nodig vindt en wanneer u het dan wel nodig vindt.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik verkondig hier alleen de geluiden uit het maatschappelijk veld. Zowel de BOVAG als de ANWB hebben gezegd: bij 50.000 is het niet kosteneffectief om iedereen te dwingen dat binnen drie jaar te doen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bent u het daarmee eens? Dat wil ik zo graag horen.

De heer **Eurlings** (CDA): Het veld zegt dat. Ik neem daar kennis van. Om mij goed te kunnen oriënteren in dit debat vraag ik duidelijkheid van de minister. Ik heb die drie keer gevraagd en drie keer niet gekregen. Ik kan u echter helpen. Het onderzoek van de Inspectie voor de rechtshandhaving ging richting de systematiek van 50.000. Ik heb gezegd dat ik de vraag relevant vond en vandaar dat ik die hier op tafel heb gelegd.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is een relevante vraag, maar u moet er wel een conclusie aan verbinden.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik kan deze vraag gemakkelijk met een weder-vraag beantwoorden. Mevrouw Giskes, als de branche zegt dat het bij een aantal van 50.000 nauwelijks effectief is om iedereen tot een vervanging binnen drie jaar te verplichten, vindt u dan dat dit wel moet, tegen de wens van de branche in?

Eurlings

Mevrouw **Giskes** (D66): Ja, als u goed had geluisterd had u kunnen horen dat ik dat heb gezegd. Wij zijn het sowieso eens met dit voorstel, of het er 50.000, 150.000 of 250.000 zijn. Ik wil weten waar het CDA staat.

De heer **Eurlings** (CDA): Dan is er een verschil in inzicht. Ik heb gezegd dat fraude bestreden moet worden en dat wij achter dit voorstel staan. Indien echter de gehele branche zegt dat het bij 50.000 beter is om geen verplichting op te leggen_.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik wil graag weten of u het daarmee eens bent. Ik lees ook wat de branche vindt, maar ik wil weten wat het CDA vindt.

De heer **Eurlings** (CDA): Als de gehele branche – alle belangenbehartigers dus – zegt dat het in dat geval niet kosteneffectief is omdat iedereen op kosten wordt gejaagd aangezien de operatie in drie jaar moet zijn afgerond, wie ben ik dan om te denken dat ik de wijsheid in pacht heb en meer weet van dit soort zaken dan de branche?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil de heer Eurlings allereerst voorhouden dat wij allemaal goed luisteren naar wat in de samenleving leeft. Dat bleek ook uit mijn bijdrage. Ik wil echter een vraag stellen over dat gedoe met die cijfers. U hebt de heer Niederer en mij bij interruptie gevraagd waarop wij ons baseren: op die 50.000 of 250.000? Nu krijgt u terecht dezelfde vraag voorgelegd door collega Giskes en dan antwoordt u dat u het een onzinnige vraag vindt. Moet ik nu de conclusie trekken dat u ons een, in eigen ogen, onzinnige vraag hebt gesteld? Ik krijg graag een duidelijk antwoord op deze vraag. Tot slot merk ik op dat u het volgens mij gewoon spijtig vindt dat de BOVAG tot een ander inzicht is gekomen. Ik meen dat u van plan was in het debat stevig vast te houden aan het onderscheid tussen de invoering van nieuwe en bestaande personenauto's. U dacht dat u een goede bondgenoot had, de BOVAG, maar die is tot een ander inzicht gekomen. Ik vind het dapper van de BOVAG dat zij nu het wetsvoorstel steunt, maar u vindt dat jammer en daarom zit u zo over die cijfers te mekkeren. Ik kan het niet anders zeggen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik merk op

dat ik veel van de heer Van Heemst kan leren, maar soms ook niet. Wat kan ik van de heer Van Heemst leren? Ik kan leren dat, hoe langer je hier zit, hoe gemakkelijker je wordt met kwinkslagen en debatteer-technieken. De heer Van Heemst sprak over een onzinnige vraag maar hij weet niet meer wanneer ik die vraag stelde. Ik sprak over een onzinnige vraag toen mevrouw Giskes mij vroeg of ik de grens bij 60 of 70.000 legde. Ik zei toen dat, gelet op wat de BOVAG eerst zei en wat de ANWB nog steeds zegt, als het bij 50.000 niet kosteneffectief is, dit een signaal is dat je niet zo maar naast je neer kunt leggen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Maar als mevrouw Giskes hierover een vraag stelt is die volgens u onzinnig en als u hem zelf stelt niet. Dat snap ik niet.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik denk dat u mij goed begrepen hebt. Er is een groot verschil tussen een grens van 65 of 70.000 en een van 300.000. Dat is een gigantisch verschil en de branche ziet daar ook de relevantie van in. Of het nu de BOVAG aan de ene kant en de ANWB aan de andere kant is.

Ik kom nu terecht bij wat ik niet graag van de heer Van Heemst wil leren. Ik sta hier als volksvertegenwoordiger met ernst een debat te voeren. Het gaat over veel geld en om een zo effectief mogelijke fraudebestrijding en de heer Van Heemst doet alsof ik uit oppositionele overwegingen liever had gezien dat de gehele branche tegen was geweest. Maar dat is flauwekul en daarom ga ik door op de vraag of wij spreken over een systematiek die uitkomt op 300.000 of 50.000.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U hebt dan het afgelopen anderhalve uur een manmoedige poging gedaan om die flauwekul op gang te houden. Ik kom terug bij de vitale vraag: wat is voor u het beslissende aantal om het wetsvoorstel te steunen? Steek uw nek eens uit en kom met een duidelijk antwoord. Daar hoeft u zich niet voor te schamen of voor weg te lopen.

