

Jorritsma-Lebbink

genomen: of men er wordt via een cassatieprocedure een vervolg aan gegeven of men neemt een vervolgingsbeslissing. Als die vervolgingsbeslissing inhoudt dat er wordt afgezien van verdere vervolging zijn er minder redenen om de Kamer geanonimiseerd informatie te verstrekken. Daar wil ik echter niet op vooruitlopen. Het duurt nog wel een maand voordat daarover duidelijkheid wordt gegeven.

Los daarvan ben ik bereid om, als de procedure wordt voortgezet, te bezien of het mogelijk is om de Kamer in ieder geval over delen van de onderzoeksresultaten vertrouwelijk te informeren.

Vragen van het lid Reitsma aan de ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat, over **de dieselprijzen, onder andere over de uitlatingen van de minister van Verkeer en Waterstaat over compensatie aan de vervoersector door oliemaatschappijen en niet door het rijk (ANP, 11 september jl.)**.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! De hoge benzine- en dieselprijzen zijn ergernis nummer één bij de gewone man in de straat. De diesel schiet morgen door de grens van f 2 heen. De automobilist betaalt op het ogenblik te veel. De CDA-fractie kan zich heel goed voorstellen dat dit leidt tot groot onbehagen bij veel burgers. Voor het kabinet is het kwartje van Kok niet bespreekbaar; de hoge prijzen van Shell ten opzichte van het buitenland zitten in een mistig schemergebied en het kabinet gaat per 1 januari ook nog eens de accijns op benzine en diesel indexeren, terwijl het water de transportsector aan de lippen staat.

Ondanks dit terechte onbehagen in de samenleving is het kabinet niet bereid om een stap te zetten. Het kabinet gaat meer de kant op van een zwartepietenspel. Waar ligt de schuld? Vooral niet bij het kabinet zelf. Minister Netelenbos heeft opnieuw gewezen naar Shell. Minister Zalm weigert volgens de bladen van maandag überhaupt iets aan het accijnsbeleid te doen. Daarmee toont het kabinet aan dat het niet weet wat er in de samenleving gaande is. Het speelt in die zin

met vuur. Onze vraag is of het nog wel regelmatig met de gewone burger spreekt, die zegt dat de meevallers van Zalm meestal de tegenvallers zijn van de gewone burger. Daarom heeft de CDA-fractie een aantal vragen.

1. Zijn de twee ministers bereid de komende twee dagen in onderhandeling te gaan met de transportsector om Franse toestanden in Nederland te voorkomen? Wat ons betreft mag de inzet zijn dat er een teruggavenregeling komt van 10 tot 15 cent, als een soort parse diesel.

2. Hoe kan de minister van Financiën volhouden dat de hoge brandstofprijzen mensen in Nederland niet in de knoei brengen? Is de minister op de hoogte van de signalen van de automobilisten en van de transportsector?

3. Waarom is het niet de bedoeling van de minister van Financiën, nadat hij met de Europese collega's heeft gesproken, ook in Nederland met maatregelen te komen, zoals Frankrijk heeft gedaan?

4. Minister Netelenbos erkent gelukkig wel het probleem van de hoge brandstofprijzen, vandaar dat zij gisteren Shell opriep om de prijzen te verlagen. Als Shell dat de komende twee dagen niet doet, bepleit zij dan een belastingverlaging bij minister Zalm?

De **voorzitter**: Ik geef onmiddellijk toe dat ik niet de man in de straat ben, maar denkt u wel een beetje om uw tijd?

De heer **Reitsma** (CDA): Ik zal mijn laatste twee vragen stellen.

5. Is de minister van Financiën bereid per 1 januari a.s. af te zien van het verhogen van de accijnzen door indexering van de diesel- en benzineprijzen?

6. Als de brandstofprijzen na vandaag nog verder stijgen, is hij dan bereid het kwartje van Kok alsnog terug te geven, eventueel in de vorm van een verlaging van de motorrijtuigenbelasting?

□

Minister **Zalm**: Mevrouw de voorzitter! Wij houden natuurlijk nauw contact met de marktkooplui in Nederland.

De heer **Crone** (PvdA): Ook over de euro?

Minister **Zalm**: Ook over de euro.

