

Borst-Eilers

Voorzitter! De heer Smits wil nog een reactie op de kwestie van de administratieve-lastendruk. Ik heb inderdaad verzuimd daarop een reactie te geven. De administratieve-lastendruk voor het bedrijfsleven houdt in dat het prijzen moet aanpassen. Dat gebeurt nu natuurlijk ook al heel regelmatig. Ik wijs ook op de bewaartermijn. Wij hebben echter voor dezelfde termijn gekozen als die van de kamer van koophandel en de belastingdienst. Verder hoeft men minder kortingen en bonussen te administreren. Dus misschien is er zelfs sprake van een administratieve-lastenverlichting.

De heer Smits heeft gevraagd: stel dat u de taakstelling niet haalt, wat dan? Deze prijsmaatregel staat in een palet van maatregelen, die wij ook wel de TVK-maatregelen noemen omdat zij door de task force volumebeheersing en kostenbeperking zijn bedacht. Die hebben alle tot doel om de kloof te dichten tussen groei van de kosten van de hele gezondheidszorg wanneer wij die op geen enkele manier zouden ombuigen. Aan de groei die in het regeerakkoord is toegestaan. Het gaat dan om de 1,3% plus de nominale factor. Ook wij hebben geconstateerd dat wij het niet redden met het regeerakkoord als wij alles zijn gang laten gaan. Wij nemen dus maatregelen om om te buigen. Die maatregelen zijn bij wijze van spreken onderling uitwisselbaar. Als de één wat minder oplevert, levert hopelijk de andere wat meer op. Leveren zij gezamenlijk te weinig op en heeft ook de sector haar best gedaan om aan die maatregelen mee te werken, dan geldt de regel in het regeerakkoord dat het kabinet dan opnieuw zal bezien of de ruimte voor de zorgsector niet opgehoogd dient te worden.

Mevrouw Nijpels heeft gevraagd of de huidige COTG-richtlijnen niet de oorzaak zijn van de verstarde markt en of die niet moeten worden afgeschaft. Het heeft ook te maken met de herintroductie van de zogenaamde transparantie, waarover ik het al heb gehad. De verstarrende werking zou worden veroorzaakt doordat een prijsverlaging geen concurrentieel voordeel oplevert, omdat die lagere prijs dan weer de vergoedingslimiet wordt. Alle andere aanbieders moeten noodgedwongen in prijs mee naar beneden. Ik wijs erop dat deze COTG-bepaling alleen betrekking heeft op de generieke

preparaten en de uit hetzelfde land parallel geïmporteerde produkten. Bij de merkgeneesmiddelen, die dus niet vallen onder dat deel van die bepaling, is ook nauwelijks prijsconcurrentie. Je kunt dus zeggen: daar waar de COTG-bepalingen niet werken, is het zaakje even star als daar waar zij wel werken. Dat overziende, is mijn standpunt dat het onder de huidige omstandigheden loslaten van die bepaling het risico in zich bergt van prijsverhoging van de desbetreffende middelen, waardoor men weer meer mogelijkheden krijgt voor kortingen en bonussen. Dan gaat het helemaal de verkeerde kant op. Je zou dus een versterking van de margeconcurrentie kunnen krijgen. Maar ook hier is het een kwestie van: wie verwacht wat?

De heer **Van Boxtel** (D66): Voorzitter! Wil de minister ook hierin nader inzicht verschaffen bij de rapportage van de IWG, die wij voor 1 mei krijgen? Ik vind dat dit bij elkaar hoort. Als de IWG-maatregelen goed gaan werken, kan dit ook van tafel.

Minister **Borst-Eilers**: Voorzitter! Ik ben het helemaal met de heer Van Boxtel eens. Als de voorgenomen beleidsmaatregelen effect blijken te sorteren, dat wil zeggen als wij echt een vergrote marktwerking constateren, dan moeten wij de COTG-bepalingen heroverwegen. Dan komt de vraag over het moment van afschaffing echt aan de orde.

Mevrouw Nijpels heeft gevraagd wanneer zal worden begonnen met de uitdunning van het pakket. Als alles loopt zoals ik hoop dat het loopt, zal dat ons in staat stellen ± zo is het advies van de Ziekenfondsraad ± om per 1 januari 1996 het pakket wat uit te dunnen. Ik hoop dat ik die toezegging gestand kan doen.

Mevrouw **Kamp** (VVD): Ik heb een nota van wijziging ontvangen op grond waarvan ik mijn amendement op stuk nr. 14 kan intrekken. Over de voorhangprocedure heeft de minister ook een nota van wijziging toegezegd, maar die heb ik nog niet ontvangen.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-M.M.H. Kamp (stuk nr. 14) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Borst-Eilers**: Voorzitter! Ik

overhandig u bij dezen een nota van wijziging, die ertoe strekt dat aan artikel 2, eerste lid, na de derde volzin de volgende volzin wordt toegevoegd: "Het ontwerp van de regeling wordt ten minste vier weken voor de vaststelling overgelegd aan beide Kamers der Staten-Generaal".

Mevrouw **Kamp** (VVD): Dan trek ik mijn amendement op stuk nr. 13 in.

