

Faber

dringend hier kritisch naar te kijken. Het COT-rapport zal binnenkort verschijnen en het is verstandig als deze kwestie ook hier in gang is gezet.

Staatssecretaris **Faber**: Als er een rapport komt van een organisatie, of wat dan ook, die duidelijkheid tracht te brengen in de materie waarover wij nu spreken, dan neem ik dat uiteraard serieus. Ik heb niet gezegd dat de motie van de heer Atsma te veel werk geeft. Ik heb gezegd dat wat al zo vaak is uitgevoerd, opnieuw wordt overgedaan. Mijns inziens levert dit geen nieuwe gegevens op. De motie van mevrouw Snijder is op dat punt iets concreter en preciezer. Daarmee kunnen wij op korte termijn uit de voeten, zodat snel duidelijkheid kan worden gegeven.

De heer Atsma heeft een motie ingediend over de monitoring. In eerste instantie kan ik zeggen dat de monitoring wordt meegenomen in de nieuwe taakopdracht van de gezondheidsdienst. Tijdens algemeen overleggen heb ik al gesproken over de meldplicht die wordt uitgebreid en opgenomen in de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren. Ik ga ervan uit dat de wettelijke wijziging op zeer korte termijn in de minister-raad kan worden behandeld. Hierover is ook een afspraak gemaakt met de Koninklijke maatschappij voor diergeneeskunde.

De andere elementen, waarvan in de motie sprake is, zitten voor een groot deel in de voorstellen die door het bureau Beerenschot zijn gedaan naar aanleiding van de dioxineaffaire die zich verleden jaar vooral in België afspeelde. Hierdoor werden ook wij opgeschrikt, waardoor wij ons afvroegen of het met ons monitoring- en communicatiesysteem goed gaat. Ik doel hierbij op de communicatie tussen de verschillende departementen en onderling. Aan de hand van het rapport-Beerenschot zullen wij met elkaar een discussie voeren over de implementatie van de aanbevelingen van dat bureau. Om die reden ontraad ik aanvaarding van deze motie.

De heer Poppe vroeg in een motie om een retrospectief onderzoek. Vanmiddag spraken wij over de auditcommissie inzake het onderzoek dat bij het ID Lelystad loopt. Vervolgens heb ik gezegd dat we die commissie wat mij betreft een

brede taakopdracht geven, breder dan alleen maar de audit van het onderzoek zoals dat bij het ID Lelystad het geval is. Ik heb ook de samenstelling van de commissie aangegeven. Ik heb gezegd dat het onafhankelijke, zeer deskundige heren zijn; helaas, alleen heren, maar het is kennelijk nog niet anders in deze wereld.

Ik zou de heer Poppe willen voorstellen dat ik aan die commissie vraag om mij te adviseren hoe een retrospectief onderzoek kan worden opgezet, en dan niet op de wijze zoals hij dat vanmiddag heeft gezegd, namelijk alle dierenartsen, met betrekking tot alle files, en alle veehouderijen vragen, want zo wordt een onderzoek nooit in Nederland opgezet. Ik zal vragen om mij op een wetenschappelijk verantwoorde wijze een voorstel te doen, hoe een retrospectief onderzoek opgezet zou kunnen worden; ik heb het dan uiteraard over een steekproefsgewijze aanpak. Ik zou willen voorstellen dat ik zijn motie zo lees en dat we het daarmee ook eens geworden zijn over hoe we met de motie en zijn ideeën daarover omgaan. Dat betekent dus advies vragen aan die onafhankelijke commissie over hoe dit op te zetten; ik kom dan graag bij de Kamer terug om de Kamer te laten weten wat hun advies is en hoe ik denk daarmee om te kunnen gaan.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Dit is een aardige stap in de richting van de doelstelling die ik beoog, maar we zijn er nog niet helemaal. Ik kan het althans niet geheel overzien; dat zullen de deskundigen dan moeten zeggen; ik heb natuurlijk ook deskundigen geraadpleegd. Het moet wel zo zijn dat het resultaat van een retrospectief onderzoek voldoende is om inderdaad aard en omvang van het probleem over de jaren dat het gespeeld heeft, duidelijk te doen zijn.

Staatssecretaris **Faber**: Mevrouw de voorzitter! Voor alle duidelijkheid wijs ik erop dat ik heb gezegd: op een wetenschappelijk verantwoorde wijze. Dan moet toch zo'n commissie van wetenschappers, die bestaat uit heren die bijna alleen maar voor de wetenschap geboren zijn, in dit veld waar we het nu over hebben, op een wetenschappelijk verantwoorde wijze met een voorstel kunnen komen. Ze kunnen niet eens anders!

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Dan

verzoek ik de staatssecretaris tot slot om mijn eerste inbreng, bij het indienen van de motie, ook aan hen over te brengen – dat kan via het stenogram – zodat zij ook zelf nog eens, mogelijksterwijs, begrijpen wat ik bedoel; ze mogen ook bellen. Ik houd dan mijn motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Poppe stel ik voor, zijn motie (26991, nr. 15) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 18 mei 2000 over **de ontwikkeling van brandstofprijzen**.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! De CDA-fractie is en blijft van mening dat de huidige benzineprijzen veel te hoog zijn geworden: nu circa *f* 2,70 en ik heb het angstige vermoeden dat het wel eens naar *f* 3 kan gaan. Dat rechtvaardigt het pleidooi om het kwartje van Kok terug te geven aan de automobilist. Dat kwartje van Kok dient geen doel meer en de financiële ruimte is er nu om het terug te geven.

Het afschaffen van het kwartje van Kok had werkelijkheid kunnen worden, als de grote woorden van de VVD-fractie, in de publiciteit en tijdens het algemeen overleg, ook omgezet waren in daden. "20% verlaging motorrijtuigenbelasting; genoeg is genoeg; het moet uit zijn met de melkkoe, de auto", dat waren de woorden van de VVD afgelopen maandag. Echter, de VVD-fractie is letterlijk en figuurlijk door de pomp gegaan. VVD-minister Zalm wilde niets, de PvdA dwingt de VVD tot een flauw aftreksel en Hofstra heeft zelfs in het algemeen overleg nog gezegd dat vergroening wat hem betreft het gevaar heeft van hobbyisme. De arme automobilist is met dit voorstel niet echt geholpen. Het PvdA-VVD-compromis – voorzover ik het nu weet – is feitelijk

Reitsma

niet meer dan het in het zonnetje zetten van beleid dat er toch al aan zat te komen. Daar is niets op tegen, maar het biedt nauwelijks iets voor de automobilist. Nu de laatste f 600 wegebelasting niet komen te vervallen, kunnen voortaan de woorden "de toeslag van Hofstra" op het biljet worden geschreven. Bovendien schiet de transportsector weinig met het compromis van de PvdA en de VVD op; wie de distributiefunctie in Nederland belangrijk vindt – en dat vindt het CDA – dient meer ruimte te geven voor het bepleiten van paarse diesel. Omdat de CDA-fractie ook in de Kamer zegt wat het CDA in het land zegt, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de brandstofprijzen het laatste jaar enorm zijn gestegen;

overwegende, dat de totale belasting op auto's de laatste tien jaar meer dan verdubbeld is en in 1999 circa 1,5 mld. meer aan belasting op auto's is ontvangen dan begroot;

van mening, dat autorijden ook voor minder draagkrachtigen betaalbaar moet blijven;

verzoekt de regering het "kwartje van Kok" af te schaffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (26800-IXB).

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Ik ben een beetje verrast omdat wordt gepleit voor...

De **voorzitter**: Ja, maar dat is geen vraag!