De heer **Eurlings** (CDA): Als u goed geluisterd had, had u kunnen horen dat ik die vraag al voor 100% beantwoord heb. Als de grens, die de BOVAG eerst ook niet kosten-

effectief vond, ligt in de buurt van de schatting van de ANWB, is er niet voor iedereen een verplichting. Ligt de grens in de buurt van de 280.000, zie een krantenkop in de Telegraaf, dan moet er wel een verplichting komen.

De heer **Niederer** (VVD): Kan het CDA nu glashelder maken waar het de prioriteit legt? Is dat bij de strafrechtelijke wetshandhaving in verband met fraude? Eén enkel geval van fraude met kentekens is dan al een geval te veel. Of vindt de heer Eurlings het wetsvoorstel te weinig effectief voor de 50.000 gevallen van de calculerende branche? U kent het antwoord van de VVD al.

De heer **Eurlings** (CDA): Welnu, ook u zult in de politiek keuzes moeten maken. Als u vele honderden miljoenen moet verspelen aan nieuwe kentekens, kan er minder geld naar de politie. Daar zou ik ook niet zo blij mee zijn. Het is dus altijd een kwestie van keuzes. Ik heb alleen de lijn van de branche, die hier continu mee bezig is, gevolgd. Die maakt een verschil tussen een methode met als uitkomst 50.000 fraudegevallen en een die uitkomt op een aantal van 300.000. Het is zeker van belang om daarover meer duidelijkheid te krijgen, omdat die getallen voortkomen uit verschillende onderzoekssystematieken. Bij de ene wordt uitgegaan van heel bewuste fraude die wij met het nieuwe systeem zoveel mogelijk proberen tegen te gaan. Bij de andere worden ook gevallen betrokken die geen bewuste fraude zijn, zoals een fotoapparaat dat niet goed gewerkt heeft. Volgens de branche is het bij 50.000 fraudegevallen niet kosteneffectief om iedereen verplicht twee nieuwe kentekenplaten te laten kopen, maar wel bij een aantal van 300.000. Het is dan ook heel legitiem om te vragen over welke onderzoeksmethode wij het nu hebben. Ik heb daarop geen antwoord gekregen, maar ik maak op uit de schriftelijke beantwoording dat de inspectie voor de rechtshandhaving, die voorafgaand aan deze behandeling extra onderzoek had willen verrichten, de lijn van de beredeneerde analyse heeft gekozen die uitkomt op 50.000, dus niet het aantal van 300.000. Daarom vond ik die vraag zo relevant.

De heer **Niederer** (VVD): Ik stel vast

Eurlings

dat het CDA kentekenfraude toelaatbaar vindt, ook voor de toekomst.

De heer **Eurlings** (CDA): Hoewel dit geen vraag is, ga ik er toch maar op in. Als de heer Niederer goed geluisterd had, had hij geweten dat ik voorstander ben van een zo effectief en efficiënt mogelijk systeem. Daarover dien ik straks een motie in en ik hoop dat de heer Niederer namens de VVD mij steunt in het verbeteren van het onderhavige voorstel.

Voorzitter! De Bovag gaat nu toch wel mee, omdat men uitgaat van 300.000 fraudegevallen. De ANWB vindt dat er heel veel vuil en ruis in dat onderzoek zit en blijft daarom hangen op het aantal van 50.000, waarnaar die organisatie zelf ook een onderzoek heeft verricht. Zij is voor niet-verplichte invoering. Daar de inspectie voor de rechtshandhaving ook is uitgegaan van de systematiek met 50.000 als uitkomst, stel ik mij op het standpunt dat het niet goed is en het te weinig oplevert om alle kentekenplaten in ongeveer drie jaar verplicht te laten vervangen. Wij zijn dus niet tegen dit wetsvoorstel. Wel zijn wij er voorstander van dat bij nieuwe auto's, zoals in Duitsland, nieuwe kentekenplaten worden aangebracht. Hiervoor zijn de volgende twee redenen: ook in het nieuwe systeem zullen valse kentekenplaten voorkomen en vanwege de snelle ontwikkelingen (twee keer zo snel als verwacht) in de elektrotechnische branche komt er over vier of zeven jaar zeker een elektronische voertuigidentificatie. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het in de bedoeling ligt om de nieuwe kentekenplaten verplicht te stellen voor zowel nieuwe als reeds in gebruik zijnde voertuigen;

overwegende, dat deze operatie onnodige kosten met zich meebrengt;

voorts overwegende, dat technologische ontwikkelingen in de nabije toekomst meer geavanceerde

systemen van voertuigregistratie mogelijk maken;