De **voorzitter**: Aangezien het amendement-M.M.H. Kamp (stuk nr. 13) is ingetrokken, maakt het geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later op deze dag over het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 12.53 uur tot 12.58 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Provinciewet en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 in verband met verruiming van het provinciale belastinggebied (24272).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Gabor** (CDA): Voorzitter! Het doet mij deugd dat ik na gisteren ook vandaag weer met de staatssecretaris mag debatteren. Gisteren ging het over de gemeenten en de waterschappen. Vandaag gaat het over de provincies. De CDA-fractie is uitdrukkelijk voor de verruiming van de mogelijkheden van de provincie om het eigen belastinggebied uit te breiden, onder gelijktijdige vermindering van de rijksbelastingen, want dit mag de burger per saldo niet meer belasten. Het voorstel dat nu aan de orde is, oogt buitengewoon goed. Het gaat om een groot bedrag van 750 mln. Als ik het allemaal optel, dan constateer ik dat de provincies straks voor 50% kunnen voorzien in de eigen middelen, als het om de begroting gaat. Dat is een stap in de goede richting.

Gabor

Het klinkt dus mooi, maar het probleem is dat sprake is van een soort substitutie-operatie, waarbij het gaat om gelden die toch zijn belegd, zodat de beleidsruimte op korte termijn heel erg klein is. Mijn vraag aan de staatssecretaris is welke concrete plannen het kabinet heeft om de eigen beleidsruimte voor de provincies nog verder op te rekken en welke soort belastingen of andersoortige maatregelen men voor ogen heeft. Of wil men voortgaan met het via de motorrijtuigenbelasting uitbreiden van die eigen beleidsruimte? Ik heb daar in de beantwoording van onze vragen nog geen helder beeld van gekregen.

Mijn fractie heeft goede nota genomen van de mededeling dat het rijksaandeel in de motorrijtuigenbelasting nog voldoende is om straks een substantiële verlaging te effectueren. Daarmee wordt de variabilisering van de autokosten, als dit aan de orde komt, ingevuld. Daarvoor dank.

Dan kom ik ten slotte op de toverformule van 3%. Daarmee bedoel ik de verwachte groei van het wagenpark met 3% per jaar. De daaruit voortvloeiende inkomsten zijn ingezet om te kunnen dekken wat de provincies bij deze operaties kwijtraken, globaal 5 mln. aan rente en 14,5 mln., doordat de perceptiekosten, door het Rijk te innen, moeten worden afgedragen. Dat punt hebben wij in het vooroverleg niet tot klaarheid kunnen brengen. Vóór de operatie had het Rijk 735,5 mln. vrij besteedbare ruimte uit de motorrijtuigenbelasting, plus 14,5 mln. ter dekking van de perceptiekosten. Na de operatie heeft het Rijk 750 mln. vrij besteedbare ruimte, omdat het Provinciefonds met dat bedrag wordt gekort, plus 14,5 mln., omdat de provincies de perceptiekosten afdragen. Dat betekent in feite dat het Rijk dan beschikt over 14,5 mln. aan meerinkomsten. Dat is niet slecht, maar was dat wel de bedoeling? De provincies moeten de perceptiekosten en de rentenadelen maar zien te halen uit de groei van het wagenpark, begroot op 3%. In feite is dat een opwaartse druk in de richting van de belastingbetaler. De provincies hadden die ruimte ook anders kunnen besteden, als het niet op die manier was gedaan, wellicht voor nuttige uitgaven of voor het mitigeren van de belastingdruk richting de betaler. Is mijn conclusie juist dat het Rijk in beginsel 20 mln.

aan deze operatie overhoudt? Ik krijg ook graag antwoord op de vraag wat er gebeurt als het wagenpark geen 3% groeit, maar minder. Is het kabinet dan bereid om het verschil op een andere wijze te compenseren? Ik moet zeggen dat het antwoord op deze vraag voor mij essentieel is voor de eindconclusie die ik trek met betrekking tot dit voorstel.

Voorzitter! Mocht de regering mij er geen duidelijke verklaring van kunnen geven hoe het precies zit met de 20 mln., dan overweeg ik om daaromtrent in tweede termijn een amendement in te dienen.

□

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! In de laatste maand van het jaar is nog een aantal belangrijke wetsvoorstellen aan de orde, maar de VVD-fractie denkt niet dat dit wetsvoorstel om het provinciale belastinggebied te verruimen, daarbij hoort. Als dit voorstel wordt aangenomen, verandert er immers bijna niets in de wereld. Bijna niets, omdat de eigenaren van autobussen een jaarlijks voordeel zouden missen, en wel 6 mln., als het schrappen van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting op hun voertuigen niet door zou gaan. Maar dat is slechts een onbedoeld neveneffect van dit voorstel. Voor het overige is het voorstel een papieren exercitie.

De provincies krijgen 750 mln. minder aan algemene uitkeringen uit het Provinciefonds en zullen dit compenseren door hetzelfde bedrag meer binnen te halen aan opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Ze moeten het laten bij die 750 mln. Nog meer binnenhalen mogen ze niet en minder binnenhalen doen ze vast niet. Immers, de provincies die het maximum aan opcenten niet zouden willen heffen, hebben daartoe nu al de gelegenheid en gebruiken die ook. Daar doet dit voorstel niets aan toe of af. Ook voor de automobilist verandert er helemaal niets, omdat de verhoging van de opcenten gecompenseerd wordt door een verlaging van de hoofdsom.

Als je dit overziet, is het al met al een heel bescheiden uitkomst van een discussie, waarin bij vlagen heel veel bestuurlijke en ambtelijke energie is gestoken, sinds in 1970 een wettelijke basis onder de provinciale opcenten op de

motorrijtuigenbelasting werd gelegd. In die discussie zou het moeten gaan om niet minder dan versterking van de zelfstandigheid van de provincies en vergroting van hun financiële beleidsvrijheid; twee heel fraaie doelen, nota bene de centrale uitgangspunten van de nieuwe Provinciewet, die in de Kamer is vastgesteld. Het was de bedoeling om aan die zelfstandigheid en beleidsvrijheid vorm te geven in een eigen provinciale belasting zoals de gemeenten de onroerendezaakbelasting hebben. Bij het onderzoek naar de mogelijkheden voor een eigen provinciale belasting is achtereenvolgens geadviseerd door de commissie-Christiaanse, de werkgroep-Haks, de commissie-De Kam, de commissie-Franssen en zelfs heel even door de WRR. Iedere denkbare variant is nauwgezet bestudeerd en bespreekbaar gesteld.

