

Voorzitter

verzoek om een interpellatie wordt gedaan, is voor mij niet de reden om het al of niet toe te staan. De reden is dat er geen kabinetsvoorstel is en we daarom zouden debatteren op basis van vooronderstellingen. Wel vind ik dat zo snel mogelijk na vrijdag over de zaak moet worden gedebatteerd. Niets staat u in de weg om nog vanmiddag een procedurevergadering van de vaste commissie bijeen te roepen om de minister om nadere informatie te vragen, die nog vandaag of in ieder geval voor vrijdag naar de Kamer te laten sturen en daarover maandag of dinsdag in commissieverband te overleggen. Ik wil niet in de plaats treden van de commissie, maar een dergelijke werkwijze lijkt mij op dit moment alleszins verantwoord.

De heer **Harrewijn** (GroenLinks): Ik verzoek de minister om hierover in ieder geval helderheid te verschaffen, ook al komt het kabinet hierover vrijdag niet tot een besluit. Komt dat voorstel er nu wel of niet? Soms kan een interpellatie ook daarover helderheid verschaffen.

De heer **Wilders** (VVD): Voorzitter. Uw voorstel lijkt me prima, maar we kunnen, zonder de commissie voor de voeten te lopen, sowieso vragen om een brief vóór vrijdag.

De **voorzitter**: Dat is nog sneller. Ik zal in ieder geval het stenogram van dit gedeelte van de vergadering doorgeleiden naar het kabinet. Ik zal de voorzitter van de vaste commissie middels de griffier ervan verzoeken om een snelle procedurevergadering, zodat over het tijdstip van het eventuele algemeen overleg kan worden overlegd.

De heer **De Wit** (SP): Voorzitter. Misschien ben ik wat laat, maar wij kunnen de minister natuurlijk vragen om voor morgen mee te geven wat de heer Harrewijn wil, namelijk helderheid over de precieze voornemens en nagaan of daarover is te praten. Op die manier hebben we in ieder geval een brief vóór het reces.

De **voorzitter**: Mijnheer De Wit, ik dacht dat het inmiddels voor iedereen overduidelijk is dat er nog geen regeringsvoorstel is. Zolang het kabinet geen besluit heeft genomen, ligt er geen voorstel. De minister kan de brief waar u om vraagt, dus ook

helemaal niet schrijven. Laten wij ervoor zorgen dat wij niet in een situatie terechtkomen waaruit niemand een uitweg weet en ons beperken tot wat wij zojuist hebben vastgesteld. Iedereen kan verder zien dat de heer Harrewijn en u het graag anders hadden gezien.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 30 januari 2002 over **kilometerheffing**.

□

De heer **Eurlings** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De Kamer heeft vorige week voor de zoveelste keer een aantal uren gedebatteerd over de kilometerheffing. In dat debat is wederom duidelijk geworden dat er grote onduidelijkheid bestaat over dit systeem. Die onduidelijkheid houdt aan. De CDA-fractie is wel duidelijk. Wij zijn niet voor dit systeem, niet in de Kamer, niet buiten de Kamer en niet in ons verkiezingsprogramma. Dat laatste zeg ik in het bijzonder tegen de heer Hofstra van de VVD-fractie.

Ondanks alle onzekerheden holt de coalitie door. Ik vind echter dat wij een herhaling van zetten moeten voorkomen. Ik krijg namelijk een déjà vu bij dit soort debatten. Bij het rekeningrijden was het hetzelfde verhaal: men hobbelde maar door. De heer Hofstra zei bijvoorbeeld in november 2000 dat het experimentje rekeningrijden door moet kunnen gaan. Hij was echter wel de eerste die krokodillentranen huilde toen bleek dat het 260 mln gulden had gekost.

Mijnheer Hofstra, ik wil voorkomen dat u dadelijk weer krokodillentranen moet huilen. Dat is de reden dat ik de Kamer de volgende motie over de kilometerheffing voorleg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer in het najaar een beslissing zal moeten nemen over het al dan niet wettelijk mogelijk maken van kilometerheffing;

overwegende dat het afgeketste

project rekeningrijden een zeer grote verliespost van ruim 260 mln gulden heeft opgeleverd;

van mening dat de nieuwe Kamer in het najaar zo ongebonden mogelijk moet kunnen beslissen over het al dan niet doorgaan van de voorgestelde systematiek van kilometerheffing;

roept de regering op, tot genoemde wetsbehandeling in het najaar geen verdere verplichtingen aan te gaan in het kader van het project kilometerheffing, zodat een mogelijk afstel niet zal leiden tot grote verspilling van overheidsgeld zoals bij het mislukte project rekeningrijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 49 (27455).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De heer Eurlings sprak zojuist al zelf over het verkiezingsprogramma van zijn partij. In dat programma wordt echter helemaal niet gezegd dat men tegen een kilometerheffing is, integendeel. Hoe moet ik dat rijmen met deze motie?

De heer **Eurlings** (CDA): U moet dat verkiezingsprogramma maar eens goed lezen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik heb het hier voor mij.

De heer **Eurlings** (CDA): U legde ons vorige verkiezingsprogramma ook al verkeerd uit, maar ik vind het fijn dat u het nog een keer...

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): In dat vorige verkiezingsprogramma werd het rekeningrijden wel genoemd en dat weet u maar al te goed. Dat is moeilijk uit te leggen.

De heer **Eurlings** (CDA): Waarom laat u mij niet uitspreken? Wij hebben in ons verkiezingsprogramma heel duidelijk gezegd dat wij eerst willen investeren in wegen. Nieuwe vormen van beprijzing als de kilometerheffing zijn voor ons niet aan de orde. Kijkt u er alles maar op

Eurlings

na en u zult ontdekken dat er geen enkele inconsistentie zit tussen mijn bijdragen in de Kamer en ons verkiezingsprogramma.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat kan ik nu al doen!

De heer **Eurlings** (CDA): Leest u het dan maar voor!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik hoop maar dat u uw eigen verkiezingsprogramma kent. Ik ben er namelijk niet voor om u voor te lezen.

De heer **Eurlings** (CDA): Leest u het toch maar gewoon voor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er staat in ieder geval niet dat u tegen de kilometerheffing bent, integendeel.

De heer **Eurlings** (CDA): In ons programma staat heel duidelijk en de heer De Hoop Scheffer heeft daar bij de algemene beschouwingen een hoofdpunt van gemaakt: eerst bewegen en dan beprijzen. Dat betekent dat de CDA-fractie vindt dat Nederland dit project niet als eerste in de wereld moet opstarten. Wij willen het geld daarvoor investeren in nieuwe wegen en een beter openbaar vervoer. Dat is een heel duidelijke keuze. Ik respecteer dat u die keuze niet maakt en in uw programma wel kiest voor een kilometerheffing. U zegt dat buiten en in de Kamer, maar wat mij zo teleurstelt, is dat partijen als de VVD zich buiten de Kamer heel kritisch opstellen, maar in het verkiezingsprogramma gewoon zeggen dat zij ervoor zijn. De partijleider van de VVD heeft dat recentelijk nog beaamd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U heeft een heel verhaal nodig, maar waarom schrijft u niet gewoon in uw verkiezingsprogramma op wat u hier wel zegt, namelijk dat u ertegen bent?