Wij moeten ons natuurlijk wel realiseren dat de achtergrond van de huidige hoge prijzen van benzine en diesel niet zozeer is dat wij in het afgelopen jaar allerlei accijns- of BTW-maatregelen hebben getroffen, als wel dat de prijs van ruwe olie enorm hoog is. Het onbehagen dat de burgers hebben, werd ook gedeeld door de ministers van financiën van Europa die de OPEC-landen hebben aangesproken op de productie-uitbreiding die nodig is om enigszins tegemoet te komen aan de vraag- en aanbodverhoudingen die op dit moment in de wereld gelden. Het is uiteindelijk ook voor de OPEC van belang dat de wereldeconomie hierdoor niet in een groeivertraging of anderszins in het ongerede komt. Ik denk dat dit de belangrijkste kwestie is.

Bij de vorige vragenronde is al volop aan de orde geweest dat een bijzonder verschijnsel in Nederland is dat de prijzen ook zonder belastingen nogal wat hoger zijn dan in andere landen. Ik moet zeggen dat ik enigszins bezorgd ben geworden na die advertentie van Shell waarin stond dat er op een liter benzine slechts 3 cent winst wordt gemaakt. Volgens mij staat het bedrijf dan echt aan de rand van de afgrond. In Nederland is de kale prijs van benzine, dus zonder belastingen, 88 cent. Hoe kan het dan dat men in Engeland benzine voor 70 cent weet te verkopen en toch niet failliet is? In Duitsland is dat 76 cent. Maar goed, ik neem aan dat de winstcijfers van Shell door een accountant zijn goedgekeurd en dat het allemaal wel zal loslopen. Waarschijnlijk wordt er toch wel iets meer verdiend dan 3 cent.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister van Financiën gaat nu verder met het zwartepietenspel. Als ik goed kan tellen, zijn er drie spelers: ten eerste de OPEC-landen, daar hebben wij weinig invloed op, ten tweede Shell en de zijnen – ook daar is gebleken dat wij er weinig invloed op hebben – en ten derde de minister. De minister is de allergrootste speler, wat de brandstofprijzen betreft voor 60%. Laat de minister nu ook eens naar zichzelf kijken. Wat kan hij zelf doen omtrent de hoogte van die belastingen?

Minister **Zalm**: De achtergrond van de beleidslijn die de ministers van

Zalm

financiën van Europa in ieder geval als redelijk ervaren, is de volgende. Gesteld dat de olieprijsen stijgen doordat de productie van olie wordt beperkt. Als de westerse landen daarop reageren door hun belastingen op olieproducten te verlagen, dan kan de winst voor een groter deel naar de olielanden gaan. Zo kun je dat spel nog een paar keer herhalen. Als de westerse landen hun belastingen verlagen elke keer als de prijs stijgt doordat de productie van olie wordt beperkt, met als gevolg dat de vraag naar olieproducten niet wordt beïnvloed, dan gaat de hele eindprijs naar de OPEC-landen. Dat is dus een verkeerde reactie op olieprijsstijgingen. Dan verlaag je weliswaar het overheidsaandeel in de eindprijs, maar dan verhoog je het aandeel van de OPEC-landen in die eindprijs.

Dat neemt niet weg dat wij als ministers van financiën best bezorgd zijn over de ontwikkelingen in de transportsector. Ik neem aan dat minister Netelenbos daar nog het een en ander over zal zeggen. Je kunt je overigens voorstellen dat men binnen de sector zelf ook op een andere wijze met indexaties zal omgaan dan nu het geval is om problemen te vermijden.

De vraag is vervolgens wat wij met de sector doen. De sector rukt vrijdag op naar Den Haag, zo is aangekondigd. Dan zullen de vertegenwoordigers een petitie aanbieden en dan zullen wij graag de toelichting op die petitie in ontvangst nemen. Het is natuurlijk wel wezenlijk dat wij de samenhang der dingen blijven zien. In de eerste plaats gaat het dan om de samenhang binnen Europa. Ik heb mij wat kritisch uitgelaten over de eenzijdige Franse stappen als reactie op die olieprijsstijgingen. Dat past natuurlijk niet bij een enigszins gecoördineerd beleid binnen Europa, waar de Fransen altijd een groot voorstander van zijn. Dan kun je niet eenzijdig beslissingen nemen, terwijl de ministers van financiën net bij elkaar komen.