Ik kan mij nog herinneren dat in provinciale staten in het land is gesproken over een provinciale telefoonbelasting en zelfs over een provinciale paardenbelasting. Iedere variant bleek meer nadelen dan voordelen te hebben, behalve eentje, de provinciale ingezetenenbelasting. Toevallig ontdekte in diezelfde tijd Margaret Thatcher dat ook. Zij zou in haar land wel even een vergelijkbare belasting invoeren: de poll tax. Het massale verzet van de burgers werd bijna haar voortijdige politieke einde, waarop in ons land ijlings een nieuw criterium werd ingevoerd om ook van deze variant te kunnen afzien, en dat werd de "heibel"-factor genoemd. Als er heibel te verwachten is, zien wij ervan af.

Met het voorstel dat nu aan de orde is, om de provincies in staat te stellen het aantal opcenten op de motorrijtuigenbelasting te verhogen, wordt de discussie over een eigen provinciale belasting na vele jaren beëindigd. Dat geeft duidelijkheid en dat is op zichzelf een plusje. Misschien kan met heel veel goede wil ook nog een plusje gezien worden in de extra mogelijkheid die de provincies krijgen, om af te zien van belastingheffing. Als er een provincie zou zijn, die nog meer zou willen doen dan het afschaffen van de huidige, maximaal 41 opcenten, dan kan dat straks. Niet dat er ooit sprake van zal zijn, maar toch.

Beide plusjes vallen net niet weg tegen het bezwaar, dat de grondslag voor de belasting beperkt blijft tot de automobilisten. Het autobezit is

Kamp

gelukkig wijd verbreid in Nederland en bovendien merken de automobilisten niets, omdat zij volledig gecompenseerd worden voor deze nieuwe heffing van opcenten. De plusjes blijven dus net overeind. De VVD-fractie zal zich niet tegen het voorstel verzetten.

□

De heer **Hoekema** (D66): Voorzitter! De fractie van D66 is verheugd over dit wetsvoorstel dat een lange weg heeft afgelegd. In maart 1994 was er al een standpunt van het toenmalige kabinet over de provinciale belastingcapaciteit. De heer Kamp memoreerde zojuist de lange voorgeschiedenis, tot en met de rapporten van de WRR. Het voorstel dat wij vandaag voor ons hebben is bescheiden, maar goed. De verruiming van het provinciale belastinggebied past in het streven naar decentralisatie en naar grotere zelfstandigheid en verantwoordelijkheid van de medeoverheden, ook in financieel opzicht. Het gaat om een vermindering van de afhankelijkheid van het Rijk.

De vraag die de heer Gabor opwierp, is ook mijn vraag. Hij vroeg namelijk of dit het eind van de weg is. Wat vindt de regering van een verdere uitbreiding van het provinciale belastinggebied? Wordt daarover nagedacht? Krijgt het verhaal van de provinciale opcenten nog een vervolg of overweegt de regering nog andere belastingmogelijkheden? Overigens steun ik op dit ogenblik de redentie van de regering dat er toch meer argumenten zijn om de milieubelasting op rijksniveau te regelen, dan gedifferentieerd per provincie. Ik heb dus een vraag over de toekomst, maar concludeer ook dat dit wetsvoorstel op dit ogenblik een juiste keuze is.

Het voorstel is wel in hoge mate "een sigaar uit eigen doos". Ik kan ook zeggen "blij met een dode mus", want wat met de ene hand wordt gegeven, wordt met de andere hand genomen. De vraag die de heer Gabor stelde over de perceptiekosten, was ook in dit geval mijn vraag. Is er wel sprake van een gelijke sigaar uit eigen doos of is de sigaar nu ineens een beetje korter geworden na de verrekening van de kosten? Met andere woorden, de aanname van de regering over de groei van het wagenpark moet de provincies in staat stellen om deze

operatie budgettair neutraal te eindigen. Is dat zo, en wat doet de regering als die aanname onjuist blijkt te zijn? Ik hoor op dat punt ook graag een duidelijk antwoord van de staatssecretaris.

Voor de regering "komt het busje niet zo". De bussen zijn eruit gelaten. Blijft dat zo in de toekomst? Blijft het bij een verwerking van de opcenten op autobussen in de algemene systematiek, zoals is weergegeven in de onlangs gecorrigeerde tweede tabel? Kost het inderdaad zoveel om een apart systeem van opcentenheffing voor autobussen te ontwerpen?

Ten slotte heb ik in een eerder stadium aan staatssecretaris Vermeend gevraagd om in verband met de verruiming van het provinciale belastinggebied iets te doen aan de verhoging van het provinciegevoel. Nu gaat het hier alleen maar om automobilisten en ik weet ook niet direct een probaat middel om een automobilist een groter provinciegevoel te bezorgen. Toch verdient het aanbeveling dat ingezetenen van een provincie ook beseffen dat het voor het welzijn van de medeburger in de provincie is dat zij motorrijtuigenbelasting afdragen. Kan de staatssecretaris daar nog eens creatief over nadenken?