verzoekt de regering de nieuwe kentekenplaten slechts verplicht te stellen voor nieuwe voertuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 8 (26136).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Mijn volgende punt betreft de verzegeling. Het is enorm belangrijk dat wij proberen om alle zwakke schakels in het huidige systeem te versterken. De productie van de nieuwe kentekenplaten is een stap in de goede richting, maar wij moeten voorkomen dat andere schakels in de keten te zwak blijven. Eén van die zwakke schakels, hoe je het ook wendt of keert, is de eenvoudige diefstal van kentekenplaten. Net als de minister en de collega's in de Kamer weet ik dat die diefstal met de platen van dit moment nooit echt te voorkomen zal zijn. De echte oplossing moeten wij veel meer zoeken in het inbouwen van chips in de auto's. Ik kom dan weer terecht bij de elektronische identificatie. Maar voordat die identificatie er is, zouden wij moeten proberen om, misschien met kleine middelen, de kans op diefstal te verkleinen. Het Franse systeem van verzegeling maakt diefstal niet onmogelijk, dat is waar, maar het verschil tussen 1 minuut en zes minuten maakt het wel moeilijker. Het andere verschil, dat zeker zo belangrijk is, is dat het risico groter is dat je naderhand ziet dat er van diefstal van de platen sprake is geweest. Dat is een waardevol element. Nu gaat het eraf klikken van die platen en het opnieuw opschroeven zo gemakkelijk en snel. De plaat komt onbeschadigd uit de strijd en op de nieuwe auto tevoorschijn. Daarom is mijn fractie er toch voorstander van om tot een systeem van verzegeling over te gaan en ik wil de Kamer daartoe de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat diefstal van kentekenplaten ook in het nieuwe kentekenplatenstelsel zeer eenvoudig is;

overwegende, dat onder andere in Frankrijk goede ervaringen zijn opgedaan met een verzegelde bevestiging van kentekenplaten;

roept de regering op ook in Nederland tot verzegelde bevestiging van kentekenplaten over te gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 9 (26138).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Ik kom nu bij het punt van de online verbindingen. De minister heeft in haar antwoord aangegeven dat het koppelen van deze online verbinding met bestaande systemen moeilijk, zo niet onmogelijk is. Toch wil het er bij mij niet goed in, dat het opzetten van een online verbinding met ongeveer 200 leveranciers zo gigantisch veel extra kosten met zich meebrengt. Als ik zie hoe snel de technologie van online verbindingen zich ontwikkelt, als ik zie wat er allemaal op het punt van beveiliging mogelijk is voor relatief weinig geld en als ik dat zet tegenover het arbeidsintensieve systeem van stempeltjes en formuliertjes hetgeen wel degelijk een behoorlijke fraudegevoeligheid in zich draagt die volgens mij aanzienlijk groter is dan een goed beveiligde online verbinding, dan wil ik er toch voor pleiten om die online verbinding direct tot stand te brengen. Immers, wanneer wij dat later via een ministeriële regeling gaan doen, hebben wij al een vervuiling in het huidige systeem omdat er dan al in dit nieuwe systeem grote aantallen valse kentekenplaten zitten. Ik wil dan ook op dit punt een motie voorleggen aan de Kamer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een online datasysteem voor kentekengegevens



De heer Niederer (VVD)

onontbeerlijk is voor het voorkomen van fraude en onnodige bureaucratie;

voorts overwegende, dat een online datasysteem noodzakelijk is voor de onderlinge gegevensuitwisseling tussen fabrikanten van kentekenplaten;

constaterende, dat de redenen om geen online datasysteem in te voeren onvoldoende overtuigen;

roept de regering op alsnog over te gaan tot de ontwikkeling van een online datasysteem,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (26138).

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Ik kom tot mijn afronding.

De **voorzitter**: Inderdaad, want ik weet niet of u het zich nog herinnert, maar een derde van de spreektijd uit de eerste termijn is gebruikelijk voor de tweede termijn. U bent daar al ruim overheen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik werd ook

zo ongenadig geïnterrupteerd, voorzitter.

Maar afrondend, voorzitter, wil ik nog zeggen dat ik geen antwoord heb gekregen op de vragen waarom het Zweedse systeem niet is opgenomen; hoe wij aan moeten kijken tegen het risico van de witte kentekenplaten en de eventuele fraude die daaruit voortvloeit; de verplichte aangifte van diefstal, ook voor het verkrijgen van tijdelijke nieuwe platen; en waarom wij niet willen overgaan tot het monopoly van lettersets aangezien dat misschien heel weinig extra kost.

Voorzitter! Fraudebestrijding is van het grootste belang, maar wij moeten het wel effectief en efficiënt doen, want wij kunnen de discussie die de branche op dit moment behoorlijk verdeelt, niet afdoen met de opmerking dat er fraude bestaat en dat wij er dus niet over hoeven te spreken. Nogmaals, wij moeten efficiënt of niet efficiënt, iedereen verplichten om binnen twee à drie jaar nieuwe platen aan te schaffen.

De heer **Niederer** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik wil nu nog twee punten aan de orde stellen.

Allereerst het punt van de wijziging van de Wet op het

personenvervoer. Door die wijziging krijgen taxi's aparte kentekenplaten. Correspondeert die wijziging met de thans voorgestelde maatregelen? Ik meen dat de minister hierop in eerste termijn niet is ingegaan. Als dit wel zo is, heb ik niet goed geluisterd. In dat geval: excuus daarvoor! Ik lees het antwoord op dit punt graag terug in de notulen.