Ik denk dat wij verstandig moeten omgaan met de vraag wat wij voor de transportsector kunnen doen. Wij moeten tot het uiterste proberen om een gezamenlijke Europese beleidslijn vast te stellen. Er is volgende week donderdag een Transportraad en dan zullen de ministers van transport met elkaar

spreken over de problemen in die sector. Daarnaast is het dinsdag Prinsjesdag. Dan kan de Kamer bij de algemene beschouwingen de financiële samenhang in ogen-schouw nemen. De CDA-fractie laat niet na om mij voor te houden dat wij moeten uitkijken voor oververhitting en voor te veel lastenverlichting. Het totale beeld rond de overheidsfinanciën is ook een factor om in het oog te houden als wij afwegingen maken.

De heer **Reitsma** (CDA): De minister van Financiën doet nu net alsof de hogere brandstofprijzen veroorzaakt worden door de OPEC-landen en de oliemaatschappijen en dat hij niets extra in de schatkist krijgt, maar hij krijgt wel forse bedragen aan BTW extra in de schatkist. Er is dus alle aanleiding om te kijken of je dat kunt gebruiken om iets te doen aan de negatieve uitwerking van de hoge brandstofprijzen voor de automobilist en de transportsector.

Dan heb ik nog een tweede opmerking. De minister zegt dat wij na Prinsjesdag nog wel eens kijken. Dat heeft de minister vandaag ook via een ANP-bericht laten horen. Ik herinner hem eraan dat hij al vanaf eind vorig jaar op de een of andere manier halfdoof is voor de geluiden uit de sector. Er is toch alle aanleiding om geen week meer te verspelen, want het water staat de transportsector tot de lippen. Waarom gaat hij niet vandaag met de sector om de tafel zitten? Waarom neemt hij geen besluit voordat er grote acties komen? De minister heeft nu een kans, maar die laat hij liggen.

Minister **Zalm**: Mevrouw de voorzitter! Volgende week is het Prinsjesdag en vinden de algemene politieke beschouwingen plaats. Verder is er volgende week een vergadering van de Transportraad. Bij deze gelegenheden kunnen deze zaken op een ordentelijke wijze met elkaar in samenhang worden gebracht.

De heer Reitsma vroeg naar de BTW. Hij weet misschien ook dat je je geld maar één keer kunt uitgeven. Al het geld dat aan benzine wordt besteed, wordt dus ergens anders niet aan besteed. Op dat andere wordt geen BTW geheven. Een verschuiving in de bestedingen leidt dus niet tot een verandering in de totale BTW-inkomsten. Ik denk

overigens dat deze bescheiden volkswijsheid dat je je geld maar één keer kunt besteden, ook aan het CDA goed besteed is.

□

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter! Ik bedank de heer Reitsma voor de gelegenheid die hij mij biedt om enkele opmerkingen te maken over dit ingewikkelde vraagstuk. Het is namelijk zeker waar dat de transportsector met een aantal grote problemen te kampen heeft. Zo neemt de rentabiliteit van de sector af. Wij hebben een beeld van de ontwikkelingen voor het jaar 2000 en het is de verwachting dat de rentabiliteit varieert tussen plus 0,3 en min 1,2%. Dit zijn geen cijfers om over naar huis te schrijven. Zorg is dan ook zeer op zijn plaats.

De oplossing voor deze problemen is echter niet zo gemakkelijk te vinden. De minister van Financiën heeft dan ook terecht aangegeven voor welke dilemma's wij staan. Het is met het oog hierop belangrijk dat de transportministers volgende week donderdag met elkaar spreken over de vraag wat in Europees verband gedaan kan worden. Dit is belangrijk, omdat deze problemen niet alleen in Nederland maar ook in de andere lidstaten aan de orde zijn. Als het een wildwestfilm wordt en iedereen zijn eigen besluiten neemt, gaat het nog eens echt mis. Al met al hoop ik dat wij volgende week bijvoorbeeld afspraken kunnen maken over de vraag hoe omgegaan moet worden met de paarse diesel, want aan het eind van het jaar loopt de desbetreffende regeling af.