De heer **Crone** (PvdA): Hoe de lage inkomens nu het best worden geholpen, is met verlaging van de motorrijtuigenbelasting, maar niet met een accijnsverlaging want die is, vooral bij hetzelfde bedrag, vooral in het voordeel van mensen die veel

rijden. Die betalen veel accijns. Ik begrijp de relatie in de motie niet. Steunt de CDA-fractie ons toch met lagere vaste lasten? Dat is voor de kleine rijders toch het beste!

De **voorzitter**: Mijnheer Crone, u krijgt zometeen zelf uw twee minuten!

De heer **Reitsma** (CDA): Kijk, ik had hier graag een motie willen indienen dat de motorrijtuigenbelasting met 20% verlaagd zou worden, als ik op de steun van de VVD-fractie had kunnen rekenen. Maar die durft het niet aan, krijgt ruzie met de minister en u hebt de VVD-fractie ingepakt! De automobilist heeft er niets meer aan en daarom willen wij het heldere signaal afgeven waar de automobilisten op het ogenblik om zitten te schreeuwen met deze hoge benzineprijs: schaf het kwartje van Kok maar af! Het is de taak van het kabinet om invulling te geven aan de wijze waarop dit voor een lastenverlichting in de automobiliteit bij de burgers terechtkomt.

□

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! De opvattingen van de fractie van GroenLinks over de autokosten staan keurig uiteengezet in onze nieuwe notitie Scheuren in de polder. Dat betekent voor vanavond in afsluitende zin het volgende.

GroenLinks steunt de minister van Financiën in zijn weigering om de kosten van het bezit of het gebruik van de auto nu te verlagen. De hoge prijzen aan de pomp noch de groeiende opbrengst van de belasting op het autobezit of het autogebruik geven hiertoe aanleiding. Iedereen – mijnheer Reitsma – betaalt zijn gelag van de hogere olieprijs. Dat is niet alleen het voorrecht van de automobilist en autobelastingen zijn niet belangrijker dan andere belastingen, groeien ook niet onevenredig hard mee met de welvaart en lagere autobelastingen hebben dus ook niet de allereerste voorrang. En voor wie het vergeten is: als de auto al een melkkoe is, dan niet van de overheid maar van de oliemulti's. Overheid en samenleving leggen nog steeds toe op het autogebruik; dat hebben wij ook in onze notitie weer laten zien.

Het kabinet doet evenwel de automobilist 300 mln. cadeau in het

kader van rekeningrijden. Er lag een voornemen voor 400 mln. en daar is nu 100 mln. van over. Ik roep bij dezen de minister van Financiën op om aan te geven hoe hij deze onvermoede lastenverlichting gaan compenseren. De heer Hofstra is dus eigenlijk al op zijn wenken bediend: f 300 eraf. Moet het nog meer, mijnheer Hofstra?

Verlaging van de motorrijtuigenbelasting is voor mijn fractie alleen denkbaar als de variabele kosten via de accijns of anderszins omhoog gaan. Van een algemene verlaging kan dan voorts ook geen sprake zijn. De aldus verkregen middelen zullen ingezet moeten worden voor vergroening van de motorrijtuigenbelasting. Dat heeft nu de allerhoogste prioriteit.

Wij roepen het kabinet op om daarnaast vast te houden aan de lijn uit het regeerakkoord en wel dat de opbrengsten van hogere variabele lasten op het autogebruik ook beschikbaar blijven voor vergroening van wat men zou kunnen noemen de brede belastingmix, dat wil zeggen lagere loon- en inkomstenbelasting.

Tot slot vraagt GroenLinks het kabinet met gezwinde spoed overleg te openen met de directe burens Duitsland en België om gezamenlijk stappen te bespreken op weg naar hogere variabele kosten van het autogebruik. Daarover gaat de volgende motie.

De **voorzitter**: Dit is toch een merkwaardige manier van doen. U heeft twee minuten spreektijd en ver buiten die twee minuten gaat u alsnog een motie indienen. Ik zal u nu de gelegenheid geven, maar dit is echt niet de manier van doen en dat weet u heel goed!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik weet het, maar ik heb gewoon even niet opgelet. Mijn excuses, mevrouw de voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het kabinet streeft naar variabilisering van de auto-kosten;

van mening, dat gemeenschappelijke actie van de Nederlandse regering en

Vendrik

directbetrokken buurlanden bevorderlijk kan zijn voor het proces van variabelisering van autokosten;

verzoekt het kabinet op korte termijn voorstellen te doen aan vooraleerst de Belgische en Duitse regering voor een gezamenlijke aanpak van variabelisering van de autokosten en in dat kader gezamenlijk te nemen maatregelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (26800-IXB).

□

De heer **Hofstra** (VVD): De VVD-fractie heeft inmiddels twee weken geleden haar standpunt duidelijk naar voren gebracht. Ik denk dat het een helder verhaal was. Alleen moeten wij constateren dat het kabinet daarover niet echt enthousiast was. Ik breng even in herinnering wat wij aan het eind van dat debat hebben gezegd. Ik citeer: "Wij willen best praten over het moment waarop, over de manier waarop en de mate waarin, maar het zal gebeuren, voorzitter!"

In de richting van de heer Reitsma zeg ik dat het allemaal wel leuk is wat je hier vindt, maar wat echt telt, is wat je kunt bereiken met elkaar. Ik ben blij dat wij in dat opzicht een deal hebben kunnen maken met de PvdA over een meerjarige aanpak, beginnend vanaf 1 januari 2001, over het in samenhang bezien van vergroening, variabelisatie en verlaging van de wegenbelasting. Ook de teruggave paarse diesel voor het wegtransport is in die afspraak besloten. Wij hopen en verwachten dat het kabinet in dit geval positiever zal zijn dan de vorige keer en dat het met een royaal gebaar tot uitvoering van deze motie wil komen.

De prijsconcurrentie op de benzinemarkt is natuurlijk te beperkt, tenzij er een nieuwe prijsbreker uit de markt moet worden geduwd, dan is men zeer creatief. Het internationale aspect – het punt van collega Crone vorige week – geeft natuurlijk ook zorgen. Ik verwijs naar het artikel in NRC Handelsblad van vorige week zaterdag.

Ik dacht dat wij eerst maar even moesten stilstaan bij onze eigen

ideeën, in tegenstelling tot het CDA die direct over ons begon. Aan het eind wil ik het CDA niet vergeten. Men blijft zeer hijgerig achter het "kwartje van Lubbers" – niet van Kok, mijnheer Reitsma – aanrennen. Wij waren daartegen! U had dat nooit moeten invoeren. Onder Kok I en Kok II is nooit een dergelijke onverstandige maatregel ingevoerd, zo kan ik gelukkig zeggen! Via de wegenbelastinglijn geven wij dat kwartje wel terug. Het kan even duren, dat is misschien waar, maar men krijgt waarop men recht heeft.

Ik zou willen eindigen met het indienen van de volgende motie, voorzitter.

De **voorzitter**: Dat is hetzelfde als de heer Vendrik. U bent ver over uw twee minuten heen.

De heer **Hofstra** (VVD): Goed voorbeeld doet goed volgen!

