

Kok

invoering van de euro. Wij hebben met elkaar afgesproken nader te zullen bezien waar verdere intensivering en nieuwe ideeën kunnen worden ingepast. Het antwoord op de vraag van de heer Hendriks is in de kern positief.

De **voorzitter**: Ik heb op mijn lijst de naam van de heer Bolkestein staan, die uit mijn handen de mogelijkheid tot een aanvullende vraag zou kunnen ontvangen.

De heer **Bolkestein** (VVD): Voorzitter! Ik wilde alleen iets zeggen aan het adres van de heer Van der Ploeg, maar de regels verbieden dat. Ik laat het erbij zitten. Overigens waren die opmerkingen van de heer Van der Ploeg nu ook weer niet zo belangrijk!

De heer **Hoogervorst** (VVD): Voorzitter! Er zijn in december in Dublin heel heldere afspraken gemaakt in het kader van het Stabiliteitspact, namelijk dat landen alleen maar boven de 3% mogen uitkomen als zij in een zware recessie verkeren. Daarom verbaast het mij bijzonder wat de heren Ybema en Wolffensperger hebben gezegd, namelijk dat het wel goed is als Frankrijk boven de 3% uitkomt, bijvoorbeeld op 3,2%, en dat zij dan toch mag meedoen aan de EMU. Deelt de minister-president de mening van de heren Ybema en Wolffensperger dat Frankrijk mag meedoen met de EMU, zelfs met een tekort van 3,2% maar met een positieve economische groei of blijft hij bij zijn eerdere uitspraak, dat 3% 3% is?

Minister **Kok**: Voorzitter! In de eerste plaats wil ik dringend aanbevelen om niet steeds landen aan voorbeelden te koppelen, bijvoorbeeld: mag Frankrijk wel met 3,2% en mag Spanje met 3,3% of Italië met 3,6%? Dat is mijn eerste suggestie. In de tweede plaats maken zowel het Stabiliteitspact als de verdragsafspraken duidelijk dat de grens voor het financieringstekort bij 3% ligt. Het feit dat er een staatsschuld is van een grote hoogte of van een minder grote hoogte, doet daar op zichzelf geen afbreuk aan.

De heer **Wolffensperger** (D66): Het lijkt mij goed, voorzitter, dat de minister-president en de Kamer hier nog eens over praten. Ik hecht aan strikte hantering van de criteria van het Verdrag van Maastricht, laat daarover geen enkel misverstand bestaan.

De mening van mijn fractie is dat die criteria niet in absolute zin 3% voorschrijven, doch dat het in het kader van financiële beeld van een land in beginsel mogelijk kan zijn dat een land onder omstandigheden – met een begrotingstekort van bijvoorbeeld 3,1% – op basis van het verdrag, en dus niet op basis van extensieve interpretatie van de criteria, kan toetreden. Over het strikte hanteren van de criteria is geen misverstand. Onze stelling is dat die criteria het niet onmogelijk maken dat een land onder omstandigheden met een financieringstekort van 3,1% toetreedt.

Als dat nu niet uit te discussiëren is, moeten wij daarop ongetwijfeld terugkomen.

Vragen van het lid H.G.J. Kamp aan de staatssecretaris van Financiën over **de motorrijtuigenbelasting (grijze kentekens)**.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! Eind 1993 hebben wij bij wet de regels gewijzigd voor grijze kentekens, omdat wij een eind wilden maken aan het oneigenlijk gebruik van die kentekens door particulieren.

De wetwijziging hield uitdrukkelijk geen eerbiedigende werking in. Dat betekende dat onder andere 100.000 auto's met een grijs kenteken over moesten gaan naar het gele kenteken. De eigenaren van deze auto's moesten in plaats van het lage motorrijtuigenbelastingtarief het hoge motorrijtuigenbelastingtarief gaan betalen.

In strijd met de systematiek van deze wetwijziging is door PvdA en CDA een amendement-Reitsma/Van der Vaart ingediend. Dat amendement hield in dat er een uitzondering gemaakt moest worden voor auto's die deel uitmaken van grote wagenparken. Auto's van grote ondernemers en grote instellingen konden rustig blijven rijden met een

grijs kenteken en auto's van de kleine middenstanders en het midden- en kleinbedrijf moesten met een geel kenteken het hoge belastingtarief gaan betalen.