Voorzitter! Wij spreken hier over een marktsector en Brussel staat niet toe dat een dergelijke sector wordt gesubsidieerd. Correcties voor stijging van de brandstofprijzen zijn verder in een aantal sectoren standaard in de contracten opgenomen. Dit komt veel voor in de binnenvaart en in de zeescheepvaart is het zelfs normaal. De verladers hebben de Kamer een brief op hoge poten gestuurd, maar ik wijs er dan wel op dat zij ook zelf hun verantwoordelijkheid voor de vervoerders moeten nemen. Het mag immers niet zo zijn dat de verladers de vervoerders wurgcontracten opleggen en hen vervolgens in de kou laten staan. Hierover moet worden gesproken en dat zullen wij vrijdag dan ook doen. Ik hoop dat wij bij die gelegenheid

Netelenbos

verstandige oplossingen zullen kunnen vinden voor deze complexe problemen. Dit is nodig, want een aantal mensen staat het water immers tot aan de lippen. De heer Reitsma wees hier terecht op, maar een en ander neemt niet weg dat de oplossingen veel moeilijker zijn te vinden dan hij nu suggereert.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind de houding van beide bewindslieden zeer teleurstellend. Al luisterend krijg ik de indruk dat zij geen oog hebben voor de schrijvende problemen in de transportsector en voor de gevolgen voor de automobilisten. Zeker aan de problemen van de automobilisten met een smalle beurs zou tegemoet moeten worden gekomen.

Als deze bewindslieden doorgaan met de tactiek om besluitvorming uit te stellen en beslissen om slechts in internationaal overleg stappen te zetten, spelen zij de komende dagen met vuur. Minister Netelenbos heeft gisteravond zelf aangegeven dat de brandstofprijzen eigenlijk te hoog zijn en ik raad haar dan ook aan om een dezer dagen met voorstellen te komen die het mogelijk maken om in overleg met de sector tot een oplossing te komen. Dat is in het belang van ons allemaal. Met de huidige tactiek van de regering wordt tijd verspild. Het is zelfs de vraag of de regering überhaupt bereid is met voorstellen te komen.

Minister Zalm merkt op dat het een verkeerd signaal is om iets aan de belastingpolitiek te veranderen. In dit opzicht lijkt hij sterk op eurocommissaris Bolkestein, ook van liberale huize. Ik zou het echter een goed politiek signaal vinden dat hij aangeeft dat hij ervoor zal zorgen dat de dieselprijs, die morgen de f 2-grens doorbreekt, rechtsom of linksom onder de f 2 blijft. Een en ander geldt ook voor de benzineprijzen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het is jammer dat de heer Reitsma niet wil erkennen dat het hierbij om een ingewikkeld vraagstuk gaat. Wanneer wij hem zouden volgen, zouden wij een vrijbrief geven aan de oliemaatschappijen en dat is het laatste waar ik voor voel. Zoals de minister van Financiën al zei: wij kunnen een gulden maar een keer uitgeven. Ik voeg eraan toe: en dan liever niet richting oliemaatschappijen. Ik roep de heer Reitsma op: laat ons ons

werk doen. Wij hebben echt oog voor de moeilijkheden van de sector, maar de oplossingen die wij met elkaar en met andere landen moeten ontwikkelen zijn erg ingewikkeld. Ik vraag ook de CDA-fractie dit te erkennen. Zij kan mij niet duidelijk maken dat het een simpel vraagstuk betreft.

Minister **Zalm**: Voorzitter! Ik geloof niet dat mij nog iets gevraagd is.

De heer **Reitsma** (CDA): U hebt geen antwoord gegeven op mijn vraag of u bereid bent per 1 januari a.s. op zijn minst van de indexering van de benzineprijs en de dieselprijs af te zien, gegeven de nood die er is. Ik heb het nog niet over uw weigerachtige houding om overleg met de transportsector te voeren.