Wat blijft staan als tweede en tevens laatste punt is het probleem van de katvangers. Mijn fractie vindt de toezegging van de minister dat zij eind dit jaar zal komen met een plan van aanpak waarin maatregelen staan opgesomd, onvoldoende. Mede namens de collega's Van Heemst en Giskes wil ik op dit punt de Kamer een motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het probleem van de katvangers ernstig en hardnekkig is;

overwegende, dat hiertegen zo snel mogelijk dient te worden opgetreden;

verzoekt de regering op zo kort mogelijke termijn een plan van aanpak op te stellen, de te ondernemen activiteiten te voorzien van een tijdschema en de Kamer jaarlijks te informeren over de voortgang en de geboekte resultaten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Niederer, Van Heemst en Giskes. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (26138).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ook ik dank de minister voor haar antwoorden. Het meeste is uitvoerig aan bod geweest. Ik wijs er wel op, dat ik zelf niet een pleidooi heb gehouden voor het graveren van tekens in de autoruiten. De minister plaatste mij in het lijstje van woordvoerders die daar voor waren, maar ik zelf meen dat zoiets wat ver

Giskes

gaat. Mensen kunnen dit natuurlijk wel eigener beweging doen.

Ik meen dat de minister heeft gezegd dat zij nog met nadere voorstellen zal komen om de innamepunten voor oude kentekenplaten zichtbaarder te organiseren. Met belangstelling wacht ik die voorstellen af. De minister zal creatief nadenken over het hergebruik. Ik ben blij dat zij dit zei.

Voorzitter! Bij interruptie heb ik een vraag gesteld over het aantal afgiftepunten. Thans bekruipt mij het gevoel dat 300 punten een beetje weinig is. Het gaat niet om wat de minister zegt: je schrijft je auto over omdat die van de ene naar de andere eigenaar gaat. Het gaat erom, dat je een auto hebt en dat je opeens nieuwe kentekenplaten moet hebben. Men moet dan met de eigen auto naar een afgiftepunt.

Ik heb niet helemaal in beeld hoe de afgiftepunten over Nederland gespreid zullen zijn. Wij zadelen de burgers met een plicht op en het minste wat de overheid dan kan doen, is de afgifte zo vriendelijk mogelijk organiseren. Daarom dien ik de volgende motie in, die mede is ondertekend door de heren Van Heemst en Niederer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de afgifte van nieuwe kentekenplaten op 300 plaatsen is voorzien;

overwegende, dat dit tot aanzienlijke af te leggen afstanden voor de afnemers kan leiden;

verzoekt de regering op korte termijn inzicht te verschaffen in de geografische spreiding van de afgiftepunten, te onderzoeken of de afgifte klantvriendelijker te organiseren is en de Kamer daarover zo snel mogelijk te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Giskes, Van Heemst en Niederer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (26138).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Na het verwijt van mevrouw Giskes aan het adres van de minister verbaas ik mij over dit verzoek. Eerst vraagt mevrouw Giskes om een beter beeld van de spreiding van de afgiftepunten, maar pas als men op die vraag antwoord heeft, kan men bepalen of het systeem al dan niet klantvriendelijk is. Mij dunkt dat de afstand naar een afgiftepunt niet heel groot hoeft te zijn als er 300 van die punten zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp wat u bedoelt: eigenlijk loop ik vooruit op het antwoord over de geografische spreiding. Het gaat mij erom dat het systeem heel klantvriendelijk kan worden als een netwerk van 300 punten niet over heel Nederland wordt gerealiseerd, maar sprake is van een concentratie in de Randstad. Dat zou namelijk betekenen, dat je in andere delen van het land verder moet reizen. Om een en ander in één motie te kunnen vangen, verzoek ik de regering met voorstellen terzake te komen. Als men duidelijk kan maken dat het fantastisch is georganiseerd, dan houdt het natuurlijk op. Je zou ook kunnen denken aan parallelle met de uitgifte van paspoorten.

Ten slotte onderschrijf ik de opmerkingen van anderen over de katvangerproblematiek. Dat verklaart waarom ik de motie van de VVD op dat punt mede heb ondertekend.



De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! De minister heeft duidelijk gemaakt dat het gaat om de bestrijding van de fraude. Dit wetsvoorstel levert daar een goede bijdrage aan, alhoewel de realiteit is dat fraude te allen tijde zal blijven bestaan. Wij lopen al wat achter in Europa, dus wij moeten hiermee verder. De minister heeft aangegeven dat het om een tussenmodel gaat. Het zal zeker acht jaar duren voordat met aanvullende modellen kan worden gekomen. Dat was voor ons in eerste termijn al reden om duidelijk aan te geven dat wij dit tussenvoorstel honoreren. De vraag of het om 200.000 of om 50.000 fraudegevallen gaat, vinden wij niet doorslaggevend, want in beide gevallen vinden wij het te veel. Dus moeten wij op deze weg voort.