De heer **Eurlings** (CDA): Dat staat er ook.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Nee, dat staat er niet. Er staat dat over de kilometerheffing kan worden gesproken.

De heer **Eurlings** (CDA): Dat staat er niet. Leest u het maar voor.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik zal het voorlezen. "Verbetering van het openbaar vervoer, het gericht oplossen van problemen op het wegennet, afschaffing van de motorrijtuigenbelasting, onderzoek naar privacy-effecten voor de gemiddelde automobilist zijn voor het CDA voorwaarden voor de beprijzing, zoals het invoeren van een kilometerheffing."

De heer **Eurlings** (CDA): Dat is precies wat ik zo-even heb gezegd. Voor ons is de prioriteit niet de kilometerheffing, maar het investeren.

De **voorzitter**: Wilt u snel naar het einde van uw betoog gaan?

De heer **Eurlings** (CDA): Ik heb ongeveer een minuut gesproken.

De **voorzitter**: Dat is niet waar. Ik heb de klok stilgezet op 18 seconden voor de twee minuten.

De heer **Eurlings** (CDA): Dan moet ik opschieten.

De tweede motie gaat over de financiële positie van regio's want die komen in het gedrang bij nieuwe vormen van variabilisering.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat iedere vorm van variabilisatie van de motorrijtuigenbelasting gevolgen zal hebben voor de inkomsten van provincies via de provinciale opcenten;

van mening dat los van de discussie of en, zo ja, welke vorm van variabilisatie de voorkeur verdient, voorkomen dient te worden dat provincies het kind van de rekening zijn van de variabilisatie van vaste autolasten;

spreekt als oordeel uit dat ongeacht voor welke vorm van autobelasting in de toekomst zal worden gekozen, het behoud van de financiële positie van provincies een vast uitgangspunt zal zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 50 (27455).

De heer **Eurlings** (CDA): De derde motie gaat over alternatieven. Ik vind het onbegrijpelijk dat in het NVVP staat dat er betere of goedkopere alternatieven zijn. Die zijn niet eens onderzocht. Wij hollen maar voort.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Kamer in het najaar een beslissing zal moeten nemen over het al dan niet wettelijke mogelijk maken van kilometerheffing;

overwegende dat een internationaal afgestemde aanpak van variabilisatie de voorkeur verdient;

voorts overwegende dat systemen van variabilisatie mogelijk zijn die minder duur en complex zijn dan het voorgestelde systeem van kilometerheffing;

roept de regering op, tussen nu en het najaar in overleg te treden met onze buurlanden om te komen tot ontwikkeling van alternatieve systemen van variabilisatie van de vaste autolasten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Eurlings. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 51 (27455).

De heer **Eurlings** (CDA): Ik kom tot een afronding.

De **voorzitter**: Nee.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik wil nog een motie indienen. Ik doe echt mijn best in een paar zinnen. U moet mij geloven.

Ik sta hier als Kamerlid van de oppositie, maar of je nu van de oppositie bent of van de coalitie, je moet mensen laten toekomen wat



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

hen toekomt. Je moet geen kinnesinde hebben. Tijdens het laatste debat is gebleken dat wij duidelijk tegen zijn, maar dankzij de steun van de VVD kan de kilometerheffing voort. De heer Hofstra heeft zijn steun duidelijk uitgesproken.

De **voorzitter**: Ik mag aannemen dat u dit in het algemeen overleg hebt gezegd. Ik maak er een einde aan. Of je nu van de oppositie of de coalitie bent, je hebt twee minuten voor een VAO. U hebt nu vijf minuten gebruikt.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik dien de laatste motie in, zonder kinnesinde.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat juist door de consistente steun van de VVD-fractie voor invoering van kilometerheffing, dit project op een meerderheid in de Eerste en Tweede Kamer lijkt te kunnen rekenen;

overwegende dat dit feit inmiddels door vriend en vijand wordt erkend;

voorts overwegende dat het van belang is dat politieke plannen en

wetgeving in zo begrijpelijk mogelijke termen worden geformuleerd;

roept de regering op, recht te doen aan de positie van de VVD-fractie en aan te sluiten bij het maatschappelijk steeds gangbaarder woordgebruik door in toekomstige plannen en wetgeving de term "kilometerheffing" te vervangen door het begrip "Hofstraheffing",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Eurlings en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 52 (27455).

Dit is echt de laatste keer. Bij de behandeling van een VAO heeft men twee minuten. Als je alleen maar moties wilt indienen, is dat prima. Als je alleen het woord wilt voeren, is dat ook prima, maar beide gaat niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Kan deze motie op grond van het Reglement van orde? Als wij een Hofstraheffing hebben, dan bepaalt alleen Hofstra in dit land hoe die werkt.

De heer **Eurlings** (CDA): U bepaalt dat het gaat werken. U geeft carte blanche voor die heffing. De

voorwaarden die u noemt, zijn details, invullingsvoorwaarden. De volgende regering kan die voorwaarden weer veranderen. Wij maken hier het punt dat juist dankzij uw steun er in Tweede en Eerste Kamer een meerderheid is voor het project "kilometerheffing". Vriend en vijand zijn het daarover eens. Hoewel de CDA-fractie er tegen is en de PvdA-fractie ervoor, constateren wij samen dat het aan u te danken is dat dit project doorgang kan vinden. Zoals ik in het debat heb gezegd, slaan de voorwaarden helaas geen deuk in een pakje boter.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan moet u straks even letten op de reactie van de minister op mijn moties. Daarna hebben wij het weer over een deuk in een pakje boter.

De **voorzitter**: Mijnheer Eurlings. U spreekt in uw eerste motie over 260 mln gulden, maar ik weet niet meer hoeveel dat is. Misschien moet u dat nog even veranderen.

De griffier en ik hebben net bekeken of deze motie kan op grond van ons Reglement van orde, zo zeg ik tegen de heer Hofstra. Wij zullen deze vraag nog nader bestuderen. Ik heb geleerd dat dit soort beslissingen altijd weloverwogen moet worden genomen.