De toenmalige staatssecretaris Van Amelsvoort heeft zich daartegen verzet, omdat het in strijd is met het gelijkheidsbeginsel. De fractie van de VVD was het in dezen volledig met de staatssecretaris eens. Die strijd met het gelijkheidsbeginsel werd niet eens gemotiveerd door doelmatigheidsoverwegingen, men wilde gewoon "groot" bevoordelen boven "klein".

De mensen die zich hierdoor tekortgedaan voelden, zijn naar de rechter gestapt. Zij hebben twee weken geleden van de rechter gelijk gekregen. Dat betekent dat er nu 40.000 auto's rond blijven rijden met een grijs kenteken en dat 60.000 identieke auto's rond moeten rijden met een veel duurder geel kenteken.

Is de staatssecretaris het met mij eens dat hier sprake is van een ongelijke behandeling en dat het zo niet kan?

Weet de staatssecretaris dat er een overeenkomst ligt tussen de belastingdienst en de stichting Belangen grijskentekeneigenaren? In die overeenkomst is vastgelegd dat iedereen die zich tot het onherroepelijk worden van de rechterlijke uitspraak bij die stichting aansluit, kan profiteren van een positieve rechterlijke uitspraak.

Realiseert de staatssecretaris zich dat als hij in cassatie gaat tegen de uitspraak van de rechter, iedereen zich voor een paar tientjes bij die stichting kan aansluiten en op die manier een belastingvoordeel van duizenden guldens kan realiseren en dat niet 40.000 mensen zullen profiteren van die rechterlijke uitspraak maar wel 100.000 mensen?

Hoeveel honderden miljoenen zal het amendement-Reitsma/Van der Vaart de schatkist uiteindelijk gaan kosten?

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik kan vrij kort reageren. De heer Kamp weet dat het een uitspraak betreft van het hof in Arnhem. Het gaat hier om een principiële juridische kwestie. De zaak wordt voorgelegd aan de Hoge Raad. Na afloop van de uitspraak van de Hoge Raad zal ik gaarne met de



De heer Vermeend, staatssecretaris van Financiën

heer Kamp hierover van gedachten wisselen.

Het ligt niet in de rede dat ik hierover uitspraken doe, nu de zaak bij de Hoge Raad in cassatie gaat.

De heer **Kamp** (VVD): Voorzitter! De staatssecretaris kan ook tot de conclusie komen dat cassatie niet opportuun is als hij ook meent dat hier sprake is van aantasting van het gelijkheidsbeginsel. Je kunt dan beter constateren dat het amendement-Reitsma/Van der Vaart tot gevolg heeft dat het afzien van de eerbiedigende werking niet overeind kan worden gehouden. De vraag aan de staatssecretaris is waarom hij niet tot die conclusie is gekomen, maar in cassatie is gegaan.

Ik heb nog een aantal vragen aan collega Reitsma. Mijn eerste vraag is of hij bij nader inzien ook van mening is dat het verkeerd was om het gelijkheidsbeginsel aan te tasten. Mijn tweede vraag is of hij nog steeds denkt dat de budgettaire consequenties van zijn amendement van destijds nul komma nul zijn. Mijn derde vraag is of hij wel eens heeft nagedacht over al die mensen die hun auto tegen hoge kosten hebben aangepast om aan de nieuwe regels te voldoen. Kunnen zij met hun rekening ergens naartoe? Zij hadden net zo goed *f* 35 aan de stichting

Belangenbehartiging grijskenteken-eigenaren kunnen betalen, want dan waren zij er ook van af geweest. Nu hebben zij voor duizenden gulden kosten moeten maken.

Mijn laatste vraag is aan collega Crone van de fractie van de PvdA. Ik vraag mij af of de fractie van de PvdA niet geleerd heeft van het gegoochel met grijze en gele kentekens en of zij nu echt van plan is om ook nog een groen kenteken in te voeren.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! Ik moet de heer Kamp toch op een misverstand wijzen. Staatsrechtelijk gezien maakt de Hoge Raad in Nederland uiteindelijk uit wat "rechtens" is. De Hoge Raad bepaalt uiteindelijk of er strijdigheid was met het gelijkheidsbeginsel. Ik wacht die uitspraak af.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het lijkt mij op dit moment weinig opportuun om in te gaan op het gelijkheidsbeginsel, gezien hetgeen de staatssecretaris net heeft gesteld. Laten wij die discussie op een ander tijdstip voeren, want dat is wijs en verstandig.