De **voorzitter**: Als ik u was, zou ik de voorzitter niet uitdagen op dit punt.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat was ook niet mijn bedoeling, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de autobrandstofprijzen sterk in beweging zijn mede door nog niet uitgekristalliseerde ontwikkelingen van de olieprijs en de eurokoers;

overwegende, dat prijsconcurrentie op de benzinemarkt, ook in internationaal verband, sterk te wensen overlaet en dat het kabinet over optreden daartegen zal rapporteren;

verzoekt de regering in de begroting 2001 een beeld te geven van de structurele en incidentele aspecten van de prijs- en lastenontwikkeling van de automobiliteit en andere vervoerswijzen;

verzoekt de regering in de begroting 2001 in lijn met het algemene streven naar variabelisatie, meerjarige samenhangende voorstellen te doen voor:
- een combinatie van vergroening

van autobelastingen (wegenbelasting, BPM en accijnzen) en verlaging van de wegenbelasting, te beginnen per 1 januari 2001;

- verhoging van de administratieve teruggave "paarse diesel" voor het wegtransport, op zo kort mogelijke termijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra en Crone. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (26800-IXB).

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! De houding van de VVD-fractie verbaast mij een beetje.

De **voorzitter**: Neen, mijnheer Reitsma. Gezien het tijdstip van de avond is er alleen ruimte voor vragen. Het worden dus echte interrupties. Ik weet dat dit moeilijk is, maar zo gaat het nu.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Waarom heeft de VVD-fractie de handschoen die de CDA-fractie heeft aangereikt, niet opgepakt? Waarom doet zij er niet aan mee een meerderheid in de Kamer te mobiliseren voor het op dit moment verlagen van de motorrijtuigenbelasting met 20%?

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik gebruikte zojuist het woord "hijgerig". De heer Reitsma vroeg al om een VAO, voordat de voorzitter van de vaste commissie was uitgesproken. Als het op die manier moet, dan jaagt de heer Reitsma ons in de armen van andere partijen. Ik zeg het duidelijk: ik heb liever een stabiele afspraak met onze coalitiepartner, de PvdA, dan dat ik met de heer Reitsma een avontuur inga, waarvan ik misschien wel weet waar het begint, maar niet waar het eindigt. De heer Reitsma mag dit zichzelf ook aanrekenen.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Dit is de grootste apekool die de heer Hofstra naar voren kan brengen. Daar klopt niets van. Daarmee maskeert hij zijn afgang als het gaat om wat hij voornemens was te doen in het parlement, maar wat hij van de minister niet mag. Dit maskeert ook zijn slappe motie. Daar moet hij eerlijk voor uitkomen. Dan moet hij

Hofstra

niet beginnen met procedurele verhalen die nog niet eens kloppen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De heer Hofstra wil de automobilist zo graag beschermen, maar wat kan die automobilist per 2001 verwachten, dankzij deze motie? Ik lees dat de heer Hofstra de accijnzen wellicht gaat verhogen om te variabiliseren, maar ik zie nergens voor welk bedrag er wat wordt verlaagd. Waar heeft de heer Hofstra het eigenlijk over? Wat verkoopt hij nu aan de mensen?

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Het verhogen van accijnzen is niet aan de orde, want in het regeerakkoord staat dat wij dit alleen maar doen als het prijsverschil met vooral Duitsland kleiner wordt. De vergroening is een voorgenomen activiteit. Dit zal er ook toe leiden dat bepaalde mensen minder vaste lasten hebben als het gaat om hun auto. De motie spreekt heel duidelijk uit dat er een verlaging van de wegenbelasting zal zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wanneer ongeveer?

De heer **Hofstra** (VVD): Vanaf 1 januari 2001.

Mevrouw **Giskes** (D66): De stelling van de heer Hofstra is dus dat de motorrijtuigenbelasting per 1 januari 2001 daadwerkelijk omlaag zal gaan; weliswaar niet met 20%, want dat kost 1,5 mld. Dat heb ik de heer Hofstra niet horen zeggen. Dat belooft hij nu aan de mensen.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar het gaat er niet zozeer om wat je wilt als politieke beweging, maar om wat je voor elkaar krijgt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik vraag de heer Hofstra wat hij belooft. Wat belooft hij aan die automobilist van hem?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik belooft dat de wegenbelasting per 1 januari 2001, in dat samenhangende pakket van vergroening, naar beneden kan. Wat het bedrag betreft: daarover verwachten wij voorstellen van de regering, want zij heeft beter zicht op de ruimte dan wij. Uiteraard begrijpt ook iedereen dat het er ook nog van afhangt hoe de olieprijs en de eurokoers zich tussen nu en 1 januari

zullen ontwikkelen. Dat speelt ook een rol.

Mevrouw **Giskes** (D66): Kortom, de heer Hofstra belooft eigenlijk helemaal niets, anders dan datgene wat wij al van plan zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter! Ik begrijp er helemaal niets van.

De **voorzitter**: U mag ook alleen een vraag stellen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kan de heer Hofstra mij de betekenis van zijn motie uitleggen? Als je in de algemene lijn van variabilisatie van autokosten iets naar beneden doet, dan gaat er iets anders omhoog. Over het eerste heeft de heer Hofstra zijn mond vol, maar over het tweede zwijgt hij. Het dictum van de motie is intern tegenstrijdig, of hij legt dat op zo'n manier uit dat wij het niet meer kunnen volgen. Wat is het nu? Gaan de accijnzen per 2001 omhoog? Dan heeft de heer Hofstra ruimte voor verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Zijn eerste pleidooi, het alleen maar verlagen van de motorrijtuigenbelasting, is niet in lijn met het dictum van de motie en niet in lijn met het regeerakkoord. Daarin is ook geen sprake van variabilisatie. Wat wil de heer Hofstra precies?

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik ken de heer Vendrik als iemand die duidelijker en gericht vragen stelt. De situatie is dat wij op dit moment, door de zeer sterk gestegen olieprijs, al zoveel meevallers hebben dat wij nu wat kunnen doen. Daarom is mijn stelling heel simpel dat er, zonder dat wij iets verhogen – wij wachten de voorstellen van de regering af – per 1 januari 2001 een eenzijdige verlaging in het samenhangende pakket mogelijk is. De heer Vendrik stelt dat wij daarvoor eerst de accijnzen zouden moeten verhogen, maar dat is onjuist.

□

De heer **Crone** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Het is goed dat wij onze positie nog even kunnen verduidelijken. De eerste lijn is het bevorderen van de stille, schone en zuinige auto's. Dat is mogelijk via diverse instrumenten, zoals de aankoopbelasting, de accijnzen voor schone brandstoffen en zeker ook de

motorrijtuigenbelasting ofwel de wegenbelasting. Wij willen selectief gebruik van de auto met dat laatste instrument stimuleren en die manier van vergoeding heeft ook echt onze steun. Wij zijn blij dat het kabinet alles op alles zal zetten, zoals in het algemeen overleg toegezegd, om dit per 1 januari ook echt in te voeren.

De tweede lijn betreft de algemene variabilisatie. Ook daar willen wij mee doorgaan en in combinatie met de vergroening een algemene vaste lastenverlaging bevorderen. Wij willen dus niet alleen de variabele kant, maar vooral de vaste lasten aanpassen, hetgeen in lijn is met dat wat de Kamer in brede zin vindt. Zeker als de prijs structureel op dit hogere niveau blijft of zelfs nog verder stijgt, is het mogelijk om een wat generiekere component in de vergoeding te bouwen, zodat een combinatie ontstaat van vergroening en algemene verlaging van de wegenbelasting.

Wij willen geen incidentele maatregelen. Laten wij rustig bekijken of die prijs nu doorstijgt of weer daalt. Vandaag is die prijs weer gedaald, hetgeen niet zo verwonderlijk is, omdat de stijging het gevolg was van de hoge dollarkoers en van de tijdelijk hoge olieprijs. Wij willen het kabinet daarom verzoeken om in de Miljoenennota met een afgewogen combinatie te komen van mogelijk structurelere ontwikkelingen in een meerjarig perspectief. Het gaat om variabilisatie, zoals wij bij Kok I en Kok II iedere accijnsverhoging hebben teruggegeven via de motorrijtuigenbelasting.