□

Mevrouw **Noorman-den Uyl** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Van de onderzochte mogelijkheden om het provinciale belastinggebied te verruimen, is de Wet op de motorrijtuigenbelasting als enige overgebleven. Deze aanbeveling is al gedaan in het rapport van de commissie-De Kam. De PvdA-fractie stemt ermee in dat provincies een grotere bevoegdheid krijgen als het gaat om de sturing van hun financiële middelen. Hierbij is zeker van belang dat provincies op dit moment slechts ongeveer 10% van hun inkomen zelf verwerven. Dat is een aanzienlijk lager percentage dan het zelf verworven inkomen van gemeenten.

Het opleggen van een provinciale belasting zou ertoe kunnen leiden dat inwoners meer betrokken raken bij het provinciale beleid. Ik zeg: zou kunnen leiden. Want het is de vraag of mensen zich, als zij de rekening krijgen, in voldoende mate realiseren dat de provincie hier voor een gedeelte achter zit, als het gaat om

de beïnvloeding van de hoogte. Het zet de provincies echter wel op scherp, als het gaat om de lasten die zij de burgers opleggen en de baten hiervan. Op de iets langere termijn kan dit zeker een onderwerp voor discussie zijn en zou het dit ook moeten zijn.

Het gaat in beginsel om een budgettair-neutrale operatie. Het gaat om een overheveling waar de burger in beginsel bij deze overgang niets van merkt. Er wordt een bepaald bedrag aan belasting opgelegd, maar er vindt tegelijkertijd een evenredige verlaging plaats. Er zit echter wel een verschil in de verrekening, zoals uit de nota naar aanleiding van het verslag blijkt. Eerdere sprekers hebben hier al op gewezen. We hebben het over een bedrag van 750 mln, maar het blijkt dat hiervoor toch in eerste instantie bij de overgang een bedrag van 770 mln. voor nodig is. De vraag is of dit zo zou moeten zijn. Op dit moment zijn er perceptiekosten. Straks wordt er op een andere manier gerekend, maar de perceptiekosten blijven hetzelfde. Waarom dat bedrag nu werkelijk op deze manier in dit traject zou moeten worden ingevoegd, is mij niet geheel duidelijk. Ik ben benieuwd wat de staatssecretaris hierop in haar toelichting te melden heeft.

Tijdens de schriftelijke behandeling heb ik twee vragen gesteld. Ik wil deze nog even kort naar voren halen.

De eerste was: ontstaat er een belang bij bedrijven om bewust een bepaalde provincie uit te kiezen in de toekomst, als het gaat om de hoogte van de motorrijtuigenbelasting? Ik heb het dan bijvoorbeeld over leasemaatschappijen. Uit de beantwoording bleek dat zo'n 50% van de leasemaatschappijen werkt met een systeem, waarbij de gebruiker ook impliciet de belastingplichtige is, waardoor dat effect niet kan optreden. Voor die andere 50% zou dit echter wel een factor van betekenis kunnen zijn. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris naar de toekomst toe denkt dat er een beweging zal ontstaan waarbij de bewuste bedrijven doelgericht, misschien zelfs op jaarbasis, hun zetel in een andere provincie kunnen gaan kiezen. Of maak ik mij nu te druk?

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Zou dit nu dan ook al niet het geval zijn? De provincies variëren al, als het

Noorman-den Uyl

gaat om het aantal opcenten. Ze krijgen nu niet meer mogelijkheden om te variëren. Wij hebben op dit moment 42 opcenten. Wij gaan naar 63 opcenten, maar binnen die 42 opcenten zijn alle variatiemogelijkheden al aanwezig. Er is voor die leasebedrijven geen nieuw feit dat het aantrekkelijk maakt om naar een andere provincie te gaan.

Mevrouw **Noorman-den Uyl** (PvdA): Voorzitter! Het gaat erom dat de provincies in de toekomst meer lasten gaan opleggen aan hun burgers, omdat ze dat nodig hebben om meer voorzieningen te realiseren. Op dat moment ontstaat er een vergroting van de verschillen tussen de provincies. Dat hoeven geen grote verschillen te zijn, maar dat kunnen het wel zijn. Op dat moment zou theoretisch die situatie kunnen ontstaan. Daar heb ik over gesproken. Ik weet niet of dat een grote factor zou kunnen zijn of een marginale. Die vraag heb ik met name aan de staatssecretaris voorgelegd. Ik hoor daar graag haar reactie op.

Voorzitter! Ik heb tijdens de schriftelijke behandeling nog een andere vraag gesteld. Zou het niet aardig zijn, omdat autobussen voor de systematiek buiten het verdeelmodel zijn gehouden, om de autobussen niet te compenseren? Dat zou betekenen dat er zo'n 6 mln. per jaar daadwerkelijk niet als belasting in rekening zou worden gebracht. De staatssecretaris heeft er bij de beantwoording op gewezen dat deze materie vanwege de hele discussie over het busvervoer, het stads- en streekvervoer en de advisering van de commissie-Broxx, beter een ander platform zou kunnen krijgen. Ik vond het toch een charmante gedachte, omdat de concurrentieverhouding tussen bus- en personenvervoer gebaat is een busvervoer dat goedkoper is, ook als het om belastingen gaat. Ik zou de staatssecretaris willen vragen of zij dat bedrag van 6 mln. per jaar werkelijk zo'n onoverkomelijke drempel vindt dat zij die suggestie niet wil volgen.

□

Staatssecretaris **Van de Vondervoort**: Voorzitter! De beantwoording kan kort zijn. Het is plezierig dat de Kamer dit wetsvoorstel in een hoog tempo heeft willen behandelen. Het

is daardoor wellicht mogelijk om de beoogde ingangsdatum te realiseren. Ik dank de Kamer daar hartelijk voor.