Er blijven nog wel een paar vragen te beantwoorden, bijvoorbeeld de

vraag of de effectiviteit niet aanzienlijk kan worden vergroot door het glasgraveren. De minister zegt dat dit nog weer meer kosten met zich brengt, maar in Zweden is het blijkbaar een heel effectief systeem. De minister heeft daar nog geen reactie op gegeven. In Zweden moet zelfs het chassisnummer in de kentekenplaat worden gegraveerd. Daar wordt een en ander vanuit overheidshanden bediend. Ik heb in eerste termijn gevraagd of het daar misschien door komt dat het Zweedse systeem zo effectief werkt. Er wordt zelfs gebruikt gemaakt van het versturen per post, wat overigens een heel kwetsbaar punt is in het systeem. Waarom wordt er geen gebruik gemaakt van het glasgraveren als een variant op het chassisnummer van Zweden? Waarom wordt dit in Nederland niet overgenomen? De kosten kunnen het niet zijn, al kost het waarschijnlijk behoorlijk veel. De opbrengst van een en ander, namelijk een verminderde fraude, zal wellicht het dubbele zijn van de kosten. Het lijkt mij dus dat de overheid dit kan betalen vanuit een aanzienlijk hogere bijdrage, vanwege de verminderde fraude. Mij dunkt dat dit heel wenselijk is. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het laten graveren van het kenteken in alle ramen van alle personenauto's een belangrijke bijdrage kan leveren aan het tegengaan van de fraude met kentekenplaten,

verzoekt de regering het laten graveren van het kenteken in alle ramen van de personenauto's verplicht te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (26138).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Wat betreft de online verbinding sluit ik mij aan bij de

Stellingwerf

opmerkingen van de heer Eurlings daarover. Ik kan mij niet voorstellen dat dit zoveel geld kost dat wij daar nu niet toe zouden moeten overgaan. Een aantal doet het al. Je zou dus kunnen zeggen dat er sprake is van concurrentievervalsing. De ene heeft het al, dus zou de ander er volgens mij toe verplicht moeten worden.

Over het milieuaspect heeft de minister op pagina 9 van de nota naar aanleiding van het verslag een volstrekt helder antwoord gegeven: alles wordt gerecycled. De nieuwe aanpassingen zullen geen milieuprobleem opleveren. Ik heb daar geen vraag meer over.

Ten slotte kom ik op de herkenbaarheid. Ik heb daar even bij stilgestaan, hoewel ik er niet van wakker lig. Ik denk dat de onderscheidenheid en herkenbaarheid van nummerborden uit de verschillende landen een heel aardig aanvullend doel zouden kunnen zijn, naast de primaire functie van een kentekenplaat. Wanneer er misdrijven op de openbare weg worden gepleegd, waarbij een auto in het geding is, of wanneer er bijvoorbeeld een ongeluk plaatsvindt, of wanneer er wordt doorgereden na een ongeluk – dat is een misdrijf – dan kunnen mensen in één oogopslag zien wat het land van herkomst is, net zoals in Frankrijk het nummer van het departement op de nummerborden staat. Ik vind dat er niet zoveel tegen is om daar in de toekomst nog eens verder over na te denken, met name omdat er in Europa blijkbaar grote winst is te boeken op dat punt; al willen wij zeker niet alles op Europees niveau regelen. Er zijn veel meer kleuren dan alleen maar geel en wit.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de Kamerleden voor hun inbreng in tweede termijn. Ik wil beginnen met de discussie over de cijfers. De heer Eurlings bracht met kracht van argumenten hier naar voren dat hij het gevoel heeft dat wij nog veel meer moeten weten van de cijfers, omdat wij anders niet kunnen kiezen voor een systeem. Ik ben het echter eens met de andere woordvoerders die hier naar voren brachten dat het gaat om fraude en dat ook slordigheden moeten worden bestreden en dat wij iets moeten doen aan het probleem. Ik wil alleen maar verwijzen naar tal van landen in Europa die al lang een

systeem hebben zoals wij dat voorstellen. Dat zou ook nog een argument kunnen zijn om met zo'n ontwikkeling te beginnen. Ik ben ook van mening dat het belangrijk is dat de Bovag steun geeft.

Ik zal vertellen waarom wij dat onderzoek niet opnieuw hebben uitgevoerd. Coopers & Lybrand hebben indertijd gezegd dat het gaat om minimaal 50.000, maar wellicht ook 200.000. Daar begint zich die bandbreedte dus al af te tekenen. Volgens mij is de inspectie van Justitie vervolgens aan de gang gegaan met een benadering die sterk leek op die van Coopers & Lybrand. Uiteindelijk is in 1998 op basis van de CJB-cijfers geëxtrapoleerd. In de eerste helft van 1998 kwam daar het getal van 270.000 uit naar voren en aan het eind van het jaar 280.000. Ik vind dat een belangrijk argument om te zeggen: laten wij ons nu niet opnieuw verdiepen in die cijfers, maar laten wij beginnen met de invoering en dit wetsvoorstel tot wet verheffen. De ANWB zegt dat er mooiere systemen denkbaar zijn en dat dit systeem niet sluitend genoeg is. Daar ben ik het op zichzelf wel mee eens, maar het betere moet niet de vijand zijn van het goede. Daarnaast lopen soms oneigenlijke discussies door deze discussie. Wij moeten het probleem van de fraude bij de kop pakken. U luistert zelf altijd zo goed naar het veld en dat zou u nu ook moeten doen.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister heeft toch goed begrepen dat ik niet tegen het voorstel en het invoeren daarvan ben. Het gaat erom of je iedereen binnen drie jaar moet verplichten om de platen te kopen of dat je het, zoals sommige landen die ons zijn voorgegaan dat doen, via de geleidelijkheid doet en het alleen voor nieuwe auto's moet laten gelden. Kan de minister verder iets vertellen over de oneigenlijke toestanden die vanuit het maatschappelijk veld richting de politiek komen?