Heeft het kabinet overigens al vorderingen gemaakt met het aanpakken van de oliemaatschappijen, waarom ik de vorige keer al heb gevraagd? Het is toch wel duidelijk dat in tien dagen niet alleen de benzineprijs in ons land extra is gestegen, maar dat ook het structurele prijsniveau echt hoog is. Het gaat om 10, 20 en zelfs wel meer cent verschil tussen Nederland en de omliggende landen. Ik verzoek het kabinet dringend om daar meer haast mee te maken. Mevrouw Jorritsma is hier nu niet, maar ik neem aan dat dit wordt doorgegeven. Wat wij natuurlijk niet willen, is dat de benzineprijs omhoog gaat door kartelvorming in de markt en dat, zoals het CDA wil, de accijnzen worden verlaagd. Wij gaan niet de kartelvorming van oliemaatschap-

Crone

pijen bevorderen door de lasten te verlichten.

De heer **Reitsma** (CDA): Hoeveel extra geld gaat gepaard bij de invulling van deze motie? Ik heb het dan niet over het bedrag dat al genoemd is in de motie-Reitsma/Bos, waarin wordt opgeroepen tot vergroening.

De heer **Crone** (PvdA): Daarbij ging het om een restpost van 15 mln. Ik meen dat de vergroening beter op gang kan worden gebracht in combinatie met een generieke lastenverlichting. Het kabinet moet zelf die combinatie maar bepalen. Dan denk ik aan 300 mln., maar ik wacht de reactie van het kabinet wel af. Ik zie wat dat betreft ook geen directe relatie met wat nu met de olieprijs gebeurt, maar meer met de algemene belastingmeevallers en de noodzaak om de vergroening door te zetten. Het heeft niet alleen met de prijs te maken, maar ook met het feit dat er meer kilometers worden gereden. Het kabinet heeft gezegd dat wanneer de economie groeit, de toename van de vervuiling die daarvan het gevolg is, aangepakt moet worden. Dus de burgers hebben er een voordeel van, maar dan wel onder het gelijkzijdige uitgangspunt van schoner rijden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Gaan de accijnzen in 2001 en 2002 wat betreft de PvdA omhoog of gaat de financiering van de lage motorrijtuigenbelasting of de vergroening ervan op een andere manier geschieden?

De heer **Crone** (PvdA): Ik wacht rustig het combinatiepakket van het kabinet af. Dat is de vergroening, dat is de accijnslijn, zoals opgenomen in het regeerakkoord, en dat is de algemene lastenverlichting.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Jawel, maar het is uw motie en niet die van het kabinet. Dus misschien kunt u mij uitleggen hoe ik die motie moet lezen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik vraag om een structurele aanpak. Dus ik ga niet op incidentele dagkoersen van de benzineprijzen reageren. Wij hebben al eerder aangegeven dat je met een bedrag van in de orde van grootte van 300 mln. een heel eind komt. Mede afhankelijk van de

verdere prijsontwikkeling horen wij wel wat er gebeurt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat belooft de heer Crone aan de burger, anders dan het gewoon uitvoeren van waarmee het kabinet al bezig is, te weten de vergroeningsnotitie?

De heer **Crone** (PvdA): Ik belooft dat de mensen die schone en zuinige auto's hebben of kopen, een lagere wegenbelasting krijgen. Ik belooft iedereen dat er in meerjarig perspectief een component in komt van algemene lagere wegenbelasting. Dus niet zozeer aan de pomp geven wij geld terug, als wel in de vaste lasten. Op die manier merken mensen dat rijden met de auto weliswaar duur is, maar dat het hebben van de auto goedkoper wordt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat klinkt veelbelovend, maar ik zou dan graag van u willen weten wat u bedoelt met uw opmerking dat er wellicht in meerjarig perspectief iets kan gebeuren. Wat is dat dan?

De heer **Crone** (PvdA): Dat hangt van de prijsontwikkeling af. Een jaar geleden was de prijs f 2,20.

Mevrouw **Giskes** (D66): Wat spreekt u dan uit met deze motie? Het kan vriezen, het kan dooien en wacht u maar af of het dooit of vriest?

De heer **Crone** (PvdA): Nee, maar ik denk dat ik duidelijker ben dan vele anderen. Ik wil geen incidentenpolitiek. Als de prijs hoog blijft en nog meer stijgt, dan kunnen wij meer doen en als dat niet gebeurt en de prijs daalt, doen wij minder. Daar kunnen mensen ons op afrekenen.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! D66 is bepaald niet tegen auto-gebruik, maar wel voor selectief gebruik van de auto. Om die reden vinden wij dat de kosten van auto-gebruik niet naar beneden hoeven. Zij hoeven echter ook niet omhoog. Wij vinden dat vaste lasten van de auto bij voorkeur omlaag moeten en wij willen dat gedekt zien uit hogere variabele lasten. Dat is niet nieuw en dat is gelukkig ook het beleid dat de regering probeert uit te voeren. De volgende vraag is nu aan de orde: leveren wij ons voor dat

beleid uit aan de markt die met de brandstofprijs speelt? Met andere woorden: gaan wij de Zalmnorm inruilen voor de Shellnorm? Wij hebben in het algemeen overleg betoogd dat ons dat niet de juiste weg lijkt, omdat je daarmee de hele samenleving uitlevert aan een proces dat niet in de hand te houden is. Wij vinden dat met meevallers als gevolg van marktontwikkelingen moet worden omgegaan zoals met alle meevallers wordt omgegaan en dat de middelen die daaruit voortvloeien moeten worden aangewend om maatregelen te nemen die in het belang zijn van automobilisten, want automobilisten zijn gewoon inwoners van Nederland en die hebben behoefte aan onderwijs, aan zorg, aan een combinatiekorting als het om lastenverlichting gaat en wellicht ooit ook nog eens aan een verlaging van welke andere lasten die toevallig op de auto drukken ook.

Voorzitter! Dat lijkt ons nog steeds een zuivere weg. Wij zijn altijd bereid, goede voorstellen in deze Kamer te steunen. Ik heb geprobeerd te doorgronden wat de indieners van de motie toevoegen aan het bestaande beleid in de zin van vergroening. Ik heb het nog niet kunnen ontdekken. Ik wacht hiervoor het antwoord van de minister af en ik zal hem ook bevragen op de interpretatie van deze motie.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Er is nogal wat commotie over de hoogte van de benzineprijs. Bovendien moet vastgesteld worden dat de prijs in Nederland harder is gestegen dan in de omringende landen Duitsland en België. Het ziet ernaar uit dat er sprake kan zijn van een ongefundeerde extra prijsverhoging en daarom verzoek ik het kabinet om dat te onderzoeken. Is het kabinet in het geval dat zo is, voornemens een prijsmaatregel te nemen?

Dan heb ik nog een opmerking over het kwartje van Kok. Ik begrijp dat regeringspartijen zijn overeengekomen het kwartje op de een of andere wijze terug te sluisen, maar nu met een milieutint eraan. De heer Crone gaf al iets in die richting aan. Ik wil hem en anderen eraan herinneren dat deze accijnsverhoging in 1991 gepaard ging met een verlaging van de subsidie aan het openbaar vervoer. Dat was één pakket. Het gevolg was dat zowel de

Poppe

auto als het openbaar vervoer toen duurder werd. Als nu door welke maatregel dan ook een lastenverlichting voor de auto wordt voorgesteld, dient naar mijn mening ook de subsidie aan het openbaar vervoer evenredig, zoals bij de korting in 1991, verhoogd te worden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het "kwartje van Kok" in 1991 is ingevoerd om het financieringstekort terug te dringen;

overwegende, dat tegelijk met deze maatregel de subsidie op het OV met 420 mln. is verlaagd;

overwegende, dat er nu geen sprake meer is van een financieringstekort;

verzoekt de regering te bezien hoe het "kwartje van Kok" kan worden teruggesluisd naar de automobilist onder gelijktijdige verhoging van de subsidie aan het openbaar vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 36 (26800-IXB).