Op zichzelf is het juist dat op het moment van invoering van de verruiming van de belasting voor de provincie, er in de praktijk niet zo veel zal veranderen. Omdat er echter ten principale een ruimer belastinggebied ontstaat, zullen de provincies op langere termijn een grotere beleidsvrijheid hebben om meer inkomsten te verwerven, bijvoorbeeld als gevolg van de groei van het wagenpark. Er wordt daarmee een bijdrage geleverd, hoe bescheiden ook bij aanvang, aan een verdere versterking van de autonome beleidsmogelijkheden van de provincie.

Het kabinet heeft geen concrete plannen om overigens tot uitbreiding van het provinciaal belastinggebied over te gaan. Dat geldt ook voor het gemeentelijk belastinggebied. Collega Vermeend en ik hebben in een algemeen overleg reeds aangegeven dat wij er als regel geen voorstander van zijn om nieuwe belastinginstrumenten te introduceren. Wij maken liever gebruik van de algemene belastingmiddelen die er zijn. Er moeten dus zeer bijzondere omstandigheden zijn voor het introduceren van nieuwe belastingmechanismen voor de decentrale overheden. Wij zijn terughoudend op dat punt en geven, bij een financiële of een beleidsmatige noodzaak voor verruiming van de beleidsruimte, de voorkeur aan het oprekken van bestaande ruimte in de algemene belastingmiddelen.

De heer **Gabor** (CDA): Dus in dit geval de motorrijtuigenbelasting?

Staatssecretaris **Van de Vondervoort**: In dit geval hebben wij het met name over de motorrijtuigenbelasting, als substantiële belastingbron voor de provincies.

Er is gediscussieerd over het bedrag van 20 mln. Het kan zijn dat de teksten op dat punt niet handig zijn geformuleerd. Er blijft misverstand bestaan over de redactie ervan. In feite is er sprake van een overheveling van de perceptiekosten van de rijksoverheid naar de provinciale overheden, zoals gebruikelijk bij dit soort instrumenten. Het is de bedoeling dat de kosten ervan door de provincies kunnen worden opgevangen door de opbrengsten, niet alleen in het eerste

jaar, maar zelfs opevend in de latere jaren. Als wij blijven uitgaan van een groei van het wagenpark van 3% ± ik kom daar nog op terug ± groeit ook de derving van de motorrijtuigenbelasting van de rijksoverheid. In relatie tot de 750 mln. die op het Provinciefonds is gekort, is er grosso modo zowel voor de rijksoverheid als voor de provincies sprake van een budgettair neutrale situatie.

Mevrouw **Noorman-den Uyl** (PvdA): Op bladzijde 6 van de nota naar aanleiding van het verslag staat dat de bijkomende kosten in totaal voor de provincies circa 20 mln. zijn. Dat is wat anders dan de voorziene progressie, die overgaat van het Rijk naar de provincie.

Staatssecretaris **Van de Vondervoort**: Ik begrijp uit de reacties dat onze formuleringen aanleiding geven tot onduidelijkheden. Ik hoop dat ik met mijn toelichting duidelijk heb gemaakt hoe het functioneert.

Er is gesproken over 3% groei van het wagenpark. Op de eerste plaats is het goed, aan te nemen dat die groei van 3% gerealiseerd zal worden. Dat cijfer is gebaseerd op een extrapolatie van gegevens van het wagenpark van de afgelopen tien jaar. Er zijn, ik zou bijna zeggen: helaas, geen aanwijzingen dat de groei van het wagenpark de komende jaren lager zal zijn. Daarmee zou een situatie van forse inkomstenderving voor de provincies niet aan de orde zijn.

Wanneer je de redenering volgt die de heer Gabor volgt, namelijk dat als er minder dan 3% groei is de rijksoverheid moet bijpassen, dan zouden in een situatie waarbij sprake is van meer dan 3% groei de provincies terug moeten storten naar de rijksoverheid. Binnen de ruimte die ontstaat, moet er een zekere mate van flexibiliteit zijn om marginale verschillen op te vangen. Mocht blijken dat het milieubewustzijn in dit land opeens van dien aard wordt dat bij wijze van spreken na volgend jaar het wagenpark absoluut niet meer groeit of zelfs in aantal terugloopt, dan kan er natuurlijk in de financiële positie van de provincies een moment komen dat er reden is voor nader bestuurlijk overleg. Ik ga er voorlopig niet vanuit dat het zover komt. Een beperkte marge moet opgevangen kunnen worden in de normale beleidsvoering van de provincies.

Van de Vondervoort

Alleen als er zeer dramatische veranderingen aan de orde zijn in datgene wat bij dit onderwerp wordt beoogd, is er reden voor nader overleg. Op zo'n moment zal bezien moeten worden of en hoe eventueel maatregelen aan de orde zijn.

De heer **Gabor** (CDA): De staatssecretaris is dus in beginsel bereid hiernaar serieus te kijken en compensatie te bieden namens het kabinet?

Staatssecretaris **Van de Vondervoort**: Op het moment dat er sprake is van een dramatische afwijking van de groeipercentages waarover wij vandaag spreken, lijkt mij nader overleg aan de orde. Met die dramatische afwijking bedoel ik stilstand van de groei of terugloop van de groei van het wagenpark. Dat zijn factoren van betekenis voor de mogelijkheden van opbrengst voor de provincie. Nader overleg voer je alleen als je de bereidheid hebt, gezamenlijk iets overeen te komen. Mij lijkt dat vanzelfsprekend. Ik herhaal nadrukkelijk dat dit alleen aan de orde is bij dramatisch afwijkende ontwikkelingen en niet bij marginale verschuivingen in hetgeen bij dit punt aan de orde is. Marginale verschuivingen moeten binnen de reguliere beleidsprocessen kunnen worden opgevangen.