Minister **Netelenbos**: Geleidelijke invoering door alleen maar nieuwe kenteken te gebruiken, duurt heel lang. Dat betekent dat wij een periode van 10 tot 13 jaar nodig hebben om ervoor te zorgen dat het hele wagenpark uiteindelijk het minder fraudegevoelige kenteken zal voeren. De heer Eurlings spreekt

steeds over honderden miljoenen. Ik heb echter gezegd dat naar de berekening die wij hebben gemaakt, met de totale vervanging een bedrag van 100 mln. is gemoeid. Per individu gaat het om een bedrag van ongeveer f 30. Voor garagebedrijven kan het volgens mij interessant zijn om een bod te doen in verband met de APK-keuring. Dan doet de markt zijn werk. Wij moeten niet een beeld neerzetten dat niet klopt. De heer Eurlings gebruikt een getal dat weliswaar gecirculeerd heeft, maar dat, gezien onze berekeningen, niet als reëel kan worden gezien.

De heer **Eurlings** (CDA): De minister is het toch met mij eens dat 10 tot 13 jaar voor vervanging, wellicht niet aan de orde is, omdat wij hebben geconstateerd dat er sowieso een nieuw systeem zal gaan komen. De minister noemde een te verwachten tijd van 8 jaar voordat geïmplementeerd kan worden. Daarbij is het de vraag of het bij 8 jaar blijft, omdat je bij veel ontwikkelingen in met name de informaticasector ziet dat het twee keer zo snel gaat als men van tevoren heeft gepland.

Minister **Netelenbos**: Bij de vrijwillige invoering van dit systeem met een verplichting voor nieuwe auto's vergt het tien tot dertien jaar voordat het totale wagenpark van nieuwe kentekenplaten is voorzien. Die tijd staat los van de vraag of een ander systeem wordt ingevoerd. Om de discussie helder te houden moeten wij dat wel in het oog houden. Ik ben blij met de steun van de CDA-fractie en van een meerderheid van de Kamer voor de invoering in een periode van drie jaar.

De heer Van Heemst heeft naar voren gebracht dat het van groot belang is dat de kentekens op orde zijn voor de controle- en registratiesystemen. Op dit moment wordt er ook een ingewikkelde discussie gevoerd over kentekenplaten, kentekenherkenning en rekeningrijden en ik heb de indruk dat beide debatten door elkaar heen lopen.

Ik ontraad aanneming van de motie op stuk nr. 8 van de heer Eurlings om de verplichtstelling te beperken tot nieuwe voertuigen. De argumenten hiervoor heb ik een- en andermaal naar voren gebracht. Daarnaast heeft de heer Eurlings een motie ingediend over het verzegelen van kentekenplaten. Dit is op zichzelf een interessante mogelijkheid die

Netelenbos

door TNO is onderzocht. Alle mogelijkheden hiertoe zijn onderzocht, zelfs het vastkitten van kentekenplaten in plaats van verzegelen. Vastgekitte kentekenplaten zouden niet zonder breuk kunnen worden losgemaakt, hetgeen een voordeel lijkt omdat zegels kunnen worden nagemaakt. Wij moeten hierbij niet vergeten dat mensen die fraude willen plegen buitengewoon creatief zijn en dat mensen de kentekenplaten eventueel zelfs met bumper en al zouden kunnen meenemen. In het TNO-rapport wordt geconcludeerd dat een en ander niet leidt tot het beoogde doel. Ik zal de Kamer dit rapport toesturen. Ik wil niet zo'n verplichting in de wet opnemen. Deze mogelijkheid is niet het ei van Columbus. Was het dat wel dat zouden wij het zeker invoeren.

De elektronische voertuig-identificatie is wel hoogst interessant. Die kan op dit moment nog niet worden ingevoerd, maar komt er zeker aan. Om die identificatie in te kunnen invoeren is een wet noodzakelijk en zullen verder alle randverschijnselen moeten worden geregeld. Dat vergt een uitvoerig debat dat wij later met de juiste voorbereiding zullen moeten voeren.

De heer **Eurlings** (CDA): Wij hebben geconstateerd dat het mensen van kwade wil wel heel gemakkelijk wordt gemaakt, omdat de kentekenplaten zo eenvoudig kunnen worden verwijderd. Als de gehele bumper moet worden meegenomen, wordt diefstal van een kenteken niet onmogelijk gemaakt, maar het wordt wel een stuk moeilijker. Is daarom de invoering van bijvoorbeeld het Franse systeem toch niet het overwegen waard?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Eurlings is heel moeilijk te overtuigen. De kern van mijn betoog is dat er geen systeem is dat diefstal voorkomt. Daarom is het ook niet interessant om een nieuwe regeling verplicht op te leggen. In ons voorstel wordt aangesloten op de wijze waarop men in de praktijk kentekenplaten bevestigt. Je kunt wel allerlei regels opstellen, maar als dat niet leidt tot het gewenste resultaat moet je je toch achter je oren krabben. De Kamer wijst de regering er immers ook vaak op dat zij moet zorgen voor zo min mogelijk regels. Een regel moet iets toevoe-

gen en leiden tot het gewenste resultaat en dat is hier niet het geval. Ook in Frankrijk worden kentekenplaten gestolen.