De heer Van der Vlies (SGP): Mevrouw de voorzitter! Hoge brandstofprijzen en daardoor hogere inkomsten voor het Rijk: reden om de balans op te maken. Wij hadden er in het algemeen overleg begrip voor dat het kwartje van Kok niet rechtstreeks en nu wordt teruggegeven. Je moet met die ruimte creatief omgaan, goede doelen dienen. De SGP-fractie is voor variabilisatie van autokosten, het bezit relatief ontlasten, het privé-gebruik relatief belasten. Wij deden daarvoor al sinds jaar en dag het voorstel van de kilometerheffing. Daaraan wordt gewerkt en wij hopen dat deze snel geïntroduceerd wordt. Wij hebben daar vorige week over gesproken. Wij zijn verder voor de bevoordeling en stimulering van zuinige en schone

auto's, het thema van de vergroening. Wij willen ook aandacht voor de transportbedrijven die in een scherpe concurrentiepositie zitten, waar de marges uiterst smal zijn en die ontzien moeten worden. Wij vragen echter aandacht voor nog een andere groep, de mensen die met een lichamelijke beperking door het leven moeten en die voor maatschappelijke participatie op de auto zijn aangewezen. De volgende motie probeert daarvoor aandacht te vragen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat een aanzienlijk aantal mensen met een lichamelijke beperking voor hun verplaatsingsmogelijkheden exclusief is aangewezen op het vervoer per auto;

overwegende, dat deze groep personen in het bijzonder wordt getroffen door de hoge brandstofprijzen en zich doorgaans kenmerkt door een redelijk kwetsbare financiële positie;

verzoekt de regering met een zodanige regeling te komen, waarbij de hoge brandstofprijzen voor deze groep van minder valide personen in zoverre wordt gecompenseerd, dat zij niet worden belemmerd in hun noodzakelijk vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 38 (26800-IXB).



Minister Zalm: Mevrouw de voorzitter! Ik hoop mij uit uw toorn te kunnen houden.

De voorzitter: Ik ben er nooit bang voor om gezag in te boezemen, maar u toch ook niet?

Minister Zalm: Nee, maar ik ben snel geïmponeerd.

Mevrouw de voorzitter! Wij hebben dit onderwerp al besproken in een algemeen overleg. Ik heb de

tussentijd gebruikt om te bezien of de opstelling van de CDA-fractie enige consistentie bevatte. Ik heb daar aardige literatuur over gevonden. In de CDA-verkenningen in januari 2000 werd de Balkenendernorm geïntroduceerd. Deze kwam erop neer dat alle inkomstenmeevallers voortaan voor driekwart moesten worden besteed aan aflossing van de staatsschuld en voor een kwart aan investeren in de kwaliteit van de samenleving. Ik neem voor het gemak even aan dat benzineaccijns niet valt onder investeren in de kwaliteit van de samenleving. Anders wordt dat begrip wel zeer uitgehold. Overigens is het ook geheel consistent met de debatten over de Najaarsnota in december, waar al werd gepreludeerd op het ontstaan van een begrotingsoverschot. Daarbij werd gezegd dat additionele lastenverlichtingen in de huidige economische situatie geen prioriteit meer zouden moeten hebben, maar dat we voortaan driekwart naar het tekort zouden moeten brengen en een kwart naar uitgaven in de sfeer van zorg, veiligheid, onderwijs en infrastructuur. Ook hier kwam de automobilist, behalve wanneer het gaat om wegaanleg, niet in het lijstje voor. Het is dan enigszins verrassend wanneer vanuit dezelfde fractie plotseling wordt gezegd, nadat jarenlang op consistente wijze de lijn is gevolgd dat lastenverlichting geen prioriteit had, dat er iets van 1,5 mld. aan lastenverlichting moest worden besteed ten behoeve van de automobilist in het bijzonder door middel van verlaging van de benzineprijs, dus variabele auto-kosten.

De heer Reitsma (CDA): Mevrouw de voorzitter! De minister haalt oude koeien uit de sloot en verdraait de feiten. In het algemeen overleg heeft de CDA-fractie klip en klaar naar voren gebracht dat de Balkenendernorm zoals die in dat artikel omschreven is, geënt was op een behoedzaam scenario. Dan is het een uitstekende benadering. Thans zijn er twee afwijkende situaties. In de eerste plaats is de economische groei gans anders waardoor inkomstenmeevallers zijn ontstaan. In de tweede plaats is de benzineprijs nog nooit zo hoog geweest en dat heeft niemand in welk verkiezingsprogramma of behoedzaam scenario dan ook kunnen voorzien.

Zalm

Dit vraagt om actie. De minister moet ons dan niet aanspreken op inconsistentie. Hij moet tot het punt komen waarom het hier gaat en geen oude koeien uit de sloot halen.

Minister Zalm: Voorzitter! Dit is een norm die in januari is geïntroduceerd. Meestal gaan normen iets langer mee, waarden ook, hoop ik. Maar vier maanden is voor het CDA blijkbaar de duur van een norm. Sommige andere normen gaan al een jaar of zes mee, die zijn blijkbaar beter. Bovendien is er niets nieuws aan de hand, want in de motie die destijds in ingediend, maar gelukkig is verworpen, werd wel degelijk gerealiseerd dat er een situatie was bereikt van begrotingsevenwicht en dat een begrotingsoverschot binnen handbereik lag. Dit is precies zo uitgekomen. De voorspellende gaven van de heer Balkenende waren wat dat betreft uitstekend. Hij had dit allemaal voorzien. In het debat voerde hij de economische situatie en de neiging tot oververhitting als argument aan. Die neiging is zeker niet afgenomen, kan ik u verzekeren, want de economische ontwikkeling doet zich eerder beter voor dan in januari voorzien en zeker niet slechter. Hij zei toen dat wij moeten ophouden met lastenverlichting en het in de uitgaven moesten doen. Voorzitter! Ik kan dit niet anders zien dan als een staaltje acrobatiek en niet als een consistente, duurzame lijn gebaseerd op vaste normen en waarden.

De heer Reitsma (CDA): Voorzitter! De minister kan zich herhalen, maar hij kan zijn antwoord op basis van de twee ijkpunten die ik zojuist naar voren heb gebracht niet hard maken. Hij gebruikt dit verhaal om te maskeren dat hij een harde voorstander is van de lijn om de automobilist geen cent terug te geven. Hij zou daarvoor moeten uitkomen in plaats van oude koeien uit de sloot te halen om de aandacht af te leiden. Hij durft het niet aan om op de kern van dit debat in te gaan.

Minister Zalm: Voorzitter! Ik vind dat dit toch ook wel aan de kaak mag worden gesteld. Als de CDA-fractie een duidelijke lijn naar voren brengt in het debat over de Najaarsnota en die nog eens herhaalt in het blad CDA-verkenningen dat ik altijd serieus neem, vind ik dat ik het recht heb om haar daaraan in mei te

herinneren, zeker ook omdat er in het economische beeld niets is veranderd, de inkomstenmeevallers er nog steeds zijn en de economie ook nog steeds goed draait. Op dat moment koos de CDA-fractie nog een volstrekt andere lijn dan nu. De heer Reitsma mag natuurlijk zeggen dat zijn fractie hierover na vier maanden heel anders denkt, dat hoor ik graag. Ik heb nu begrepen dat de Balkenendenorm binnen vier maanden van tafel is. Dat kan.