De heer Kamp concludeerde met enig gevoel voor understatement dat hij zich niet zal verzetten tegen het onderhavige wetsvoorstel. Met enig gevoel voor understatement wil ik dat gewoon incasseren.

Ik kom nog even terug op de bussen. Op zichzelf is het feit dat de bussen heel ongelijk verdeeld zijn over de provincies de belangrijkste reden dat het ingewikkeld is om te doen wat door een aantal van de leden is gesuggereerd. Het idee bestaat dat de kosten niet opwegen tegen een eventueel voordeel. In die afweging is nadrukkelijk gekozen voor de oplossing die voor ons ligt.

Een vraag was of bedrijven en leasemaatschappijen belang zouden kunnen hebben bij een vestiging in een andere provincie als de motorrijtuigenbelasting daar lager is. Wij zijn inderdaad in de nota naar aanleiding van het verslag daarop al even ingegaan. Het is goed om eerst twee dingen vast te stellen. Er is een tendens waarneembaar, juist bij leasemaatschappijen steeds meer op naam van de gebruiker de auto te

registreren omdat de gebruiker daarmee rechtstreeks aansprakelijk is voor allerlei andere kwesties zoals verzekeringen en bekeuringen. Uit kostenoverwegingen is dat van belang voor leasemaatschappijen. Er is dus een trend om steeds meer te registreren op naam van de gebruiker. Dat gebeurt dus in de provincie waar de betreffende gebruiker woont.

Een ander element dat in dit verband van belang is, is dat bij de start van deze overheveling in de praktijk nauwelijks een verschil zal ontstaan in de heffingen. Er zijn ook nu verschillen tussen provincies en die nemen niet toe als gevolg van deze overheveling, althans niet bij de start. Als er echt sprake is van heel bewust andersoortig gedrag en als dat aanleiding geeft om iets te doen in het financiële aspect van de zaak, houden wij dat in zekere zin een beetje in de gaten en kan er altijd nog een moment zijn om op te treden. Voorlopig hebben wij echter de verwachting dat de nadelen om die weg te bewandelen ook voor leasemaatschappijen aanmerkelijk groter zijn dan de voordelen die behaald kunnen worden, omdat juist voor leasemaatschappijen heel veel andere factoren relevant zijn bij de bepaling van hun vestigingsplaats dan juist de provinciale belastingen.

De heer Hoekema heeft gevraagd om creatief na te denken over de bevordering van het provinciegevoel. Een van de belangrijke momenten om daar verder bij stil te staan, is de herverdeling van taken die wij in het kader van de vernieuwing van de bestuurlijke organisatie voor ogen hebben. Zeker als een aantal taken op het ruimtelijke terrein in de richting van de provincie zouden verschuiven, kan dat de betrokkenheid bij activiteiten van de provincie doen toenemen. Ik sta overigens open voor suggesties van de Kamer om dat provinciegevoel te versterken.

□

De heer **Gabor** (CDA): Voorzitter! Uit het antwoord van de staatssecretaris begrijp ik dat het kabinet een voorschot genomen heeft op de derving van toekomstige rijksinkomsten. Vanuit het oogpunt van begrotingstechnieken en vanuit het oogpunt van de dekking van de begroting begrijp ik dat heel goed, maar in mijn opvatting had de

staatssecretaris dan niet meer dan 730 mln. uit het Provinciefonds mogen incasseren als zij deze operatie daadwerkelijk budgettair neutraal wil laten verlopen. Dat heeft zij niet gedaan; zij heeft het een beetje anders georganiseerd. Dat betekent dat zij goed heeft onderhandeld en er bij deze organisatie in ieder geval in geslaagd is om de risico's voor de voortgang en voor dat bedrag van 20 mln. bij de provincies te leggen. Zij berooft de provincies ook van een budgettaire ruimte van 20 mln.; dat is volstrekt evident. Het zij zo; het is een onderhandelingsresultaat van beide partijen. De staatssecretaris heeft gezegd dat alleen bij een dramatische ontwikkeling sprake kan zijn van het invoeren van nieuwe belastingmechanismen voor de decentrale overheden, maar wat is een dramatische ontwikkeling? In procenten geredeneerd is 1% of 2% zeker niet dramatisch, maar een bedrag van 4 mln. of 5 mln. bij sommige provincies is natuurlijk wel een behoorlijk bedrag. Als bij een operatie zoals deze een provincie ter wille van de voortgang telkens bedragen in de orde van grootte van 4 mln. of 5 mln. moet inleveren, zal ik op een bepaald moment een waarschuwende vinger heffen en zeggen: dat kan zo niet.

Zelf ben ik ook niet zo enthousiast over de verwachte groei van het wagenpark. Ook daarmee wordt als het ware een voorschot genomen op een bepaalde ontwikkeling, terwijl je beleidsmatig in deze Kamer uitdrukkelijk van alles en nog wat probeert te doen om die ontwikkeling juist terug te dringen. Hier wordt echter gespeculeerd en wordt rekening gehouden met die groei. Eigenlijk is het niet fraai om het langs die weg op te lossen. Ik had dat anders gedaan.