Minister **Zalm**: Voorzitter! Als het goed is, zullen wij de discussie over de ontwerpbegroting voor 2001 inclusief het belastingplan op hoofdlijnen volgende week voeren.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik wil beginnen met de in mijn ogen wat aandoenlijke opmerking van de minister van Verkeer en Waterstaat om aan de oliemaatschappijen te vragen de prijzen te verlagen. Hoeveel zal dit opleveren? Hoe gaat zij dat doen? Welk effect zal dit de komende weken hebben? Ik denk dat zij met mij heel snel tot de conclusie zal komen dat, als wij iets doen – en ik denk dat er iets moet gebeuren – wij moeten kijken naar de invloed van kabinet en parlement op die prijzen. Het gaat om 60% van de dieselprijs en 70% van de benzineprijzen.

Er moet naar onze smaak snel iets gebeuren. De branches hebben zich tot nu toe keurig gedragen. Zij willen met het kabinet spreken. Blijkbaar is er nog geen gesprek geweest. Kan daarover iets verteld worden? Wij moeten voorkomen dat er grootschalige, wilde acties ontstaan, omdat wij daarvan naast de dagelijks files ontzettend veel last krijgen. De VVD-fractie roept het kabinet op: doe iets. Er ligt een motie-Hofstra/Crone aan de hand waarvan het kabinet alle ruimte van de Kamer krijgt om iets te doen.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij hebben zojuist een aandoenlijk pakket van Shell gekregen, waarin wij kunnen lezen hoe het zit met de

kale dieselprijs in Nederland in vergelijking met de kale dieselprijs in andere Europese landen. Daaruit blijkt dat de gemiddelde kale prijs 83,8 cent bedraagt – overigens heeft men de Scandinavische landen bewust vergeten – terwijl die prijs in Nederland 91 cent bedraagt. Dit betekent dat er minimaal 7 cent af kan. Daar gaat de discussie ook over. Daarover is zojuist trouwens al gesproken met de minister van Economische Zaken. Zo aandoenlijk was mijn oproep dus niet. Het is heel moeilijk om uit te maken waardoor de verschillen in Europa optreden. De laagste prijs is 71 cent en in Nederland is de prijs 91 cent. Daar zit dus een verschil van 20 cent tussen. Rara, hoe kan dat?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben het ermee eens dat die marge te groot is, maar hoe gaat u het doen en welk effect zal het hebben?

Minister **Netelenbos**: In ieder geval niet door het voorstel te volgen om een wiebeltaks in te voeren in die zin dat wij iedere keer compenseren wat de oliemaatschappijen op de prijs leggen. Daarmee geven wij namelijk een fout signaal. Men moet begrijpen dat wij niet zomaar kunnen accepteren dat bij ons de prijs zo hoog is. Ik vind dat ook zij hun verantwoordelijkheid moeten nemen en dat zij niet, zoals de minister van Economische Zaken al stelde, advertenties in dagbladen moeten plaatsen met op zijn minst halve informatie.

Moet er overleg komen? Ja. Vrijdag aanstaande zullen wij met een delegatie die ons een petitie komt aanbieden, gaan praten. Wij zullen heel goed luisteren. Ik weet hoe moeilijk de situatie in de transportsector is, maar ik vraag er begrip voor dat een Alleingang van Nederland niet Europees is en ook niet goed kan. Wij zullen volgende week donderdag in de Transportraad een aantal voorstellen verkennen, want overal is de nood natuurlijk zeer hoog. Wij beseffen heel goed dat er iets moet gebeuren, maar de vraag wat kunnen wij niet eenzijdig beantwoorden.

De **voorzitter**: Gezien de tijd geef ik iedereen de gelegenheid een korte vraag te stellen. Dat is meteen een goede mogelijkheid om na te gaan of niet iedereen dezelfde vraag stelt.

Netelenbos

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik ben verbaasd over de berusting waarmee de minister van Financiën zegt dat het vervelend is dat een land in Europa wel maatregelen heeft getroffen. Is hij het met mij eens dat juist dit een concurrentienadeel zal creëren voor alle transportbedrijven elders in Europa? En dat dan pas de sector echt de problemen komt? Wat doet de minister hieraan?