Voorzitter: Rehwinkel

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. Het overleg over de kilometerheffing vertoonde alle kenmerken van de verkiezingstijd. Dat zij zo, maar het jammerlijke is wel dat een interessante ontwikkeling op deze manier naar mijn gevoel een hoog afbreukrisico wordt meegegeven. Wat ons betreft is de richting duidelijk: het verder nadenken over en ontwikkelen van het principe van de kilometerheffing gaat door.

Wij vinden het een omissie dat een besluit over de differentiatie tot nog toe buiten de discussie blijft en zelfs naar de volgende verkiezingen, in 2006, wordt getild. Er moet zo spoedig mogelijk helderheid komen op dit punt, al was het alleen maar om bijvoorbeeld een onderscheid aan te kunnen brengen tussen regio's waar slecht openbaar vervoer is en regio's waar goed openbaar vervoer is. Daarbij denk ik uiteraard

Stellingwerf

aan stedelijke gebieden en platteland. Ik stel daarom de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de kilometerheffing een belangrijk instrument is om de doelstelling met betrekking tot het verkeers- en vervoersbeleid te behalen;
- deze doelstellingen het best en snelst worden gerealiseerd door een gedifferentieerde heffing;
- met een gedifferentieerde heffing onderscheid kan worden gemaakt in het gebruik van het wegennet naar tijd en plaats en naar milieukenmerken van het wagenpark;
- de regering over de inzet van een gedifferentieerde heffing pas in 2006 een besluit wil nemen;

verzoekt de regering, bij de ontwikkeling van de kilometerheffing als uitgangspunt te hanteren dat zo snel mogelijk wordt overgegaan tot differentiatie naar tijd, plaats en milieufactoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 53 (27455).



De heer Van der Steenhoven (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Twaalf jaar praten, met acht jaar Paars, over de beprijzing van het autoverkeer en wij moeten constateren dat wij aan het eind van de tweede kabinetsperiode Paars in een situatie zijn waarin er niets geregeld is. De files worden almaar langer, maar de regeringspartijen kibbelen over de naam van de heffing, die er op deze manier natuurlijk nooit komt. Het voorstel dat het kabinet nu doet, om over te gaan tot een platte heffing, zal heel veel discussie oproepen in het land. Er zal gezegd worden dat het onrechtvaardig is dat de mensen op het platteland evenveel betalen als in de Randstad, terwijl zij veel minder rijden. De platte kilometerheffing zal juist

weerstand oproepen en geen draagvlak.

Daarom doet mijn fractie een voorstel voor een heffing die ook bepleit wordt door de Raad van advies voor de kilometerheffing, een rechtvaardige heffing, die ook effectief is en erop gericht is rond de steden in de Randstad en rond de steden in Brabant en Gelderland, waar de files staan, effectief te zijn. Daardoor zal zij ook draagvlak krijgen. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kilometerheffing essentieel is binnen de strategie voor bereikbaarheid, verwoord in de trits beprijzen, benutten, bouwen, én voor het behalen van milieudoelen voor verkeer;

overwegende dat bij het behalen van de doelen voor milieu en bereikbaarheid van stedelijke gebieden een kilometerheffing die gedifferentieerd is naar tijd, plaats en milieu het meeste effect zal sorteren;

overwegende dat de regering vooralsnog volstaat met een zogenaamde "platte" heffing;

overwegende dat uit het advies van de Raad van advies voor de kilometerheffing blijkt dat het draagvlak voor een invoering in één keer van een gedifferentieerde heffing groter is dan voor een stapsgewijze invoering;

verzoekt de regering, bij het ontwikkelen van het instrument van de kilometerheffing uit te gaan van de invoering in één keer van een kilometerheffing die gedifferentieerd is naar tijd, plaats en milieu,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 54 (27455).



De heer Hofstra (VVD): Voorzitter. Ik zou mijn motie op stuk nr. 17 willen

intrekken en daarvoor in de plaats een nieuwe motie willen indienen over een kilometerheffing voor vrachtwagens. De Duitsers zullen over een jaar een ingewikkeld systeem gaan invoeren voor vrachtwagens in Duitsland. Dit vormt een ernstige bedreiging voor het wegtransport in Nederland. De minister is op dit punt, ondanks eerdere verzoeken, oorverdovend stil. Vandaar dat wij een motie willen indienen.

De voorzitter: De motie-Hofstra (27455, nr. 17) is ingetrokken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de in 2003 door Duitsland in te voeren vrachtauto-kilometerheffing op snelwegen de concurrentiepositie van het Nederlandse wegvervoer ernstig bedreigt;

voorts overwegende dat er ook Europees onduidelijkheid bestaat over de omvang van externe maatschappelijke kosten en het wegvervoer op dit moment meer externe kosten betaalt dan andere vervoerstechnieken;

verzoekt de regering:
- gelijktijdig met Duitsland eenzelfde kilometerheffing in te voeren voor uitsluitend vrachtauto's (ook buitenlandse) op snelwegen, op basis van budgettaire neutraliteit;
- gelijktijdig met Duitsland de eurovignetregeling op te zeggen;
- Duitsland te motiveren tot redelijke, budgettaire-neutrale prijzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 55 (27455).

De heer Hofstra (VVD): Voorzitter. De tweede motie die ik wil indienen, gaat over de heffing. Ik zeg met name tegen de heer Eurlings dat uitvoering van deze motie voor ons een voorwaarde is voor instemming met de kilometerheffing.

Hofstra

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het wenselijk is, de grondslagen van de autobelastingen te moderniseren door conform het Nationaal verkeers- en vervoersplan recht te doen aan de maatschappelijke prioriteiten milieu en veiligheid;

overwegende dat het wenselijk is, door variabilisatie van de autobelastingen te komen tot een eerlijke prijs voor autorijden, te weten betalen naar gebruik en niet meer naar gewicht, waarde en afmetingen van de auto;

nodigt de regering uit, bij de verdere uitwerking de hoogte van het kilometerbedrag te baseren op de grondslagen:

- eenderde deel milieu (verbruik en uitstoot van uitlaatgassen per gereden kilometer);
- eenderde deel veiligheid voor alle weggebruikers;
- eenderde deel beslag op infrastructuur, gelijk voor alle personenauto's (een auto is een auto);

waarbij de aankoop van schone en veilige auto's wordt gestimuleerd door de grondslagen periodiek te herijken, de wegenbelasting en de BPM volledig worden afgeschaft en de totale opbrengsten van de autobelastingen niet mogen stijgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 56 (27455).

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. Ik neem aan dat de heer Hofstra bedoelt dat mensen met een wat kleinere, normale auto veel meer gaan betalen dan mensen met grote, zware bakken.