□

De heer **Hoekema** (D66): Voorzitter! Ik heb nog twee korte opmerkingen. Ook ik heb na het aanhoren van de heer Gabor en het lezen van bladzijde 6 van de nota naar aanleiding van het verslag nog steeds het gevoel ± maar misschien begrijp ik het niet goed ± dat het Rijk iets wint, namelijk een lager aandeel in de perceptiekosten en een rentevoordeel, en dat de provincies iets verliezen. De provincies zullen dat verlies opvangen met de groei

Hoekema

van het wagenpark. Afgezien van de vervelende associaties bij die groei, waar de staatssecretaris al over heeft gesproken, heb ik de indruk dat het Rijk erbij wint en de provincies erbij verliezen, maar ik laat mij graag overtuigen.

Het tweede punt betreft het provinciegevoel. Uiteraard heeft de staatssecretaris gelijk als zij spreekt over herverdeling van taken en bevoegdheden in het kader van de provincies nieuwe stijl. Die discussie voeren wij natuurlijk elders. Ik had zelf heel triviale zaken in mijn hoofd als een vignet of een sticker met de provincie erop, maar misschien kan het IPO daar eens een advies over uitbrengen.

Staatssecretaris **Van de Vondervoort**: Voorzitter! Ik wil nog een opmerking maken over het bedrag van 20 mln. Ervan uitgaande dat het wagenpark niet krimpt, is de groei van 3% die wij in het eerste jaar verwachten, alleen al voldoende om structureel 20 mln. te compenseren. Zelfs als er in latere jaren geen groei is, heeft een compensatie plaatsgevonden door het eenmalige percentage van 3. Daarmee is in feite al na het eerste jaar sprake van winst voor de provincies. Dit laat de relatie met het milieubeleid onverlet. Ik ben niet voor niets begonnen met de stelling dat we helaas geen reden hebben om aan te nemen dat de groei van het wagenpark zich anders zal ontwikkelen. Ik hoop dat op grond van de milieupraktijk een situatie ontstaat waarin opnieuw overleg met de provincies wordt gevoerd.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: Over de orde merk ik op, dat op sommige momenten de planning aanmerkelijk trager verloopt dan werd verwacht en dat andere keren een geweldige versnelling optreedt. Dat gebeurt ook nu. Mij lijkt het verstandig dat ik nu schors voor de lunchpauze. De vergadering wordt dan om kwart over twee hervat. Na de regeling beginnen we met het

antwoord van de regering ter zake van de Winkeltijdenwet. Indien dat antwoord om half zes niet is voltooid, zal een onderbreking plaatsvinden. Op dat tijdstip beginnen wij met de stemmingen over een aantal wetsvoorstellen. Na de stemmingen zal, omdat de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid hier is, het twee-minutendebat over de Arbowet, waarom de heer Vreeman heeft gevraagd, kunnen plaatsvinden.

De vergadering wordt van 13.40 uur tot 14.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ingekomen is een brief van onze collega Mieke Boers-Wijnberg, die als volgt luidt:

"Geachte voorzitter,

Mijn besluit om per 1 december 1995 mijn lidmaatschap van de Tweede Kamer te beëindigen heeft de maand november voor mij een bijzonder karakter gegeven. Het gaat daarbij om terugkijken en vooruitzien. Bij het terugkijken, wat heel reëel wordt bij het weer doornemen van alle onderwerpen, waarmee ik me in ruim negen "kamerjaren" heb beziggehouden (kamer J215 is "leeg" en beschikbaar), werd het mij en mijn medewerkster opnieuw weer duidelijk, welke goede verstandhouding ik mocht hebben met mijn collega's. Daarvoor zeg ik hen allen veel dank.

Daarnaast wil ik U zeggen, dat de sfeer in de organisatie van de Tweede Kamer echt uniek is. Het gaat mij daarbij om de griffie, de commissiebureaus, de documentatieafdelingen en alle diensten, die ons verblijf in Den Haag tot een genoegen maken. Ook naar hen ± van postkamer tot restaurant, van beveiliging tot huishoudelijke dienst ± gaat mijn waardering uit. Niet te vergeten de bodes en de stenografen. De laatste zijn erin geslaagd ook voor mij steeds te komen tot perfecte zinnen.

Vooruitziend ga ik mij per 1 december 1995 volledig wijden aan het internationale milieubeleid. Het werk, dat ik dan ga doen in Midden- en Oost-Europa, berust op de noodzaak om daar tot een goed draagvlak te komen voor het bereiken van "sustainable development". Daarbij moeten bedrijven,

politiek, ambtenaren en milieuorganisaties gezamenlijk aan de slag en ben ik gevraagd daar bij een groeiend aantal projecten mijn bijdrage te leveren.

Dit nieuwe werk is voor mij een uitdaging en belangrijk voor de toestand van ons Paneuropese milieu. Tegelijkertijd zal ik mijn collega's en alle anderen, hier werkzaam, missen.

Ik wens U allen alle goeds toe en verwacht velen van U ook vanuit mijn nieuwe werk geregeld te blijven ontmoeten.

Met hartelijke groeten"

(w.g. Mieke H.A. Boers-Wijnberg)

Collega Boers kon vanmiddag niet aanwezig zijn. Naar aanleiding van deze brief wil ik namens u allen haar danken voor de collegialiteit, in de afgelopen negen jaar hier in het werk aan de Kamer betoond.

Toen zij het vorige jaar opnieuw lid werd van de Kamer, had zij het vaste voornemen, lettend op het verlies dat haar partij had geleden, met veel energie er tegen aan te gaan. Haar gezondheid liet haar op dat moment in de steek. Wij verheugen ons erover dat zij nadien hersteld is. Wij respecteren haar besluit, dit zo zijnde, het werk dat haar zo na aan het hart ligt en dat betrekking heeft op het milieu, elders voort te zetten en bij te dragen aan een beter milieu. Wij wensen haar daarbij alle goeds toe.