De heer **Van Dijke** (RPF/GPV): Ik ben blij dat er weerwerk wordt geboden aan het spelen van de vermoorde onschuld van de oliemaatschappijen. Het zou slecht zijn als men denkt dat alleen dat beeld juist is. Ik sluit mij aan bij de opmerking van collega Giskes. De minister van Financiën benaderde de samenhang binnen Europa, maar Frankrijk heeft op dit punt een alleengang gemaakt. Ik ben er dan ook zeer benieuwd naar wanneer de Europese Commissie hierover haar oordeel geeft. Wanneer dit oordeel nog weken op zich laat wachten kan binnen die periode de onrust toenemen. Snel helderheid is hier vooreerst vereist.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Het water staat de transportsector inderdaad tot aan de lippen. Natuurlijk moet nationaal en, zo mogelijk, internationaal een adequate actie worden ontwikkeld. Er zijn echter nog andere sectoren, en daar hoor ik vanmiddag niet veel over, die vergelijkbaar in de problemen zitten. Ik noem de visserij- en de tuinbouwsector, alsmede delen van de binnenvaart. Ik erken dat in deze laatste sector een genuanceerder beeld bestaat dan in de andere sectoren, maar ook daar klinken signalen over dezelfde negatieve effecten. Ik wil graag dat de inzet die wordt gepleegd in de richting van de transportsector, ook internationaal, gericht wordt op de visserij-, de tuinbouw- en, indien nodig, de binnenvaartsector. Ook daar zijn de concurrentiemarges uiterst smal.

De heer **Van Bommel** (SP): De minister legt terecht de nadruk op de hoge basisprijs die in Nederland betaald wordt voor brandstoffen. Zij wil zoeken naar mogelijkheden om daaraan iets doen, eventueel in overleg met de sector. Is deze minister bereid, indien dit niets oplevert, daaraan de consequentie te verbinden dat er in Nederland

eventueel een prijsmaatregel genomen moet worden? Wij kunnen toch niet voortgaan met een veel hogere prijs in Nederland dan in de omliggende landen?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Namens mijn fractie memoreer ik dat het niet de eerste keer is dat dit soort hoge prijzen ontstaat. Het is dus niet een historisch unieke situatie en ook in het verleden zijn de accijnzen niet radicaal verlaagd. Ik constateer met genoegen dat de VVD-minister Zalm die weg niet wil opgaan. Dit roept wel de vraag op wat hij van de Franse voorstellen vindt. Gaan wij in Europa de heilloze weg op van concurrerende belastingverlaging? Dat lijkt mij niet goed en dat roept dus de vraag op waarom hij afgelopen weekend niet scherper heeft gereageerd toen dat Franse pakket bekend werd. Er circuleren voorstellen om de regeling paarse diesel uit te breiden. Wij hebben de heren Crone en Van Beek daarover onlangs gehoord. Overweegt het kabinet met dit soort voorstellen akkoord te gaan? Om wat voor bedragen gaat het dan? Wij willen internationaal gezamenlijk optrekken, maar wij willen niet de Nederlandse sector zwaar bevoordelen ten opzichte van het buitenland. Dat moet hier toch een argument zijn om bescheiden te zijn bij een eventuele regeling voor paarse diesel?

De heer **Balkenende** (CDA): Op dit moment zijn er vijf blokkades in Nederland en het is terecht dat wij over dit onderwerp spreken. De heer Hofstra sprak over de aandoenlijke opstelling van de minister van Verkeer en Waterstaat. Het is ook goed om op dit moment te spreken over de aandoenlijke opstelling van de heer Hofstra. Steeds hoor ik hem spreken over de hoogte van de benzine- en dieselprijzen. Ik hoor over variabilisatie en verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

De **voorzitter**: En het moet iets korter.

De heer **Balkenende** (CDA): Aan de andere kant merk ik dat de minister van Financiën zijn partijgenoten geen duimbreed toegeeft. Wat zijn op dit moment voor de VVD-fractie de minimumeisen voor het óf omlaag brengen van de benzine- en dieselprijzen óf maatregelen in de sfeer van de motorrijtuigenbelasting?

Anders blijft er een aandoenlijke opstelling overheersen en dat kan niet.