De CDA-fractie heeft het amendement nooit om budgettaire redenen

ingediend. Het ging ons om de vraag welke instrumenten moesten worden gebruikt voor het bestrijden van het grijze kenteken. De VVD-fractie in dit huis had dezelfde argumenten. Al lerende komt de CDA-fractie wel tot de conclusie – dat signaal heeft zij ook bij de wetsbehandeling afgegeven – dat het vermoedelijk een bijna onbegaanbare weg is om het grijze kenteken alleen via technische eisen te bestrijden. Dat bevestigt de voorlopige uitspraak. Daarom kiest de CDA-fractie nu voor een andere lijn, namelijk om dit te koppelen aan het al dan niet ingeschreven staan bij de kamer van koophandel, het al dan niet hebben van een BTW-registratienummer en mogelijk andere criteria. Daarmee denken wij een betere aanpak voor het rijden met een grijs kenteken te hebben dan de huidige systematiek. Die discussie wil de CDA-fractie graag met de VVD-fractie aangaan.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! De heer Kamp heeft het over zaken die niets te maken hebben met het grijs kenteken, want dat is alleen een fiscale titel om korting te krijgen op de belasting. Ik heb de suggestie gedaan om schone auto's meer parkeerplaatsen te bieden in de binnenstad. Met een groen kenteken kun je dat dan zien. Het gaat daarbij dus om een heel ander type controle. Het is meer vergelijkbaar met het parkeerbeleid en parkeervergunningen. De discussie daarover is voor een veel langere termijn dan waarop de heer Kamp doelde, want hij heeft geen geduld.

De heer **Van Rey** (VVD): Toen het wetsvoorstel in 1993 aan de orde was, heb ik de term "broddelwerk" richting CDA en PvdA gebruikt. De VVD-fractie heeft in 1993 gezegd dat het amendement van CDA en PvdA broddelwerk was en echt een inbreuk maakte op het gelijkheidsbeginsel. Zelfs de voorganger van de staatssecretaris heeft daar toen op gewezen. Als je een fout hebt gemaakt en je wilt dat verbeteren, dan moet je geen nieuwe fouten maken. Ik vraag de staatssecretaris daarom waarom hij geen sportieve verliezer is en zegt: ik ga niet in cassatie. Hij heeft zelf net na zijn aantreden in dit huis gezegd dat de

Van Rey

hele wetsvoorbereiding en wetsbehandeling inzake het grijze kenteken een puinhoop was en dat iedereen daarvan geleerd had. Nu gaan wij echter op hetzelfde pad door.

De CDA-fractie wil ik vragen of zij op dit punt een concreet voorstel wil doen.

Staatssecretaris **Vermeend**: Voorzitter! De heer Van Rey weet net zo goed als ik dat dit soort principieel-juridische kwesties in het kader van de rechtsvorming aan de Hoge Raad wordt voorgelegd. Dat is de reden waarom ik volstrekt gebruikelijk handel door de zaak voor te leggen. Overigens heb ik in een landelijk ochtendblad gezien dat de heer Van Rey dit zelf suggereerde en zelfs verwachtte dat ik dat zou doen. Welnu, die verwachting is uitgekomen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie constateert fijntjes dat waar collega Van Rey over broddelwerk spreekt, de VVD-fractie dus voor een wetsvoorstel met broddelwerk heeft gestemd.

Wat moet er nu gebeuren? Als de staatssecretaris niet had gezegd dat hij in cassatie zou gaan, dan zou de CDA-fractie gezegd hebben dat de wetgeving, waar zij in strijd is met wat de rechter zegt, aangepast moet worden. Daar moet je dan initiatieven toe nemen. Voorlopig moeten wij echter nog even het standpunt van de staatssecretaris afwachten. Misschien is het mogelijk om er niet een geel maar een paars kenteken van te maken.

De **voorzitter**: Dit lijkt mij een voortreffelijk slot van deze set vragen.