De heer Reitsma (CDA): Mag de onvrede van de automobilisten over de huidige benzineprijzen ook eens in een afweging worden meegenomen? Legt de minister die onvrede zomaar naast zich neer? Hij zegt toch: ik doe niets.

Minister Zalm: Nee, voorzitter. Bij ons is dit niet zo'n probleem, in die zin dat ik ook goede argumenten heb om enige voorzichtigheid in acht te nemen over dit onderwerp. De enige fractie die niet kon pleiten voor accijnsverlaging, althans als zij consistent wilde blijven in de tijd, was nu juist de CDA-fractie, want zij heeft én in het verkiezingsprogramma én daarna gezegd: wij doen niet aan lastenverlichting. De argumenten verschilden: de ene keer waren de uitgaven belangrijker, de andere keer de conjunctuur die oververhit dreigde te raken, maar de CDA-fractie heeft altijd op die consistente lijn gezeten. Dit is de afgelopen maand plotseling heel anders geworden, omdat de automobilist moet worden bediend. Ik constateer dat er een draai is gemaakt.

De heer Balkenende (CDA): Ik stel het buitengewoon op prijs dat de minister CDA-verkenningen leest en ik heb genoten van het optreden van de minister in de Show van je leven, maar ik zou graag zien dat dit debat eerlijk wordt gevoerd. Ik vind dat de minister een misinterpretatie geeft van de motie die ik in december heb ingediend. Verder vind ik dat hij voorbijgaat aan de situatie rond de olieprijs die niets te maken heeft met wat wij vorig jaar wisten of konden weten. Hij spreekt over lastenverlichting, maar de burger erkent dit keihard als een lastenverzwaring. Dit kabinet is het kabinet van de lastenverlichting, maar de automobilist merkt hier niets van.

Minister Zalm: Ik ben het ermee eens dat dit kabinet het kabinet van de lastenverlichting is, in tegenstelling tot het CDA dat geen lastenverlichting voorzag en ook niet wilde. Wij hebben voor volgend jaar al 6,25 mld. op de rol staan. De CDA-fractie vond dat wat aan de hoge kant. De heer Vendrik heeft zich hier ook over uitgelaten, maar het verschil is dat hij zijn lijn tenminste consistent heeft vervolgd.

De voorzitter: Ik wil de minister adviseren om zo weinig mogelijk namen van Kamerleden te noemen, want zodra zij hun naam horen, gaan zij naar de interruptiemicrofoon en dat is gezien de tijd niet zo verstandig. Concentreert u zich wat meer op de inhoud.

Minister Zalm: Goed, voorzitter. Op zich leidt de hoge benzineprijs niet tot extra opbrengsten uit de auto voor de schatkist. De benzineaccijns is immers per liter en zelfs degene die niet zo gelooft in prijselasticiteit kan in ieder geval niet beweren dat er meer benzineaccijns binnenkomt omdat er meer liters benzine worden verkocht omdat de olieprijs hoger is. De benzineprijsverhoging komt vooral voort uit de internationale olieprijsen en de ontwikkeling van de dollar. Die fluctueren: ze zijn erg laag geweest – de mensen die autorijden hebben daar goede herinneringen aan – en nu zijn ze duidelijk aan de hoge kant. Ik deel de mening van de heer Reitsma dat de benzineprijzen te hoog zijn en dat de onderliggende olieprijs en de huidige dollarkoers in een historisch perspectief aan de hoge kant zijn en zich waarschijnlijk in de loop der tijd zullen corrigeren.

Ik heb al eerder gesproken over de mogelijkheden die het kabinetsbeleid biedt. In de eerste plaats vind ik dat wij ordelijk moeten blijven en gewoon een keer per jaar een fatsoenlijk belastingplan moeten maken. Ten tweede hebben wij voor volgend jaar al een behoorlijk bedrag voor lastenverlichting uitgetrokken. Sommigen in deze Kamer bekritiseerden dit als aan de hoge kant en ik heb steeds betoogd dat wij wel een beetje aan de maat zijn met de omvang van de lastenverlichting voor 2001: 6,25 mld. Dit is ook in macro-economische termen een aanzienlijk bedrag. Er is natuurlijk ruimte voor bijstellingen, zoals ik ook in het algemeen overleg heb gezegd, maar voor een echt omvangrijke

Zalm

lastenverlichting bovenop de 6,25 mld. is niet al te veel ruimte. Voor 2002 is het debat weer open en dan is er dus weer de mogelijkheid om verder te gaan met lastenverlichting; dan kunnen wij ook weer naar de lastenmix kijken. Ik wil echter voorkomen dat er verwachtingen worden verwekt over omvangrijke additionele lastenverlichtingen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Begrijp ik de minister goed dat er niet valt te verwachten dat de motorrijtuigenbelasting per 1 januari 2001 omlaag gaat?

Minister **Zalm**: Dat heb ik niet gezegd. Ik heb wel gezegd dat een andere belastingmix met eenzelfde opbrengst kan worden gezocht. Ook kunnen de lasten worden verlaagd ten koste van het begrotingstekort of -overschot. De ruimte voor neerwaartse bijstellingen is, na de omvangrijke lastenverlagingen die zijn doorgevoerd en nog op de plank staan, beperkt. Ik zeg dus niet dat die ruimte afwezig is, maar dat die beperkt is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zegt u dat er per 1 januari 2001 iets van de motorrijtuigenbelasting af kan, of niet? Dit lijkt mij belangrijk voor de beoordeling van de motie.

Minister **Zalm**: Dat antwoord zullen wij, conform het gevraagde in de motie, in de Miljoenennota verschaffen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Waarvan hangt dat af? U zegt dat er al veel lasten worden verlicht en dat het moeilijk is dat er nog wat bijkomt, maar wat kan er gebeuren om dit toch te laten plaatsvinden?

Minister **Zalm**: Ik spreek over relatief kleine bijstellingen, die wel denkbaar zijn, maar op meer onderdelen. Zij zullen bovendien moeten concurreren met andere wensen, zoals faciliteiten voor energiebesparing in verband met de hogere economische groei of de fiscale stimulering van het ouderschapsverlof. Binnen het kabinet zullen wij deze en andere wensen in augustus naast elkaar zetten en wij betrekken daar natuurlijk graag ook de moties bij die vandaag worden aangenomen.

Mevrouw **Giskes** (D66): U belooft

dus niets, welke moties er ook worden aangenomen?

Minister **Zalm**: Ik ben niet in de positie om in mijn eentje beloftes te doen, terwijl het hele kabinet daarbij moet worden betrokken. Maar ik neem kennis van de moties.

De **voorzitter**: Als het verslag van een algemeen overleg nu aan de orde is, dan vraag ik mij af wat in het algemeen overleg aan de orde is geweest. Ik denk dat u beter een vervolgoverleg kunt aanvragen, want zo komen wij niet tot besluitvorming.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Mijn vraag betreft een motie en niet een aspect dat al tijdens het algemeen overleg aan de orde is geweest.

De woordvoerder van de PvdA-fractie legt de motie zo uit dat zij mogelijkwerijs kan leiden tot een lastenverlichting van 300 mln. in 2001 en de woordvoerder van de VVD-fractie dat het resultaat van de motie eigenlijk uit zou moeten komen op het bedrag dat het kwartje van Kok heeft opgeleverd. Is dit volgens de minister ook het resultaat van de invulling van de motie-Hofstra/Crone?