(Applaus)

De **voorzitter**: Ik zal ervoor zorg dragen, dat mevrouw Boers-Wijnberg dit deel van het stenogram zal worden toegestuurd.

Van dit ontslag is mededeling gedaan aan de voorzitter van het Centraal stembureau en aan de minister van Binnenlandse Zaken.

Ik stel voor, deze brief voor kennisgeving aan te nemen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: De overige 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

voorzitter

daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het Presidium heeft met eenparigheid van stemmen besloten, te stellen in handen van:

a. de vaste commissie voor Justitie:
- het wetsvoorstel Wijziging van enige bepalingen in het Wetboek van Strafvordering (de dagvaardingstermijn voor de politierechter, de oproeping in kantongerechtszaken en het instellen van hoger beroep) (24510);

b. de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken:
- het wetsvoorstel Vaststelling van bedragen in verband met uitkeringen uit het Provinciefonds voor de uitkeringsjaren 1992 en 1993 alsmede wijziging van de Provinciewet, de Gemeentewet, de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten in verband met de nieuwe comptabiliteitsvoorschriften voor provincies en gemeenten (24497);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Tijdelijke wet stimulering sociale vernieuwing (24504);

c. de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer:
- het wetsvoorstel Wijziging van de Huurprijzenwet woonruimte, de Wet op de huurcommissies en de Wet individuele huursubsidie in verband met de zogenaamde huursom-benadering (24507);

d. de vaste commissie voor Economische Zaken:
- het wetsvoorstel Goedkeuring van het op 28 maart 1995 te Brussel tot stand gekomen Protocol houdende wijziging van de eenvormige Beneluxwet inzake tekeningen of modellen alsmede intrekking van de Wet bestrijding namaakproducten (24509);

e. de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid:
- het wetsvoorstel Wijziging van het Burgerlijk Wetboek en de Ambtenarenwet in verband met het verbod tot het maken van onderscheid tussen werknemers naar

arbeidsduur (24498);
- de nota "Emancipatie in uitvoering" (24406, nr. 5);

f. de algemene commissie voor de Rijksuitgaven:
- het rapport Beheer en controle EG-geldstromen in Nederland (24500).

Ik stel op verzoek van de commissie voor, de stemmingen over de begroting van Justitie c.a. te verplaatsten naar 19 december.

Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda voor 5, 6 en 7 december:
- het wetsvoorstel Wijziging van de Auteurswet 1912 en de Wet op de naburige rechten in verband met de richtlijn nr. 93/98/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 oktober 1993, betreffende de harmonisatie van de beschermings-termijn van het auteursrecht en van bepaalde naburige rechten (PbEG L 290) en in verband met de richtlijn van 19 november 1992, PbEG 1992, L 346/61 betreffende het verhuurrecht, het uitleenrecht en bepaalde naburige rechten op het gebied van intellectuele eigendom (24477).

Ik stel voor, aan de orde te stellen in de vergaderingen van 19 en 20 december:
- het debat over de Europese Top, met maximumspreektijden van 10 minuten voor de PvdA, CDA en VVD, 7 minuten voor D66, 5 minuten voor de overige fracties en 2,5 minuut voor de groep-Nijpels en het lid Hendriks;
- voordrachten ter vervulling van twee vacatures in de Hoge Raad (24537).

Ik stel voor, gehoord verzoeken die mij hebben bereikt, hedenmiddag ook te stemmen over de begroting van Verkeer en Waterstaat e.a., in plaats van dinsdag aanstaande.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Wat de orde van de vergadering van vandaag betreft, beginnen wij na deze regeling van werkzaamheden met het antwoord in eerste termijn van de minister, inzake de Winkeltijdenwet. Ik stel voor, vanmiddag om half zes te stemmen. Zo nodig zal het antwoord van de minister worden onderbroken. Mocht

het antwoord vóór die tijd gereed zijn, dan zal er een korte schorsing plaatsvinden tot half zes. Iedereen weet dan dus dat wij om half zes gaan stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Mij is gebleken dat er geen heropeningen van de beraadslaging zullen worden gevraagd over de onderwerpen die in stemming worden gebracht. Ik laat hierbij het intrekken van een motie of een amendement of het aanhouden van een motie buiten beschouwing, want dat is iets wat altijd kan gebeuren. Ik ga ervan uit dat er om half zes gestemd wordt en dat na de stemmingen het twee-minutendebat zal plaatsvinden dat de heer Vreeman heeft gevraagd naar aanleiding van de Arbowet, omdat dan de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aanwezig is. Na het debat over de Arbowet houden wij de dinerpauze. Daarna zullen wij bezien of wij de agenda kunnen vervolgen. Nu wij zo ongeveer de deadline van 1 december met goed gevolg hebben bereikt ± wij zijn nog net niet zover ± stel ik mij voor, de vergadering niet langer te laten doorgaan dan 23.00 uur, zodat wij weer op ons oude werkritme terug kunnen komen.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Vaststelling van ruimere regels met betrekking tot de openingstijden van winkels (Winkeltijdenwet) (24226).**

(Zie vergadering van 23 november 1995.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Wijers**: Voorzitter! Het is een extra groot genoegen dat ik hier vanmiddag mijn antwoord in eerste termijn mag geven ten aanzien van een wetsvoorstel dat niet alleen in de Kamer, maar ook daarbuiten onderwerp is van heftige discussies. Het laatste is te begrijpen.

Ik geef even de volgorde in de beantwoording aan, opdat de afgevaardigden daarmee rekening kunnen houden in hun interventies.