De heer **Hofstra** (VVD): Dan begrijpt u de motie niet goed. Het hangt ervan af hoe schoon, zuinig en veilig ze zijn. Wij maken alleen geen onderscheid meer naar gewicht, afmetingen en prijs van de auto, omdat het beslag op de infrastructuur voor alle auto's ongeveer gelijk

is. Auto's hebben immers bepaalde standaardafmetingen. Wat u zegt, komt dan niet altijd uit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar u benoemt nu toch zo ongeveer alle elementen die nu een rol spelen, u laat er geen een weg. Dat betekent dat iemand die in een bescheiden, normale auto rijdt, meer zal moeten betalen, terwijl iemand met een stevige, zware bak minder gaat betalen. Een auto is een auto, zegt u immers.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, maar dan zouden zulke uitkomsten wel heel onlogisch zijn, want een kleine auto zal op het punt van het brandstofverbruik altijd gunstiger scoren dan een grote, zware auto.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter. Ik constateer dat wat ik zojuist in een interruptiedebat zei, juist is. De heer Hofstra concentreert zich op de uitwerking, hij gaat de grotere auto's wat meer bevoordelen en de kleinere iets minder. Hij verschuift de balans dus. Maar afgezien van de invulling, waarover hij wil praten, zegt hij dus wel dat dit project, dat miljarden gaat kosten, wat zijn fractie betreft kan doorgaan. En of de kosten nu wel of niet direct bij de autorijder in rekening worden gebracht, ze komen voor rekening van de belastingbetaler.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben niet veel angst voor variabilisatie van de autobelastingen. U bent daar blijkbaar wel bang voor, maar daar staat u in deze Kamer alleen in. Het is legitiem dat de VVD-fractie zegt dat zij, als men deze kant opgaat, een aantal nadrukkelijke opvattingen over de grondslag heeft. Overigens verwees ik daarnet al naar het antwoord van de minister op deze motie.

De heer **Eurlings** (CDA): Het gaat niet om angst maar om consistentie. Als u nu krokodillentranen huilt omdat er een bedrag van 260 mln gulden rondom het rekeningrijden is verspild, dan vind ik dat u ontzettend gemakkelijk meeholt in de nieuwe systematiek die miljarden gulden zal kosten. Het is duidelijk dat de VVD zegt: die kilometerheffing zal er komen, maar over de manier waarop dit moet worden ingevuld, gaan wij nog een beetje discussiëren. Dat is dan de conclusie van dit debatje.

De heer **Hofstra** (VVD): Daar ben ik het helemaal niet mee eens. Tijdens het algemeen overleg heb ik duidelijk gemaakt dat ik niet verwacht dat die heffing voor 2010 is ingevoerd omdat het een vreselijk ingewikkeld en duur systeem is. Natuurlijk werkt de VVD niet mee aan een systeem dat belachelijk duur wordt. Wij wachten de nadere uitwerking af.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): In de motie staat dat de BPM moet worden afgeschaft. Is dat geen dweilen met de kraan open? Als je dat doet, komen er over een aantal jaren 3 miljoen auto's bij, waardoor het verkeer gegarandeerd vast komt te staan. U stelt dingen voor waarvan u de consequenties niet overziet.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat valt wel mee. Nederland vormt een uitzondering voor de luxebelasting op auto's, waardoor auto's bij ons veel duurder zijn dan in het buitenland. Als wij uitsluitend het gebruik en niet het bezit willen belasten, durf ik duidelijk tegen de mensen in het land te zeggen: wees blij, bij de aanschaf worden auto's goedkoper. Uiteraard wordt de normale btw geheven, maar niet hoger dan dat. De hierdoor gegenereerde belastingopbrengst komt wel terug via een andere verdeelsleutel.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat begrijp ik. U doet alles voor de autorijder. Het gaat erom dat er 3 miljoen auto's bijkomen die straks allemaal vaststaan op het wegennet, hetgeen wij door de kilometerheffing willen voorkomen.

De heer **Hofstra** (VVD): Wij leven in een vrij land. De VVD is er blij om dat belastingen voor burgers enigszins verlaagd kunnen worden. En als men daarvoor een auto wil kopen, heb ik niet de behoefte om te zeggen dat dit niet mag.

□

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter. Het afgelopen jaar is vaak over de kilometerheffing gesproken. Deze heffing staat ook wel bekend als de "Hofstraheffing". Tijdens het laatste algemeen overleg heb ik de discussie afgesloten met de constatering dat deze heffing op het punt van beprijzing het beste is dat met deze coalitie bereikt kan worden.

Van Heemst

Op zichzelf zit er veel kracht in de voorstellen waarmee deze minister samen met haar collega van Financiën naar de Kamer is gekomen. Die kracht zit in de keuze voor een gefaseerde aanpak waarbij op een overzichtelijke wijze naar de eerste fase wordt toegewerkt. Ook zit de kracht in een behoorlijk breed politiek draagvlak. Het blijkt dat vooral het CDA bij deze discussie een vreemde eend in de bijt is, hoewel je je ook moet afvragen, als je het verkiezingsprogramma van het CDA leest, hoe vreemd die eend is. Dit geeft meer ruimte dan wij tijdens het algemeen overleg dachten om, als de nood aan de man is, met vereende krachten verder te gaan na 15 mei. De heer Eurlings deed toen flinke en ferme uitspraken.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik neem aan dat de heer Van Heemst de prioriteit van het CDA kent. Wij zeggen zowel bij het rekeningrijden als bij de kilometerheffing dat het niet realistisch is om mensen in de spits meer te laten betalen als zij geen alternatief hebben. Er zijn geen alternatieven, de wegen staan vol en het openbaar vervoer zit vast. Wij vinden dat nu niet een dergelijk duur systeem moet worden opgetuigd. De prioriteiten moeten elders liggen. Dit is toch een duidelijke keuze? U kunt het er niet mee eens zijn, maar u moet ons recht doen. Wij gaan met een duidelijke keuze de verkiezingen in en dat kunt u niet van iedere partij hier zeggen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij praten nu niet over de moed van de heer Hofstra om zijn naam aan deze heffing te verbinden. Wij spreken nu over het verkiezingsprogramma van het CDA waarin niet staat dat de kilometerheffing wordt afgewezen. Wel wordt daarin ruimte gelaten om de heffing onder een aantal voorwaarden mee te helpen invoeren. Dat is de tekst die de heer Van der Steenhoven op uw verzoek, mijnheer Eurlings, hier nog eens even luid en duidelijk heeft voorgelezen. Ik ben hem daarvoor erkentelijk want met die tekst in de hand zijn uw opmerkingen over wat het CDA wil een beetje ongeloofwaardig. Ik blijf bij mijn conclusie dat de aanpak van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Financiën goed is. Het is een gefaseerde aanpak; laten wij het nu maar stap voor stap doen. Daarvoor

bestaat een brede politieke steun. Misschien kunnen wij het CDA ook nog over de streep trekken. Er is in ieder geval ook sprake van een breed maatschappelijk draagvlak. De PvdA heeft in de debatten aangegeven dat wij graag verder zoeken naar een zodanige vormgeving van die heffing, dat er recht gedaan wordt aan een aantal belangen en zorgen zoals wij die geformuleerd hebben. Ik wijs in dit verband op de positie van automobilisten in provincies waar weinig openbaar vervoer voorhanden is.