Minister **Zalm**: Er is gevraagd naar de eenzijdige Franse maatregel en de oneerlijke concurrentie die daaruit zou ontstaan. Ik heb mij inderdaad kritisch uitgelaten, maar blijkbaar in de ogen van de heer Vendrik niet kritisch genoeg, over de eenzijdigheid van de stap. Toch past enige bescheidenheid op dit vlak. Als de Nederlandse nettoaccijns vergeleken wordt met de Franse nettoaccijns, dat is de accijns minus de teruggave, dan bedroeg voor deze maatregel de Franse accijns op diesel 83 cent en de Nederlandse 68 cent. Ook nadat de Fransen een verlaging van 8 à 9 cent hebben toegepast, is de dieselaccijns in Frankrijk nog hoger dan bij ons. Dus in termen van mutaties, is het een onevenwichtigheid; in termen van niveau zijn wij natuurlijk niet in staat om een heel grote broek aan te trekken.

Nog iets over de rol van de Europese Commissie. Er zijn nu derogaties voor de zogeheten paarse diesel, op grond waarvan een teruggaafregeling mag worden gemaakt voor transportbedrijven. Nederland heeft daarvan ook gebruik gemaakt: 5,2 cent is bij ons de teruggaafregeling. Die regeling loopt echter af. Bovendien hebben landen verklaard dat zij die regeling niet zullen gebruiken anders dan in het geval van accijnsverhoging. Dat is een notulenverklaring: niet rechtstreeks juridisch bindend. Het is ook des te noodzakelijker, als je enigszins voor de Nederlandse horden wilt staan, om ook in de Europese Transportraad de kwestie te bespreken, alvorens je eenzijdig maatregelen neemt. Het verdient dus de voorkeur om, als je iets voor de transportsector wilt doen, dat Europees gecoördineerd te doen.

De heer **Van Dijke** (RPF/GPV): Dan mag ik toch veronderstellen dat de handelwijze van Frankrijk op zijn minst op gespannen voet staat met die afspraak?

Minister **Zalm**: Zeker.

De heer **Van Dijke** (RPF/GPV): Welke consequenties trekt u daaruit, als het gaat om uw opstelling ten opzichte van Frankrijk?

Minister **Zalm**: Het zal in de

Netelenbos

Transportraad in ieder geval een punt van aandacht moeten zijn op welke wijze daarmee verder moet worden omgegaan. Voor het overige spreken wij straks over de derogaties, wat overigens een vrij link onderwerp is. Die komen namelijk in één pakket en dan is het een soort chicken game: als iemand het blokkeert, wordt alles geblokkeerd. Alle bijzondere regelingen die wij wel prettig vinden, vallen dan ook weg. Maar goed, dat gaat per 1 januari spelen.

Iedereen krijgt op de een of andere manier last van benzine- en brandstofprijzen. Bij de visserij is het evenwel evident dat de overheid geen blaam treft, omdat die sector de diesel geheel tax free krijgt. Daarover wordt dus geen cent accijns betaald. Natuurlijk kan men daar wel last hebben van de prijsstijgingen; procentueel zal dat zelfs sterker het geval zijn dan in de sectoren waar wel accijns geheven wordt. Toch is in die sector niet direct een link met de overheid te leggen.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ik spreek de regering niet alleen aan als er iets te verwijten is, maar ook als er een incentive kan ontstaan om een bepaalde sector te ondersteunen. Dit geldt zeker als die ontwikkeling zich in andere landen van de EU wel voordoet.

Minister **Zalm**: Het is een punt van aandacht; ook de bewindslieden van LNV houden zich hier wel degelijk mee bezig. Het is echter wel wat lastiger dan in sommige andere landen, al is het maar omdat Nederland wat dit betreft wat decentraler is georganiseerd dan Frankrijk. Zo worden de havenrechten niet in Den Haag bepaald, behalve die van Scheveningen, maar door de lokale overheden.

Voorzitter! De hoge basisprijs, waarover de heer Van Bommel heeft gesproken, is een wat problematisch punt. Ik denk ook niet dat hij en ik daarover van mening verschillen.