Minister **Zalm**: Ik kan op deze vraag niet ingaan, want ik ben niet van zins om bedragen te noemen. Ik meen dat ik dat inmiddels voldoende duidelijk heb gemaakt.

De heer **Reitsma** (CDA): Als de minister niet ingaat op mijn vraag, weet ik niet wat ik aan deze motie heb. Ik hoor daarom toch graag een oordeel van de minister over de motie, want alles komt in de lucht te hangen als hij in het geheel geen bedragen noemt. Het gevolg daarvan is dat de automobilist helemaal niet meer weet waar hij aan toe is.

De **voorzitter**: Mijnheer Reitsma, u stelt terecht deze vraag. Het lijkt mij ook dat de minister gehouden is een oordeel over deze motie te geven.

Minister **Zalm**: In augustus besluit het kabinet over het belastingplan. In september wordt dit plan aan de Kamer voorgelegd. Voor die tijd zal het kabinet niets loslaten over zijn voornemens.

De **voorzitter**: Dat neemt niet weg dat het gebruikelijk is dat een

minister zijn oordeel geeft over een ingediende motie.

Minister **Zalm**: Voorzitter! U heeft gelijk. Ik zal de moties dan ook doorlopen.

De heer Reitsma vraagt in zijn motie om een lastenverlichting van 1,5 mld. voor de automobilisten. Ik raad de aanneming van deze motie af.

De leden Hofstra en Crone vragen in een motie om in de begroting voor 2001 een beeld te geven van de structurele en de incidentele aspecten van de prijzen- en lastenontwikkeling. Verder vragen zij om een meerjarig samenhangend voorstel voor variabilisatie. Aan deze wensen kan worden voldaan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is de minister het met mij eens dat hier iets wordt gevraagd wat het kabinet al aan het doen is? Is deze motie eigenlijk niet overbodig?

Minister **Zalm**: Het kabinet was niet voornemens om in de begroting voor 2001 een beeld te geven van de incidentele aspecten van de prijzen- en lastenontwikkeling van de automobiliteit. Dat zullen wij nu dus wel doen. Wij waren wel van plan om iets te doen aan de vergroening en dat spoort redelijk met hetgeen in de motie wordt gevraagd. Verder zullen in de begroting de beschouwingen worden gegeven waar in de motie om wordt gevraagd. Wij zullen ook met voorstellen komen. Of die de indieners van de motie zullen bevredigen, kan ik nu niet voorzien. Ik geloof niet dat de regering een probleem hoeft te maken van de aanneming van deze motie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Tijdens het algemeen overleg heb ik de minister iets anders horen zeggen. Hij gaf toen aan dat er in het jaar 2001 geen geld was voor enige vorm van lastenverlichting voor de automobilist. Nu is er echter opeens minimaal 300 mln. beschikbaar. Vanwaar deze ommezwaai?

Minister **Zalm**: Ik heb geen bedrag genoemd. Bij mijn weten wordt in de motie geen bedrag van 300 mln. genoemd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In ieder geval één van de indieners heeft wel deze uitleg aan de motie gegeven. Laten wij die 300 mln.

Zalm

maar als minimumbedrag nemen, gelet op het feit dat de andere indiener de heer Hofstra is.

Minister **Zalm**: Als mij een oordeel wordt gevraagd over een motie waarin een bedrag van 300 mln. wordt genoemd, zal ik over die motie een oordeel geven. In deze motie wordt geen bedrag genoemd. Met de tekst van deze motie kan ik dan ook uit de voeten, want die geeft de regering de ruimte om zelf met voorstellen te komen. Wij zullen ook met voorstellen komen. Of die bevredigend zullen zijn en aan de fantasieën van de indieners tegemoet zullen komen, zal in september blijken.

Voorzitter! De aanneming van de motie van het lid Poppe raad ik af vanwege de budgettaire gevolgen.

De motie van de heer Van der Vlies is sympathiek, maar leidt tot een wel heel ingewikkelde regelgeving. Bovendien moeten de faciliteiten dan meebewegen met de actuele benzineprijs. In 2001 krijgen de uitkeringsgerechtigden en mensen met een lichamelijk beperking in het kader van de algemene lastenverlichting – een en ander staat los van de voorstellen van de staatssecretaris voor chronisch zieken – een aanzienlijke koopkrachtverbetering. Al met al vind ik het een ietwat overdreven motie.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De minister gebruikt het woord "sympathiek". Dat is natuurlijk prachtig, maar hij geeft daarmee niet aan of de regering bereid is, een regeling te treffen voor mensen die vanwege hun lichamelijke gebrek op de auto zijn aangewezen en die in hun bewegingsvrijheid worden beperkt door de hoge brandstofprijzen. Die zijn te traceren, want er zijn allerlei andere regelingen ook omheen. Dat ontken ik niet, maar het gaat wel om de effecten van de hoge brandstofprijzen en dat is een op zichzelf staand gebeuren.

Minister **Zalm**: De staatssecretaris zal hierover nog iets zeggen.

De heer **Poppe** (SP): Ik vind het wat merkwaardig dat de minister wat mijn motie betreft zegt dat het niet kan gezien de budgettaire ruimte, terwijl wel met geld gestrooid kan worden als het over moties van de coalitie gaat. Indertijd is gelijktijdig

met een verlaging van de subsidie aan het openbaar vervoer het kwartje van Kok ingevoerd. Het is heel logisch dat je, als je het een terugsluist via een groene maatregel, gelijktijdig het openbaar vervoer subsidieert via het trein- en buskaartje. Over die logica die in mijn motie zit, zegt de minister niets.

Minister **Zalm**: Mevrouw de voorzitter! Ik wil de heer Poppe in herinnering roepen dat wij ook in de WAO maatregelen hebben getroffen en dat die volgens zijn redenering dan misschien ook wel teruggedraaid moeten worden. Ik deel niet de redenering van de heer Poppe, ook niet met betrekking tot het kwartje van Kok. Wij spelen hier geen "back to the future", dus net doen alsof het 1991 is, weten wat er nu aan de hand is en het regeringsbeleid vanaf de tweede wereldoorlog terugdraaien. Destijds golden bepaalde omstandigheden en is die maatregel genomen, zoals ook wel eens onder goede omstandigheden – denk aan de tweede helft van de jaren tachtig, toen er ook een economische groei van boven de 3% was – 10 mld. meer is uitgegeven dan gepland was in enigerlei regeerakkoord. Dat soort dingen gebeuren. Vervolgens tref je feiten aan en op basis daarvan ga je verder. Het hele verhaal over kwartjes van Lubbers en kwartjes van Kok spreekt mij volstrekt niet aan.

De heer **Poppe** (SP): Als vanwege groene maatregelen, schone auto's, iets teruggesluisd kan worden naar de automobilist is het toch van de gekke dat men gelijktijdig, in verhouding dan, het openbaar vervoer duurder maakt? Maar dat is wel het gevolg. Over milieu gesproken!

Minister **Zalm**: Voorzitter! Nu kiest de heer Poppe weer een andere invalshoek. Nu wij in een nieuwe eeuw zitten, ben ik voor redeneringen die teruggrijpen op het begin van de jaren negentig niet gevoelig. Dat men een bepaalde vervoerspolitiek voert en dat men bepaalde relatieve prijzen in het oog wil houden, is een heel ander punt.