De heer **Hofstra** (VVD): Waarom wordt de heer Van Heemst anders behandeld dan de andere woordvoerders, voorzitter? Hij moet een motie indienen!

De **voorzitter**: Ik weet niet wat u bedoelt. In welke zin wordt de heer Van Heemst anders behandeld dan de anderen?

De heer **Hofstra** (VVD): Hij staat een beetje algemeen te praten en er komt blijkbaar geen motie.

De **voorzitter**: Hij is door zijn twee minuten heen. Ik ga hem nu daaraan herinneren, dus in dat opzicht wordt hij precies hetzelfde behandeld als u. Als hij een motie wil indienen, moet hij dat nú doen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja, je hebt de Hofstrahffing en de Van Heemstspreekijdregeling!

De **voorzitter**: Nee, absoluut niet. U dient nu uw motie in!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik zal nu mijn motie gaan voorlezen. Daarin wordt aangegeven hoe wij denken dat je mobilisten in provincies met weinig openbaar vervoer recht zou kunnen doen en ook groepen die helemaal afhankelijk zijn van de auto, zoals bijvoorbeeld gehandicapten. Bovendien kan er misschien een oplossing gevonden worden voor de problematiek van auto's met een buitenlands kenteken.

De **voorzitter**: U dient nu uw motie in.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er voordelen zijn verbonden aan een kilometerheffing die pas ingaat na bijvoorbeeld 5000 km;

overwegende dat daarmee recht gedaan wordt aan de belangen van automobilisten in provincies met weinig openbaar vervoer, aan de positie van groepen die afhankelijk zijn van de auto zoals gehandicapten en aan de problematiek van auto's met een buitenlands kenteken;

overwegende dat met een dergelijke heffingsvrije voet milieuwinst is te behalen;

verzoekt de regering, dit voorstel, eventueel met een aantal varianten, uit te werken en daarover te rapporteren vóór de indiening van het desbetreffende wetsvoorstel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 57 (27455).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik had eigenlijk een motie van de heer Van Heemst verwacht conform het verkiezingsprogramma van de PvdA. Daarin staat namelijk dat de Partij van de Arbeid is voor een heffing naar tijd, plaats en milieubelasting. Ik merk echter dat zo'n motie nu niet wordt ingediend. Hoe komt het dat de heer Van Heemst hier niet opereert conform wat hij eigenlijk vindt?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb u al een paar keer uitgelegd – vandaag, vorige week, een halfjaar geleden – dat wij nu samen met D66 en de VVD hebben gekozen voor een gefaseerde aanpak. Daarmee kunnen wij aan het slot van deze kabinetsperiode heel goed uit de voeten. Laten wij maar eenvoudig beginnen; daar is draagvlak voor en dat is vele malen verstandiger dan de grote sprong vooruit die u wilt maken, collega Van der Steenhoven, en die ook in ons programma staat. Dat is

Van Heemst

echt iets moois voor later. Daarom staat het ook in een verkiezingsprogramma. Wij moeten kijken wat daarvan dan weer terecht komt in een regeerakkoord.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp dat u een belastingvrije voet introduceert, gebaseerd op aantallen kilometers. Bent u niet bang dat wij daarmee de zoveelste appel aan de boom van de armoedeval gaan hangen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij introduceren een regeling waarbij de eerste 4000, 5000 of 6000 km gratis gereden kunnen worden omdat wij denken dat daaraan een aantal voordelen zitten. Ik geef u graag toe dat er wellicht ook nadelen zijn. In de motie wordt de minister gevraagd, deze gedachte eens verder uit te werken, misschien met een aantal varianten. Dan krijgen wij vanzelf wel zicht op de voor- en nadelen. Ik vind het bijvoorbeeld een geweldig groot voordeel dat je af bent van het probleem van mensen met een auto met een buitenlands kenteken. Ik vind het ook een groot voordeel dat met deze vormgeving van de heffing volgens het RIVM een flinke extra reductie van de milieubelasting kan optreden. Ik ben het ook met u eens dat wij moeten kijken naar mogelijke nadelen.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter. D66 neemt het hele pakket maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid in Nederland zeer serieus. Het gaat dan om zowel benuttingsmaatregelen als beprijzingsmaatregelen als versterking van het collectief vervoer, met name een snelle verbinding tussen de grote steden in de Randstad, als andere investeringen in wegvervoer en collectief vervoer. Al die dingen hangen volgens ons met elkaar samen en zo zullen wij dat ook steeds bezien. De kilometerheffing is daarbij één element waarmee de minister serieus bezig lijkt te zijn. Er is alleen nog wat onhelderheid over de financiering. Ik hoop dat dat snel wordt opgelost, al was het maar omdat wij dan ook de doorrekening van onze verkiezingsprogramma's voor elkaar kunnen krijgen.

D66 heeft in dit stadium, naar ik hoop tot uw genoegen, geen behoefte aan het indienen van

moties en al helemaal niet het soort moties van een gezelligheids- en stoorzendergehalte die ik hier net langs zag komen. Wij wachten liever met belangstelling op het wetsvoorstel en op informatie over de financiële kant van zowel de kilometerheffing als het rondje Randstad. Daarnaast hoop ik dat het duidelijk is dat de huidige vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers, waarvoor D66 de aanvoerder was, volgens ons ook moet worden overgezet in de nieuwe kilometerheffing.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Een heleboel moties zijn weer de oogst van dit debat. Ik waardeer de opstelling van mevrouw Giskes. Op dit moment praten wij over de voortgangsrapportage. Het wetsvoorstel dat de structuur van de kilometerheffing regelt, ligt nog bij de Raad van State. Daar gaan wij nog uitvoerig over praten. De fiscale invoering komt pas aan de orde in een wetsvoorstel dat volgens de planning pas aan het eind van het jaar wordt gemaakt. Dat gaat dan ook naar de Raad van State en zal dus pas volgend jaar worden besproken. Ik vind al die vergezichten in die moties prachtig, maar zij zijn wel voorbarig. Laten wij ervoor zorgen dat wij op tijd fatsoenlijke wetgeving bespreken.

