

Van Zuijlen

Duitsland, alleen op autosnelwegen van toepassing. Er wordt een relatie gelegd tussen gebruik en kosten en de lastenverzwaring voor het bedrijfsleven is aanzienlijk minder. Dit heeft naast de genoemde positieve gevolgen voor de sector, ook tot gevolg dat de invoering is opgeschoven van 1 juli 1995 naar 1 januari 1996 en dat de opbrengst minder zal zijn, dit laatste onder andere tengevolge van registratie-onduidelijkheden waar de bewindslieden straks nader op in zullen gaan.

Aangezien mijns inziens zoveel mogelijk is getracht de negatieve gevolgen in de uitwerking te beperken en de Kamer bovendien zelf heeft gevraagd om de aanpassingen, zal ik mij beperken tot een paar vragen. Is het op dit moment mogelijk Duitse en Nederlandse systemen aan elkaar te koppelen, zodat de bewaarplicht voor het bedrijfsleven wordt beperkt? Ten aanzien van de uitvoering verwacht ik weinig problemen. De voorlichting lijkt goed. Zijn de bewindslieden van plan in de voorlichting ook aandacht te besteden aan het verschijnsel van omrijden om kosten te besparen? Ik verwacht niet dat het echt veel zal voorkomen, maar enig irrationeel gedrag is ook op dit punt te zien geweest. Ten aanzien van de verkooppunten, die eventueel additioneel kunnen worden ingesteld, zal de staatssecretaris met de sector overleggen over het inrichten van verkooppunten bij het bedrijfsleven. Ik ga ervan uit, dat de bewindslieden zich als eerste verantwoordelijk blijven voelen voor een goed dekkend netwerk. De sector schijnt zich hierover zorgen te maken. Het controlesysteem is zo dicht mogelijk en de boete is vrij hoog.

Ten aanzien van de compensatie zijn wij van mening, dat de "in natura", de extra middelen die tot het jaar 2002 worden ingezet voor versterking van de infrastructuur \pm een bedrag van ruim 1,1 mld. \pm niet onaanzienlijk is. Wij kunnen ons voorstellen dat de sector de "betaling in natura" wat erg generiek vindt. De bewindslieden schrijven dat dit een gevolg is van het gehanteerde nieuwe begrotingsbeleid, waarin een directe koppeling tussen inkomsten en uitgaven is verlaten. Er is geen sprake van het feitelijk ongericht zijn. Ik begrijp dat niet helemaal. Hoe is het mogelijk dat het geld direct gebruikt wordt, dat er een

directe relatie wordt gelegd tussen de A50 en de A73? Een sterkere sturing in de richting van doelgroepstroken zou ook een mogelijkheid zijn geweest. Ik hoor hierop graag een toelichting.

Wij vinden evenals de bewindslieden dat de compensatie meer ten goede zou moeten komen aan een meer beperkte groep van certificaatplichtige voertuigen. Hiervoor is echter een herschikking binnen de motorrijtuigenbelasting nodig die gepaard gaat met aanzienlijke lastenverschuivingen en technische voorbereidingen, aangezien daarvoor een ombouw van de tariefstructuur van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens naar de tariefstructuur van de Europese richtlijn nodig is. De staatssecretaris streeft ernaar, dat per 1 januari 1997 te laten geschieden. Dat blijft aan de late kant. Eerder is echter onmogelijk. Ik begrijp uit de nota naar aanleiding van het verslag dat op de kortere termijn een vernieuwde SELA-subsidieregeling geen vorm van compensatie zou kunnen inhouden. Is dat op de langere termijn \pm bijvoorbeeld per 1 januari 1997 \pm wel een mogelijkheid? Wanneer is het overleg in Brussel over de norm afgerond?

Voorzitter! Uiteindelijk wil de PvdA de infrastructuurkosten doorberekenen aan de gebruiker door middel van een systeem van road pricing of rekeningrijden. Proeven met elektronisch rekeningrijden zijn op dit moment aan de gang. Helaas is dat nu nog niet over een grotere lijn mogelijk. Het eurovignet is een eerste stap op deze weg en kan bij een goed werkend alternatief systeem worden opgeheven. Vinden de bewindslieden dat ook?

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 11.56 uur tot 13.00 uur geschorst.

Voorzitter: Zijlstra

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de

Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, de spreektijden bij de brief over het najaarsoverleg vast te stellen op ten hoogste 5 minuten per fractie.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Mateman.

De heer **Mateman** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De minister van Economische Zaken heeft ons verrast met een mededeling die wij via de pers hebben ontvangen. Hij heeft de heer Maljers belast met een nader onderzoek naar de problematiek van Fokker. Ik vraag u, de minister te verzoeken om een brief naar de Kamer te zenden waarin hij de taak van de heer Maljers omschrijft en ingaat op de vraag hoe de staatsrechtelijke verantwoordelijkheid is geregeld en de vraag of een en ander niet tot vertraging leidt.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar de minister van Economische Zaken.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

Vragen van het lid Verhagen aan de minister van Buitenlandse Zaken, over **het interview met de minister van Justitie in de Franse krant "Le Figaro" van zaterdag 21 oktober 1995.**

De heer **Verhagen** (CDA): Mijnheer de voorzitter! De nieuwe wind die volgens dit kabinet nodig was om de relaties met belangrijke Europese hoofdsteden te verbeteren, dreigt inmiddels meer stof te doen opwaaien dan ons lief is. Met name ten aanzien van Frankrijk rijst de vraag of deze nieuwe wind tot nu toe heeft bijgedragen aan een verbeterde verstandhouding tussen Parijs en Den Haag. Immers, zelden zijn de uitlatingen van Frankrijk ten aanzien