Vragen van het lid Reitsma aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **de besluitvorming rond het al dan niet uitbreiden van Schiphol**.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Schiphol staat volop in de schijnwerpers. De groei is aanzienlijk groter dan het kabinet inschatte. Wij

moeten met z'n allen constateren dat de besluitvorming omtrent de vijfde baan eigenlijk al te laat is geweest, want het loopt vast. Daarom is het van grote betekenis dat er spoedig besluitvorming omtrent aanvullende luchthavencapaciteit gerealiseerd wordt. Nu bereikt ons een aantal verontrustende signalen. Het is verbazingwekkend dat de minister-president in Het Parool van afgelopen weekend aangaf dat het wel of niet vaststellen van de uitbreidingslocaties voor Schiphol onderwerp dient te zijn van de komende formatie. De minister van Verkeer en Waterstaat zei op Radio 1 dat deze ministersploeg geen standpunt moet innemen over de besluitvorming rond Schiphol. Vervolgens gooit Bolkestein terecht de knuppel in het hoenderhok door het kabinet op te roepen om in deze kabinetsperiode een besluit te nemen over uitbreiding van de luchthavencapaciteit. Daarna roept de minister binnen 24 uur dat Bolkestein onrealistisch is.

Waar zijn wij nu eigenlijk mee bezig? De CDA-fractie roept het kabinet op om besluiten te nemen. Wij hebben sterk de indruk dat het kabinet vlucht voor besluitvorming. Daarom hebben wij de volgende vragen.

1. Is het juist dat van dit kabinet geen besluit omtrent de uitbreidingscapaciteit en -locaties voor Schiphol verwacht mag worden?

2. Betekent dit dat iedereen wordt opgeroepen om vier maanden lang te discussiëren, terwijl het kabinet vervolgens met de handen over elkaar gaat zitten? Snelheid is toch geboden?

3. Wat is nu de exacte reden waarom dit zogenaamde daadkrachtige kabinet geen besluit neemt? Is dat procedureel, bestaat er grote verdeeldheid in de coalitie of moet het een verkiezingsitem worden?

4. Waarom kwalificeert de minister van Verkeer en Waterstaat de oproep van Bolkestein als onrealistisch?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het lijkt mij goed om iets over de komende periode te vertellen, ook met het oog op de perspectievennota die morgen gepresenteerd wordt. De komende vier maanden zal de dialoog gaan over de vraag of het nuttig en noodzakelijk is om ruimte te bieden

voor verdere groei van de luchtvaart in Nederland. Dat is als het ware een proloog waarna nog vele etappes van formele procedures zullen volgen, als wij er tenminste voor kiezen om de groei in Nederland te accommoderen. Natuurlijk moet tijdens deze kabinetsperiode de fase van nut en noodzaak afgerond worden. Dat betekent ook dat wij daarover een standpunt in zullen nemen, waarin wij vaststellen of wij afzien van verdere groei of dat wij er ruimte voor bieden. Dat standpunt komt in de beleidsvisie nadat de dialoog is afgerond. Daarover zal ook een discussie in deze Kamer worden gevoerd. Dat standpunt stellen wij overigens niet alleen vast op basis van de resultaten van de dialoog, maar ook op basis van nadere onderzoeken die wij in deze fase al zullen laten doen. Daar hoort ook globaal onderzoek naar mogelijke locaties bij. Dit alles staat in de perspectievennota die de Kamer morgen toegestuurd krijgt.

Het is mogelijk dat het standpunt ertoe leidt dat formele procedures gestart moeten worden, zoals de PKB en de MER. Vooralsnog hebben wij ervoor gekozen om die beslissing over te laten aan een volgend kabinet. Wij bereiden alles voor. Wij kiezen wel degelijk, maar de wijze waarop de formele procedures gestart worden, lijkt ons nu typisch iets waarover tijdens een kabinetsformatie verder gesproken kan worden. Als tijdens het debat over de beleidsvisie blijkt dat de Kamer daar anders over denkt, staat ons niets in de weg om verder te gaan. Wij denken overigens dat het eerder versnellend dan vertragend zou kunnen werken, omdat je dan wellicht tot een geheel andere procedure dan de tot nu toe gebruikelijke PKB-procedure zou kunnen besluiten. Of het nodig is dat er ter voorbereiding van de besluitvorming door het huidige of het volgende kabinet meer onderzoek moet plaatsvinden, zal in een latere fase aan de orde komen. Wij denken dat wij op basis van de onderzoeken die wij nu aankondigen plus de dialoog voldoende materiaal kunnen genereren om een principebesluit – een besluit om over te gaan tot het al dan niet uitbreiden van de luchtvaart – wel degelijk nog in deze kabinetsperiode te nemen.

Op de vraag of het juist is dat wij geen besluit meer over de groei van de luchtvaart kunnen nemen, moet ik