Tijdens het algemeen overleg heb ik al gezegd dat over het fiscale gebouw moet worden gesproken met de minister van Financiën en niet met de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik heb zorgen genoeg, meer dan genoeg. Als de heer Hofstra bijvoorbeeld van mening is dat er een ander fiscaal regime moet komen, dan kan hij dat vinden, maar dan moet hij mijn collega van Financiën daarop aanspreken en niet mij. Ik vind dat dus een heel verkeerde volgorde. Ik heb in het debat al gezegd dat ik het raar vond dat ik daar alleen zat. Ik vind echt dat men niet met mij moet praten over verandering van belastingplannen, want daarover ga ik in eerste aanleg niet. Het is natuurlijk wel kabinetsbeleid, maar men moet met de juiste persoon het juiste debat aangaan.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp deze redenering wel, maar dan is het mij onduidelijk waarom de minister de discussie over de behandeling

van oldtimers heeft opgerakeld zonder dat dit in de stukken stond. De bewindslieden van Financiën zijn daar blijkbaar ook niet mee akkoord.

Minister **Netelenbos**: In de voortgangsrapportage staat dat alle auto's vallen onder het regime, behalve de museale auto's. Dat is in het kabinet besproken. Wij hebben afgesproken dat het hele fiscale gebouw ongewijzigd blijft. Het is immers geen aanleiding à la de kilometerheffing om het belastingplan te veranderen. Je kunt wel een separate aanleiding hebben om het belastingplan te veranderen. Het gaat hierbij wel om kabinetsbeleid, omdat wij vrezen dat niet alleen de liefhebbers maar meer mensen in die oude auto's gaan rijden. Het zijn immers wel de gevaarlijke auto's. Ik zag ook die moeder met dat kindje in De Telegraaf, maar die auto heeft geen beschermingskooi en geen airbags. Die auto is gevaarlijk. Mijnheer Hofstra, je moet verder kijken dan je neus lang is.

Ik kom dan op de moties. Ik blijf het een beetje flauw vinden dat de heer Eurlings steeds met die 260 mln gulden voor het rekeningrijden komt, zoals ook in zijn motie op stuk nr. 49. Dat bedrag is uitgegeven in de periode 1996 tot 2002. Natuurlijk klinkt het allemaal dramatisch, maar die hoge snelheid van hem kost meer. Dat blijf ik dan ook maar herhalen. Ik ontraad de Kamer daarom aanneming van de motie, die alleen maar tot vertraging leidt. Ik moet immers verder met de marktpartijen. Mijn stappenplan is bekend: wij gaan nu tenderen. Daarbij gaat het overigens niet om grote bedragen, aangezien het alleen om een ambtelijke organisatie gaat. De markt gaat zijn werk doen, komt met uitkomsten, maar we gaan niet stoppen om af te wachten of al of niet wordt meegedaan in de volgende regering. Wij gaan rustig door.

Ik kom toe aan de motie op stuk nr. 50. Er staat in de stukken dat de financiële positie van de provincie ongewijzigd blijft. Wij nemen dat via een vaste heffing op in de rekening die men krijgt per kilometer. Ik spreek dan over een tijdstip liggend tussen 2004 en 2006. Maar iedere provincie behoudt het recht, het eigen belastingregime te handhaven. Iedere inwoner die geregistreerd staat in een provincie, krijgt dát bedrag dat past bij zijn provincie.

Netelenbos

Daar verandert derhalve niets. Het zou natuurlijk wel interessant kunnen zijn – dat is aan het nieuwe kabinet – om eens ten principale na te denken over het belastingregime van de provincies. Immers, het uitsluitend aanspreken van kentekenhouders is niet zo erg logisch. Dus hebben we besloten, nog eens met het IPO te praten over de vraag of dat wellicht op termijn zou moeten worden veranderd. Maar dat zullen wij niet meer beslissen, dus hier verandert niets. De motie ondersteunt het beleid, zodat ik haar niet nodig vind. Het hangt van de indieners af of zij vinden dat zij daarvoor de motie nodig hebben.

De motie op stuk nr. 51 van de heer Eurlings gaat over de buurlanden. Duitsland gaat een variabele kilometerheffing invoeren voor het vrachtverkeer, terwijl België niets doet. Ik kan natuurlijk wel in overleg treden met België, maar het leggen van mijn lot in handen van de Belgen leidt tot vertraging. Dat doe ik dus niet. Ik vind deze motie derhalve niet verstandig, zodat ik de Kamer aanneming ervan ontraad.

Over de motie op stuk nr. 52 van de heren Eurlings en Van Heemst zeg ik het volgende. In de allereerste plaats was er eens een minister van Financiën die Hofstra heette, een minister van financiën met een zeer grote naam. Als wij een Hofstra-heffing invoeren voor het fiscale regime, denkt iedereen dat het over die minister van Financiën gaat, terwijl de arme man zelf nergens meer van afweet. Dat lijkt mij een argument om niet voor deze motie te zijn. Daarnaast zou het merkenrecht wellicht met zich mee kunnen brengen dat de heer Hofstra niet zomaar zijn naam verleent aan een heffing. Ten slotte heeft de heer Hofstra dictatoriale neigingen. Hij beweert immers dat, als hij zijn naam aan die heffing verleent, deze precies op zijn manier moet worden uitgevoerd. Dat is niet democratisch, zodat ik de Kamer aanneming van deze motie zeer ontraad.

De motie van de heer Stellingwerf op stuk nr. 53 gaat over tijd en plaats. Het zal hem niet verbazen dat ik van mening ben dat we zo snel mogelijk variabel moeten gaan implementeren, wat al ingewikkeld genoeg is. Als dat inderdaad in 2006 lukt, moeten we alsdan bezien of we verder willen gaan. De vraag of dat zo is, is dan aan de Kamer en het kabinet gezamenlijk. De heer

Stellingwerf bewijst het proces dus geen dienst, zodat ik de Kamer aanneming van deze motie ontraad.

De motie van de heer Van der Steenhoven op stuk nr. 54 gaat eigenlijk over hetzelfde, zodat ik de Kamer aanneming van die motie eveneens ontraad.

Over de motie van de heer Hofstra op stuk nr. 55 merk ik het volgende op. Het is de bedoeling dat wij gelijktijdig met Duitsland een kilometerheffing gaan invoeren voor het vrachtverkeer. Verder is het de bedoeling dat dan het eurovignet wordt opgeheven, waarmee wij daarin dus niet meer participeren. De heer Hofstra zei tussen neus en lippen dat ik op dat punt ooverdovend stil ben, wat absoluut niet waar is. Mijn ambtenaren zitten bijna maandelijks in Berlijn om te praten over de implementatie. In Duitsland ligt het momenteel allemaal nog vrij ingewikkeld. De minister-president van de meest betrokken bondsstaat was hier, en wist te melden dat er nog een lastig debat loopt tussen de Länder en de bondsregering over de middelen. Het is namelijk de bedoeling dat de opbrengsten worden besteed aan de infrastructuur. Daarnaast wordt nog over de omvang van het bedrag gesproken. Ik kan niet voor de Duitse muziek uitlopen. Maar samen met Duitsland gaan wij op pad, wat ook zal moeten gelden voor Denemarken en de Benelux, omdat die deel uitmaken van het eurovignet.