De heer **Vendrik** heeft geïnformeerd naar de paarse diesel. Inderdaad is dat vehikel ook in Frankrijk gebruikt. Daar heeft men de teruggave diesel voor zware vrachtauto's verhoogd van ruim 8 francs naar 25 francs, wat neerkomt op ongeveer 9 cent. Als wij paarse diesel als vehikel zouden willen gebruiken om de transportsector

tegemeet te komen, ligt het voor de hand om dat internationaal af te stemmen en te reguleren. Vandaar dat de Transportraad volgende week wel van belang is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp dat bij de paarsediesel-regeling de accijnsverhoging voor een deel wordt teruggegeven. In dit geval gaat het echter niet om een accijnsverhoging. Waarom dan toch de mogelijkheid openhouden voor een verruiming van die teruggaven-regeling?

Minister **Zalm**: De derogatie is algemeen. Er mag dus een teruggavenregeling zijn voor het zware transport. Ik herhaal dat wij indertijd in een notulenverklaring eenzijdig hebben laten vastleggen dat wij van plan zijn om die alleen te benutten in het geval van accijnsverhoging. Ook andere landen hebben die verklaring afgelegd. Het is dus zaak om, al is het maar vanwege de netheid en de orde, voordat je overweegt eventueel wat anders te doen, dat in internationaal verband te bespreken. Dat probeer ik over te brengen.

De heer **Hofstra** (VVD): De VVD-fractie heeft altijd de gewoonte om dingen duidelijk te zeggen. Iedereen weet precies waar wij staan op dit dossier: genoeg is genoeg en te veel is te veel. En dan weet iedereen precies wat ik bedoel. Het kabinet moet in deze noodsituatie snel met een besluit komen, met maatregelen die nodig en uiteraard ook verantwoord zijn. Wij wachten dat af. Vervolgens komt het hier en dan hebben wij, mijnheer Balkenende, de schone taak om dat te controleren en eventueel bij te stellen. Als het zover is, hopen wij ook op uw steun. En omwille van de tijd stel ik geen vragen aan het CDA.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat de heer Balkenende weinig tevreden is met uw antwoord.

De heer **Balkenende** (CDA): Daar heeft u helemaal gelijk in, voorzitter. Dit was helemaal geen antwoord. De vraag aan de heer Hofstra was wat de minimumeisen zijn waarvan de VVD-fractie zegt dat daaraan moet worden voldaan als het gaat over de benzine- en dieselprijzen. Ik heb gevraagd wat er gebeurt met de indexering volgend jaar. Wat gebeurt

er met het kwartje van Kok? Wat gebeurt er met de verlaging van de motorrijtuigenbelasting? De heer Hofstra zegt heel veel in de pers, maar als puntje bij paaltje komt, gebeurt er niets.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Als u er nog een half uur aanplakt, kan ik op al deze onderwerpen ingaan. Iedereen weet precies waar wij staan. De Kamer onderhandelt niet. De branche heeft mij ook gevraagd of die 15 cent voor ons akkoord is. Ik heb gezegd dat men moet onderhandelen met het kabinet. Daarna komt het hier en zullen wij bezien hoe de zaken ervoor staan. Nogmaals, dan reken ik ook op het CDA als er evenveel iets moet worden bijgesteld.

De heer **Balkenende** (CDA): Als u onderhandelt, hoort u te zeggen wat u wilt.

De **voorzitter**: Mijnheer Balkenende, ik ken de heer Hofstra voldoende om te weten dat u vanmiddag geen ander antwoord krijgt dan dit.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Ardenne-van der Hoeven.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA): Voorzitter! Naar aanleiding van de berichten de laatste dagen over de wervingsresultaten bij Defensie en het feit dat blijkbaar de staatssecretarissen in de afgelopen jaren de Kamer een onduidelijk beeld hebben verstrekt over de wervingsresultaten, wil mijn fractie van de regering graag een brief ontvangen met daarin een motivatie waarom dat onduidelijke beeld jarenlang aan de Kamer is verstrekt. Wij hebben begrepen dat er ook een intern memo is gekomen van secretaris-generaal Barth over de cumulatie van deze problematiek. Mijn fractie zou het op prijs stellen als dit memo bij deze brief werd gevoegd en om vervolgens te vernemen welke beleidsvoornemens zijn ontwikkeld naar aanleiding van dat interne memo. Wij zouden het op prijs stellen om de exacte cijfers over de afgelopen twee jaar te ontvangen over de werkelijke behoeftestelling