Voorzitter! De heer Vendrik heeft ook een motie ingediend. Hij weet dat ik daar sympathiek tegenover sta. Alleen vind ik de timing wat ongelukkig. Op dit moment liggen wij nog duidelijk voor op Duitsland

wat het niveau van de indirecte belastingen op de benzine betreft. Wij zullen per 1 januari 2001 via de BTW-verhoging een nieuwe verhoging van de benzineprijs krijgen. Als de Duitse accijns verder omhoog gaat, komen wij waarschijnlijk in 2002 in een situatie waarin het ongeveer level playing field is qua belastingheffing. Op dat moment kunnen wij contact opnemen en zeggen: laten wij gezamenlijk iets doen. De motie is iets aan de vroege kant, omdat er sprake is van korte termijn. Ik zie de termijn iets verder weg, maar in deze kabinetsperiode zal de regering het overleg zeker openen met de regeringen van Duitsland, België en Luxemburg. Ik heb dus bezwaar tegen "op korte termijn".

□

Staatssecretaris **Bos**: Mevrouw de voorzitter! Ik denk dat na het verhaal van de minister nog slechts op een drietal punten enige verduidelijking gepast is. Het betreft allereerst de bevestiging van de veronderstelling dat het kabinet in de begroting voor 2001 met concrete voorstellen komt op het gebied van vergroening. In een AO hebben wij al gesproken over de opties. De begroting zal dekkingvoorstellen bevatten. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de middelen, verband houdende met de motie-Reitsma/Bos. Bij de rest van de dekking kan men zich allerlei varianten voorstellen. Om te voorkomen dat verkeerde verwachtingen ontstaan, merk ik nog op dat, hoewel het zal gaan om de begroting voor 2001, voor vrijwel alle voorstellen die met name vormen betreffen van veranderingen in de sfeer van de MRB of de BPM, wij op dit moment denken dat invoering voor 1 juli 2001 moeilijk zal zijn. Dit heeft vooral te maken met de bijstelling van de diverse systemen inzake kentekenregistratie en dergelijke die daarvoor nodig zijn. Ook zal het in het algemeen aanzienlijk gemakkelijker zijn om het een en ander af te spreken voor nieuwe auto's dan om maatregelen te bedenken waarbij ook onverkort het bestaande wagenpark wordt meegenomen. Het zijn enkele overwegingen waarvan het eindresultaat in het kader van de begroting voor 2001 aan de Kamer zal worden voorgelegd.

Bos

Mevrouw **Giskes** (D66): Bevestigt u hiermee wat ik zojuist aan de minister vroeg, namelijk dat de motie slechts verwoordt wat u al aan het doen bent? Moet ik het zo zien dat het geld dat u al van plan bent om uit te trekken, wordt verhoogd met minimaal 300 mln.? Het is wel degelijk zo dat datgene wat de indieners van een motie zeggen, bij die motie hoort.

Staatssecretaris **Bos**: Ik kan mij aansluiten bij de interpretatie die de minister van deze motie heeft gegeven. Daarin worden zaken gevraagd die wij ons tot vanavond nog niet voorgenomen hadden. Als de Kamer deze motie aanneemt, zullen wij de gevraagde analyse en beschouwing geven. U heeft mij niet horen zeggen dat wij extra middelen zullen uittrekken. U heeft mij horen zeggen dat wij een dekkingsvoorstel zullen doen voor de vergroeningsvoorstellen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is kennelijk een dooie mus, die hier wordt beloofd.

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter! Het wordt nu écht te gortig. Als men amendementen indient, moet men bedragen en dekkingsmogelijkheden vermelden. Als men een motie indient, is het heel normaal dat een politieke beleidsrichting wordt aangegeven. Als er ordes van grootte worden aangegeven, kan het verwijt niet worden gemaakt dat er niets is gezegd. Overigens ben ik nu in negatieve zin wat verrast aangezien de feitelijke invoering blijkbaar pas per 1 juli kan plaatsvinden. Ik zal niet, overbodig, zeggen dat ik hoop dat het eerder kan. Ik vind dat hiermee rekening moet worden gehouden in het geheel van het pakket. Misschien kan er dan méér, over het hele jaar uitgesmeerd. Misschien is een combinatie mogelijk met een algemene verlaging.

Staatssecretaris **Bos**: Uw ambitie is de mijne. Zo snel als mogelijk blijkt te zijn, zullen wij voorstellen doen en vervolgens zal er zo snel mogelijk worden ingevoerd. Echter, waar zaken samenhangen met systemen die gewijzigd moeten worden, hebben wij te maken met praktische beperkingen.

Voorzitter! Vervolgens verwijs ik naar het tweede onderdeel van het dictum van de motie-Hofstra/Crone,

waar het over de paarse diesel gaat. Ik denk dat het verstandig is om te onderstrepen dat de grenzen waarbinnen wij op dit terrein iets kunnen doen, nogal nadrukkelijk door Brussel aan ons zijn meegegeven. Daarmee wordt de ruimte beperkt om zelfstandig iets te doen. Echter, binnen de gegeven grenzen denken wij dat er nog wel iets mogelijk is. Voorstellen zullen de Kamer in het kader van het ondernemerspakket worden voorgelegd, zo mogelijk nog vóór het zomerreces.

De minister heeft over de motie-Van der Vlies al gezegd dat de daarin verwoorde doelstellingen ons sympathiek voorkomen. Echter, specifiek iets doen voor de groep gehandicapten in de sfeer van BTW of accijnzen is eigenlijk zo goed als onmogelijk. Die differentiatiemogelijkheden biedt Brussel ons ook niet. Verder is er in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de BPM al sprake van een verlaagd tarief voor rolstoelauto's, maar dat geldt niet voor anderszins aangepaste auto's. Wij weten niet of wij in deze sfeer iets kunnen doen en of de MRB of de BPM daarvoor het best passende instrument is. Evenwel, wij hebben in het kader van de motie die de Kamer enkele maanden geleden heeft aangenomen, een overleg lopen met de Gehandicaptenraad om in de sfeer van de begroting voor 2001 iets extra's te doen voor gehandicapten en chronisch zieken. Ik ben bereid om dit onderwerp bij dat overleg te betrekken en na te gaan of, specifiek toegespitst op deze problematiek, andere instrumenten zouden kunnen worden ingezet.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik geef de woordvoerders, betrokken bij het laatste debat, mee dat dit onderwerp sinds afgelopen donderdag op de agenda heeft gestaan en dat maar drie van hen de moeite hebben genomen om voor dit debat in te tekenen. De volgende keer zal het op een heel andere manier gaan; dat zeg ik u maar vast.

Ik stel voor, morgen over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.55 uur

□

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. twee koninklijke boodschappen, ten geleide van de volgende voorstellen van (rijks)wet:
Wijziging van het Wetboek van Strafrecht en enkele andere wetten in verband met de strafbaarstelling van het witwassen van opbrengsten van misdrijven (27159);
Overgangsbepalingen met betrekking tot de Wet stedelijke vernieuwing (Invoeringswet Wet stedelijke vernieuwing) (27160).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende voorstellen van wet:
Wijziging van de begroting van de uitgaven van het Huis der Koningin (I) voor het jaar 1999 (slotwet) (27129);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van de Hoge Colleges van Staat en Kabinet der Koningin (II) voor het jaar 1999 (slotwet) (27130);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van de Ministerie van Algemene Zaken (III) voor het jaar 1999 (slotwet) (27131);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van Koninkrijksrelaties (IV) voor het jaar 1999 (slotwet) (27132);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (VII) voor het jaar 1999 (slotwet) (27135);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het provinciefonds voor het jaar 1999 (slotwet) (27136);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (VIII) voor het jaar 1999 (slotwet) (27137);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van de Nationale Schuld (IXA) voor het jaar 1999 (slotwet) (27138);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 1999 (slotwet) (27139);

Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het