De heer **Hofstra** (VVD): Maar de minister realiseert zich toch wel dat de mogelijkheid aanwezig is dat de Duitsers het snel invoeren? Wij hebben nog negen maanden de tijd om het eurovignet op te zeggen. Gebruiken wij dan nog hetzelfde systeem? De marktuitvraag is in Duitsland immers al gedaan, maar dan gaan we toch niet weer een eigen kastje ontwikkelen, wil ik hopen?

Minister **Netelenbos**: Dat moet uiteraard compatibel zijn, want je kunt een internationaal vrachtvervoerder niet vragen om overal een ander systeem in de auto in te bouwen. Daarom zitten wij hier bovenop. Er zal ook genotificeerd moeten worden, want Duitsland kan dit niet zomaar zonder "Brussel" doen. Men denkt daar nog steeds dat het per 1 januari 2003 kan, maar dat geloof ik niet. De notificatieprocedure

is immers nog niet gestart. Wij zitten hier bovenop. Het debat over budgettaire neutraliteit is op dit moment een Duits debat. Duitsland praat in tegenstelling tot Nederland uitsluitend over de grote autosnelwegen en dus niet over het onderliggend wegennet. De opbrengst daarvan is bedoeld voor verbetering van de infrastructuur. Wij kunnen de Duitse onderbouwning van budgettaire neutraliteit dus niet volgen; het is wel zo dat het eurovignet stopt op het moment dat er sprake is van budgettaire neutraliteit. Ik merk bij de vervoerders in Nederland tot nu toe redelijk veel steun voor onze strategie. Laten wij dus niet ineens doen alsof er een probleem is. Ik zit er echt bovenop.

De heer **Hofstra** (VVD): De motie heeft het alleen over de Nederlandse snelwegen en gaat uit van budgettaire neutraliteit in Nederland. U moet proberen om de Duitsers zover te krijgen dat zij het ook budgettair neutraal doen, maar daar gaan zij zelf over. Wij beslissen hier over Nederland.

Minister **Netelenbos**: Dat staat niet in die motie. Er staat dat Duitsland gemotiveerd moet worden tot een redelijke, budgettair-neutrale prijs. Dat gaat helemaal niet over Nederland. In Nederland gaan wij uit van budgettaire neutraliteit; dat weet u. Voor de zware vrachtauto's gelden algemene regels die ook bij het eurovignet horen. Een heel zware auto van meer dan 20 ton valt onder een ander systeem dan een lichtere auto en ook daarbij geldt budgettaire neutraliteit in het licht van het eurovignet. Laten wij daarover praten wanneer wij er meer over weten. U hoeft mij niet aan te sporen, want ik ben actief genoeg.

Als de heer Hofstra over het fiscale regime – de wegenbelasting – inzake de automobiliteit in Nederland wil spreken, moet hij dat met de minister van Financiën doen. Ik ontraad dus de aanneming van deze motie of ik vraag de heer Hofstra om de motie in ieder geval aan te houden totdat hij met de minister van Financiën dat debat heeft gevoerd. Ik ben immers niet in de positie om dat debat te voeren. Ik ben bezig met de kilometerheffing; ieder zijn stiel.

De heer **Hofstra** (VVD): De motie die ik heb aangehouden, heb ik



Mevrouw Giskes (D66)

© M. Sablerolle – Gouda

ingediend bij de behandeling van het NVVP. Toen heeft de minister gevraagd om aanhouding van die motie tot het AO over de kilometerheffing; dat heb ik gedaan.

Minister **Netelenbos**: Jawel, maar u kunt het belastinggebouw niet met een motie veranderen. U moet met de minister van Financiën spreken over het belastinggebouw. Dat lijkt mij logisch.

De heer **Hofstra** (VVD): Waarom kan dat niet met een motie? Het is een heel vriendelijk verzoek aan de regering.

Minister **Netelenbos**: Het lijkt mij een tikkeltje te wild, amigo. U weet niet wat u aanricht. U hebt er nog nooit ten principale over gesproken. "Amigo" was Argentijns; dat begreep u natuurlijk wel.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik miste de achtergrondmuziek een beetje. Die stellige opvatting van de minister staat haaks op haar eerdere opmerking over de oldtimers, die nu zijn vrijgesteld van belasting. De vraag of zij onveilig zijn of niet, heeft daarbij terecht geen rol gespeeld. Het is dus niet logisch om dat element ineens te veranderen.

Minister **Netelenbos**: Daar heeft het kabinet in wijsheid over besloten.

Daar was dus ook de minister van Financiën bij.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat moet dan wel hier verdedigd kunnen worden, zonder verwijzing naar een kabinetsbesluit waar de verantwoordelijke bewindspersoon ons niets over heeft gemeld.

Minister **Netelenbos**: U hebt hem daar niet toe uitgenodigd; daar ben ik niet verantwoordelijk voor. Dat is een verantwoordelijkheid van de Kamer.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb een vraag over de motie op stuk nr. 56. Heeft de minister bezwaar tegen een uitleg van de motie die erop neerkomt dat de motie aangeeft hoe je zou kunnen omgaan met de differentiatie en dat die gedachte uitwerking behoeft? Je zou dan kunnen verkennen wat er verder vastzit aan een variant zoals wij die nu bespreken. Als de Kamer bij het aannemen van de motie van de minister van Financiën een notitie krijgt waarin dat heel duidelijk wordt gemaakt, kan de Kamer zo nodig met die minister over die notitie het debat vervolgen. Zou dat geen handzame oplossing zijn, amiga?

Minister **Netelenbos**: Het debat over vragen zoals: waarom maar een kwart van de BPM, wat is de

meerwaarde van meer BPM en wat zijn de eventuele schaduwkanten daarvan, komt terug. Dat kan ook geen kwaad. In de motie wordt echter al een antwoord gegeven. Daar staat "baseren op". Ik kan leven met de motie als die zo kan worden verstaan, dat ik aan de minister van Financiën vraag om alle denkbare varianten te verkennen en daarvan de voor- en nadelen op een rijtje te zetten. Dat kan ik doen. Dan moet de motie echter ingetrokken of aangepast worden. Ik zal dan het verzoek aan mijn collega doorgeleiden met de woorden dat de Kamer een en ander zou waarderen. Als de minister van Financiën het onverhoopt zou nalaten, hebben wij immers op het moment suprême, als wij over de wet komen te praten, te weinig materiaal in handen om verstandig te kunnen besluiten.