De online database is een systeem dat door de overheid moet worden gemaakt, want er kan niet worden aangesloten op een bestaand systeem. Er zijn mensen nodig om een dergelijk systeem optimaal te laten functioneren. Wij hebben ervoor gekozen om dat op dit moment niet te doen. De kosten van 5 mln. zijn in het licht van de totale uitgaven overkomelijk. Uiteindelijk hebben wij daar na overleg met de branche niet voor gekozen. Het blijft een afweging. Ik vind dat wij op basis van ervaring en monitoring om conclusies moeten komen. Ik ben dan ook van mening dat wij eerst maar eens aan de slag moeten met het nieuwe systeem. Dat is de afweging die is gemaakt.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb daar alle respect voor, maar ik heb nog een vraag naar aanleiding van de cijfers die de minister heeft verstrekt. De minister gaat uit van 700 mln. schade per jaar. Dan neemt zij het risico door niet voor online datasystemen te kiezen dat ook het nieuwe systeem voor kentekenplaten behoorlijk vervuuld raakt. Weegt dat op tegen de 5 mln. die nodig is om zo'n online datasysteem op te zetten? Ik zeg dat met name omdat het met het oog op alle ontwikkelingen – alle stempeltjes en formuliertjes gaan er toch uit – te verwachten is dat wij, ook al gaan wij er nu niet toe over, toch binnen vrij korte tijd naar een geautomatiseerd systeem toegaan.

Minister **Netelenbos**: Nu wordt het beeld geschetst alsof er niets tegenover wordt gesteld. Er is natuurlijk een systeem van registratie aan de orde. Door degenen die kennis van zaken hebben, is de afweging gemaakt of het opzetten van een online datasysteem leidt tot gewenste extra resultaten. Daar zijn grote twijfels over. Men heeft zich afgevraagd of er een systeem moet komen waarop men verplicht moet zijn aangesloten. Moet de overheid zo'n systeem zelf opzetten of niet? Dat blijft een afweging. Mijn primaire reactie is ook: dat zou je moeten doen, want het lijkt ontzettend interessant. Maar daar is veel op af te dingen. Het lijkt mij dan ook verstandig om af te wachten hoe het

nieuwe systeem werkt. Dat leidt volgens mij niet tot een enorme hausse van fraude met nieuwe platen, zoals de heer Eurlings suggereert. Dat is natuurlijk grote onzin. Wij moeten natuurlijk wel de vinger aan de pols houden. Het systeem dat de heer Eurlings voorstaat is natuurlijk geen ei van Columbus. Mijn medewerkers zijn niet tot die conclusie gekomen.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik dacht dat ik op dit punt voor de laatste keer had geïnterrumpeerd, maar nu moet ik toch weer interrumpen. De minister zegt dat het grote onzin is dat er op grote schaal gefraudeerd zal worden met nieuwe kentekenplaten. Zij heeft zelf geconstateerd dat er behoorlijk gefraudeerd wordt met kentekenbewijzen. De branche heeft aangegeven te verwachten dat als de andere schakel, de kentekenplaat, sterker wordt, meer mensen hun heil zullen zoeken in fraude met kentekenbewijzen. De minister heeft zelf gezegd dat zij het mogelijk acht dat wij om zullen moeten gaan naar een online systeem, omdat het systeem dat ik voorsta – met stempeltjes en formulieren – niet voldoende dicht is. Dan is het toch reëel om te stellen dat dit een nieuw gevaar inhoudt en dan lijkt het mij het beste om nu ineens voor een moderne oplossing te kiezen in plaats van het nieuwe systeem te laten vervuilen.

Minister **Netelenbos**: De conclusie die u trekt, heb ik niet getrokken. Als ik daarvan overtuigd was, zou ik dat onmiddellijk voorstellen. Hier moet je echter varen op de deskundigheid van degenen die dagelijks met dit bijltje hakken. Die komen tot een andere conclusie dan u. Ik kan daar verder niets aan toevoegen. Het blijft een afweging en wij zullen het natuurlijk goed blijven volgen, maar dit systeem leidt niet, zoals u suggereert, tot allerlei nieuwe fraudemogelijkheden. Dit systeem is veel sluitender dan het systeem dat wij tot nu toe hebben gehanteerd.

Het Zweedse systeem wordt niet voorgesteld. Daar is het kenteken een waardepapier dat centraal door de overheid wordt uitgegeven. In Nederland verzorgt de branche de uitgifte. Dat is een heel andere benadering. Om die reden is ook niet gekozen voor een monopolie wat de letters betreft. Wel moet met de keuze voor de letters veel gesjoemel

Netelenbos

worden voorkomen. Er worden allerlei nieuwe eisen gesteld aan de lettertypen en aan de wijze waarop de letters op het kenteken komen te staan, zodat het niet mogelijk is om bijvoorbeeld met zwart viltstift heel gemakkelijk letters te veranderen.

De heer Niederer heeft een motie ingediend over de katvangers. De Kamer kan die motie natuurlijk aannemen, maar ik wijs erop dat er eind van het jaar een compleet voorstel ligt van de departementen van Justitie, van BZK en van Verkeer en Waterstaat. Dat kan niet sneller. Ik doe dat ook niet, want ik heb in ieder geval één les geleerd op tal van discussies die wij voor de zomer hebben gevoerd, namelijk dat snelheid zou kunnen leiden tot slordigheid. Ik vermijd slordigheid, want dat leidt tot het verkeerde debat. De Kamer kan de motie aannemen, maar ik zeg erbij dat wij pas eind van het jaar uitvoering zullen geven aan deze motie. Ik kan dat niet sneller doen, want dat leidt tot halve verhalen. Eind van het jaar leveren wij een verhaal dat staat als een huis.