De heer **Hofstra** (VVD): De motie is niet gericht aan een bepaalde minister, maar aan de regering. Ik word ook een beetje flauw van dit soort discussies. De motie moet als volgt worden gelezen: als men niet aan het verzoek voldoet, krijgt de regering niet onze steun voor de kilometerheffing.

Minister **Netelenbos**: De heer Van Heemst heeft geprobeerd met een tussenmodel te komen, namelijk het bekijken van de verschillende voor- en nadelen. Dat lijkt mij altijd verstandig als het om belastingheffing gaat. Die moet immers niet wild en ruig worden ingevoerd. De heer Hofstra weet echter al het antwoord op de vragen. Ik moet dan ook de motie ontraden.

Mevrouw **Giskes** (D66): In het geval een en ander wordt doorgeleid naar de minister van Financiën, herhaal ik mijn verzoek om ook te kijken naar een model waarin de provinciale opcenten worden vervangen door een omslag op de OZB. Het is overigens goed om te weten dat de Kamer de minister van Financiën uitnodigt voor dit soort overleg. Hij heeft wat mij betreft een "standing invitation" als het over dit onderwerp gaat. Hij wijst dat echter af als niet nodig en verwijst daarbij naar minister Netelenbos als degene die de vragen kan beantwoorden.

Minister **Netelenbos**: Ik ben bereid de diverse vragen, ook die van de heer Hofstra, door te geleiden. Die

Netelenbos

heeft daar echter blijkbaar geen behoefte aan. Hij weet de antwoorden op de vragen immers al. Misschien is het goed als hij afweegt of het nuttig is om deze vragen in dit stadium alsnog door te geleiden naar de minister van Financiën. Het gaat immers over een wet die pas aan het einde van het jaar in concept zal verschijnen. De invoeringswet ligt nog niet bij de Raad van State. Er is dus nog alle tijd voor het doen van dit soort grote uitspraken, waarin men alles zegt zeker te weten. Ik wil de vragen doorgeleiden, ook die van de heer Hofstra. Hij wil dat volgens mij echter niet. Dat is een dilemma. Misschien bedenkt hij zich nog tussen nu en de stemming.

Tot slot ligt de motie van de heer Van Heemst voor, die in hetzelfde kader past. Ik kan absoluut niet overzien wat de consequenties van die motie zijn. Ik wijs erop dat de kilometers die de burgers in de verschillende provincies rijden, nauwelijks verschillen. Het beeld dat de arme Friezen of Drenten veel meer kilometers rijden dan de Brabanders klopt niet. De meeste kilometers worden gemiddeld gereden door de Flevolandse. Dat heb ik eerder al laten weten aan de Kamer. In Flevoland komt heel veel nieuwe infrastructuur te liggen, zoals de Zuiderzeelijn. Een en ander is goed te zien in de prachtige kaarten in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Dat komt allemaal wel goed. Ik ben echter bereid tot het verkennen van de voor- en nadelen. Aan de motie heb ik geen behoefte. Ik ben bereid het verzoek door te geleiden naar de minister van Financiën. Het gaat ook hier immers weer vooral over fiscale regelingen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter: Ik stel voor, op een nader te bepalen tijdstip over de moties te stemmen.

De heer Hofstra (VVD): Betekent dit dat wij niet morgen stemmen?

De voorzitter: De gedachte is om na het reces te stemmen en dus niet morgen. Het tijdstip zal nader worden bepaald.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet bijzondere opnemingen in psychiatrische ziekenhuizen (voorwaardelijke machtiging) (27289)**, en van:

- de motie-Buijs over de crisisopvang (27289, nr. 25);
- de motie-Buijs over een uniforme indicatiestelling (27289, nr. 26);
- de motie-Hermann c.s. over goedkeuring van het Verdrag van Oviedo (27289, nr. 27).

(Zie vergadering van 19 december 2001.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De voorzitter: Er zijn reeds twee termijnen van de kant van de Kamer en de regering geweest. Daarna zijn er nog amendementen ingediend. Er is nu alleen gelegenheid om op de laatst ingediende amendementen te reageren en om eventueel moties in te dienen.

De heer Dittrich (D66): Voorzitter. Dit is de afronding van een debat dat met name gaat over het amendement van de collega's Van der Hoek en Passtoors over de observatiemachtiging. Dat amendement is wederom aangepast. Ik heb daar nog wat vragen over, die ik graag wil stellen. Ik wil het volgende weten. Wat zijn de ijkpunten waaraan afgemeten wordt of de observatiemachtiging werkt en nuttig is? Dat blijkt niet uit de toelichting op het amendement op stuk nr. 29. Hoeveel mensen moeten er baat bij hebben, wil het nuttig zijn? Dat is natuurlijk een inschatting. Hoe wordt gemeten of zij er baat bij hebben? Anders kan ik het woord "nuttig" uit de toelichting niet verklaren.

Om goed te kunnen volgen hoe het met de observatiemachtiging gaat, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het wetsvoorstel van de regering om een voorwaarde-

lijke machtiging te introduceren, een door de meerderheid van de Tweede Kamer ingediend amendement om een observatiemachtiging mogelijk te maken is aanvaard;

overwegende dat daardoor mensen van wie niet vaststaat dat zij een psychiatrische stoornis hebben in de zin van de BOPZ en van wie niet vaststaat dat zij gevaarlijk zijn in de zin van de BOPZ, van hun vrijheid kunnen worden beroofd door hen drie tot vijf weken in een psychiatrisch ziekenhuis te observeren;

overwegende dat geen misbruik mag worden gemaakt van de observatiemachtiging;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat elke observatiemachtiging wordt geregistreerd en aan de inspectie wordt gemeld, waarbij de inspecteur actief dient te onderzoeken of de betreffende observatiemachtiging terecht is gegeven en terecht ten uitvoer wordt gelegd, alsmede te registreren of na ommekomst van de observatiemachtiging de patiënt met een voorlopige rechterlijke machtiging werd opgenomen of dat een voorwaardelijke machtiging werd opgelegd, dan wel welke nazorg ten behoeve van de patiënt werd georganiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 32 (27289).

De heer Passtoors (VVD): In de motie van de heer Dittrich staat dat de inspectie moet onderzoeken of de observatiemachtigingen terecht zijn afgegeven. Is dat niet een motie van wantrouwen tegen de rechter?

De heer Dittrich (D66): Nee, dat is niet een motie van wantrouwen tegen de rechter. Zoals bekend, heeft de inspectie in de BOPZ bevoegdheden om, ook in het geval van mensen die met bijvoorbeeld een rechterlijke machtiging of een IBS zijn opgenomen, naar het ziekenhuis toe te gaan en daar actief te controleren. Het is niet zozeer een motie van wantrouwen tegen de rechter, want de rechter geeft zo'n machtiging op een bepaald moment.