De heer **Niederer** (VVD): Mevrouw de voorzitter! De minister had een punt gehad als dit voor het eerst door de Kamer zou zijn opgevoerd, maar de problematiek van de katvangers is al langer aan de orde. Het in de motie voorgestane plan van aanpak had al uitgevoerd kunnen zijn.

Minister **Netelenbos**: Sommige vraagstukken in het leven zijn bijzonder complex. Als een simpele oplossing mogelijk was geweest, dan was zij er al lang. U zegt terecht dat er al jaren over het probleem wordt gesproken, maar oplossingen liggen niet zomaar op de plank. Was het maar waar dat wij die konden "lenen" van elders. Ik heb mij voorgenomen om alleen voorstellen die staan als een huis aan de Kamer te sturen. Het kan niet eerder. Op zichzelf is de motie een ondersteuning van het beleid, maar het wordt dus december.

Voorzitter! Mevrouw Giskes was blij met mijn opmerkingen over de oude kentekenplaten en het hergebruik. De heer Stellingwerf had daarover geen nadere vragen, maar het is wellicht toch goed om aan te geven hoe het precies gaat.

Er is een motie over de afgiftepunten ingediend. Wij moeten echter

af van het verkeerde beeld dat burgers ergens heen moeten om een kentekenplaat op te halen. Dat doet men niet zelf, maar het garagebedrijf, de dealer. Er zijn nu zo'n driehonderd van dergelijke bedrijven en dat verandert in de toekomst niet. Het komt maar zelden voor dat men zelf iets doet, bijvoorbeeld hobbyisten of als men iets nodig heeft voor een aanhanger, dus additionele zaken. Een en ander zal nader worden uitgewerkt en de Kamer kan vervolgens afwegen of dit voldoende is. Er wordt nauw aangesloten bij de bestaande praktijk.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat niet om nieuwe auto's, maar om auto's die binnen drie jaar een nieuwe kentekenplaat moeten hebben.

Minister **Netelenbos**: Bij de aankoop van een nieuwe auto krijgt men het nieuwe kenteken mee.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb het niet over nieuwe auto's, maar over de auto's die binnen nu en drie jaar een nieuwe kentekenplaat moeten hebben. Dat kan niet via de garage worden geregeld.

Minister **Netelenbos**: Dat denk ik wel. Ik ga ervan uit dat mijn garage aanbiedt, dat te regelen als ik voor mijn APK kom.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat is belangrijke informatie.

Minister **Netelenbos**: Wij zullen de gang van zaken in de praktijk nader uitwerken. De motie wordt dus uitgevoerd.

Ik ben het eens met de door de heer Stellingwerf naar voren gebrachte benadering van de cijfers. Hij heeft een motie ingediend over het verplicht graveren. Op zichzelf vind ik graveren verstandig. Ik heb dat zelf ook gedaan, want dat is een extra beveiliging en werkt ontmoedigend. Veel burgers zullen dat weten en ook doen. Verplichtstelling gaat echter een stap te ver, want zij leidt tot extra activiteiten en dus ook kosten. Ik handhaaf mijn voorstel op dit punt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik kan mij voorstellen dat u zich wilt beperken tot uw voorstel, maar ook de heer Van Heemst heeft hierop gewezen. De gederfde inkomsten van de overheid kunnen door zo'n

systeem veel sneller teruglopen. Daardoor kunnen de meeropbrengsten toenemen, waardoor er geen meerkosten voor de burger hoeven te zijn.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Eerst moet ons voorstel maar eens goed in de praktijk beproefd worden. Het lijkt mij wel goed om na te denken over voorlichting, want het is goed, burgers erop te wijzen dat men zelf heel wat kan doen. Dat geldt overigens ook voor het inbouwen van identificatiesystemen. Een verplichting gaat mij op dit moment echter een stap te ver.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 17.00 uur tot 20.00 uur geschorst.

Voorzitter: Weisglas

Aan de orde is de behandeling van:

- **het voorstel van wet van de leden Dittrich, Swildens-Rozendaal en O.P.G. Vos tot wijziging van het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering (strafbaarstelling van belaging) (25768).**

De **voorzitter**: Ik heet de initiatiefnemers welkom in vak K. Ik heet in het bijzonder welkom de adviseurs van de initiatiefnemers, prof. Buruma, hoogleraar strafrecht in Nijmegen, en mr. Friedberg, advocaat in Amsterdam. Verscholen in een hoek zit de minister van Justitie, thuishorend in dat vak, maar daarom niet minder welkom.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Barth** (PvdA): Voorzitter! Dit is een speciaal moment. Een initiatief van de Kamer verdient altijd een tikje extra aandacht. Collega's hebben hard gewerkt voor zoiets. Ik hoop dat zij vinden dat de bijdrage van mijn fractie recht doet aan hun werk.

Toen ik bezig was met de voorbereiding van dit wetsvoorstel kwam ik een citaat tegen van een slachtoffer van belaging. Zij zei: je bent zo bang, dat je 's nachts de vissen hoort ademen. Die ene