

Voorzitter

u bedoelt als u zegt: de minister moet zijn werk doen.

De heer **Atsma** (CDA): De minister heeft in een brief aan de Kamer aangekondigd wat hij zal doen. Hij is daarmee bezig, maar nu vragen de collega's een debat aan. Wij hebben geen behoefte aan zo'n debat. De minister moet gewoon zijn werk doen. Hij zal zich aan zijn toezegging houden.

De heer **Rijpstra** (VVD): De VVD-fractie heeft geen behoefte aan een debat. Wij hebben hierover gesproken in de procedure-vergadering. Er was geen meerderheid voor dit verzoek, maar de collega's hebben natuurlijk het recht om dit hier opnieuw ter discussie te stellen.

De heer **Hermans** (LPF): Ik sluit mij aan bij de woorden van de laatste spreker. Wij hebben geen behoefte aan een debat.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Mijn fractie sluit zich aan bij het oorspronkelijke verzoek om over dit onderwerp een debat te voeren.

De **voorzitter**: U kent mijn opvatting. Als er wordt gevraagd om een debat, stel ik voor, dat dit debat wordt gehouden. Aan de andere kant heb ik er moeite mee om de besluitvorming van de commissie te doorkruisen.

De heer **Tichelaar** (PvdA): Voorzitter. Ik heb mijn verzoek aan de commissie voorgelegd. Er is geïncventariseerd welke fracties wel of geen behoefte hebben aan een debat. De fracties van de VVD en het CDA hebben zich tegen dit verzoek uitgesproken. De voorzitter van de commissie heeft vervolgens geconcludeerd dat ik de vrijheid had om dit verzoek in de plenaire vergadering in te brengen. Er is echter geen formeel besluit genomen.

De **voorzitter**: Laat er geen misverstand over bestaan: u heeft uiteraard de vrijheid om uw verzoek hier in te brengen.

De heer **Atsma** (CDA): Voorzitter. Er is inderdaad geen besluit genomen. De gevoelens zijn gewisseld waarbij de CDA-fractie ook namens andere fracties heeft gesproken. Dit was

voor de heer Tichelaar kennelijk aanleiding om dit verzoek alsnog hier in te dienen. In de commissie bestond er geen meerderheid voor dit debat en vervolgens is het verzoek doorgeschoven naar deze regeling van werkzaamheden. Als er gisterenmiddag een meerderheid was geweest, had de commissie op dat moment wel besloten tot een debat.

De **voorzitter**: Dit is mij te onduidelijk. Ik kom daarom terug op mijn hoofdlijn: ik stel aan de Kamer voor om aan het verzoek van de heer Tichelaar te voldoen. Ik stel voor, dit debat hedenavond te houden, omdat de minister morgen niet aanwezig is. Verder stel ik voor, de spreektijd vast te stellen op maximaal 2 minuten per fractie.

De heer **Atsma** (CDA): Volgens onze informatie is de minister vandaag in Brussel. Het VAO over dierenwelzijn is daarom voor morgenavond geagendeerd, want dan is hij weer terug.

De **voorzitter**: Wij zullen nagaan wanneer de minister beschikbaar is. Ik laat u zo spoedig mogelijk weten wanneer dit debat zal worden geagendeerd.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Ten Hoopen.

De heer **Ten Hoopen** (CDA): Voorzitter. Namens de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat vraag ik u om het verslag van het algemeen overleg over de bergingsproblematiek op de agenda te plaatsen, zo nodig na het reces.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan dit verzoek te voldoen. Dit onderwerp zal worden toegevoegd aan de agenda voor de vergadering in de eerste week na het reces.

Aldus wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over toezegging informatie naar aanleiding van algemeen overleg over fiscale regels d.d. 11 februari 2004.**

De beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat ik streng de hand zal houden aan de afgesproken spreektijden.

□

De heer **Crone** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Ik ben blij dat wij dit debat kunnen voeren, want het algemeen overleg van vorige week was wel heel bijzonder. De beste typering van dit overleg is dat het leek op een parodie van Jansen&Jansen uit Kuifje want als een van hen zegt "Het zit zo", zegt de ander "Nee, nee" en herhaalt vervolgens precies dezelfde boodschap. Het was echter een slechte parodie van de bewindslieden, want de minister en de staatssecretaris spraken elkaar volkomen tegen, aangezien ze beiden een totaal ander beeld gaven van de effecten van het autopakket op het milieu en de files.

De staatssecretaris zei dat het allemaal wel meeviel en dat uit een monitor wel zou blijken hoe een en ander uitwerkt. Mevrouw Peijs zei echter glashelder dat het negatief zou uitwerken, omdat de fileproblematiek in de spits door dit pakket met 10% toeneemt en het milieu er schade door ondervindt. Overigens zei zij dat terecht, want wat zij zei, is in overeenstemming met de werkelijkheid en de beschikbare studies.

Ik was getroffen door de opmerking van de heer Pieper in Het Financieel Dagblad dat de heer Hofstra eindelijk om is, nadat hij twaalf jaar tegen is geweest. Zijn voorstel kent echter een invoeringsplan van 12 jaar, zodat de heer Hofstra er verantwoordelijk voor is dat het 24 jaar duurt voordat er een variabilisatieheffing komt. Mijn fractie is een voorstander van een dergelijke heffing en ik zal dan ook mijn best doen om ervoor te zorgen dat het niet 24 jaar hoeft te duren.

Uit een bericht in de Volkskrant van vanmorgen blijkt wel dat werkgevers en werknemers heel goed weten hoe ze de fiscale gevolgen van het autopakket moeten regelen. Zo wordt de belastingvrije kilometervergoeding van 18 cent per kilometer gehandhaafd op het oude niveau van 28 cent per kilometer. Er zijn zelfs bedrijven die de vergoeding verhogen naar 35 cent, zodat het netto effect na belastingen voor de werknemer hetzelfde blijft. Er is dus

Crone

wel degelijk een vervelend effect op de mobiliteit. Tegelijkertijd levert het de overheid ook extra geld op voor de rijksbegroting, want zowel de werkgever als de werknemer moet hierdoor meer loonbelasting betalen.

Zoals in het najaar al is voorspeld, lokt het autopakket ook extra vergoedingen voor het woon-werkverkeer uit. Als wordt toegestaan dat de kosten voor het woon-werkverkeer voor de korte en lange afstand belastingvrij mogen worden vergoed, gebeurt dat natuurlijk ook.

Een ander effect is dat er steeds meer gebruik wordt gemaakt van lease-auto's. Door de maatregelen worden dergelijke auto's sowieso goedkoper, maar inmiddels is het zelfs in veel gevallen goedkoper om mensen een lease-auto te geven in plaats van een autokostenvergoeding.

Voorzitter: Rijpstra

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter. Staatssecretaris Wijn had dit ook kunnen weten, want als er een bedrijfstak is waarbinnen hierover enorm wordt geruzied, is dat wel de belastingdienst. Ik kreeg zojuist een pamflet van de AbvaKabo onder ogen, waaruit dat eens te meer bleek. Ik heb hierover tot twee keer toe een vraag gesteld in het algemeen overleg, maar beide keren kreeg ik geen antwoord. Ik wil nu echter wel een antwoord krijgen op de vraag hoe de staatssecretaris dit zal oplossen binnen de belastingdienst zelf. Ik vraag dat met zoveel nadruk, omdat er aanhoudende berichten zijn dat het zeer demotiverend werkt en dat mensen weigeren om gebruik te maken van de auto. Het gevolg hiervan is wel dat de belastingdienst zijn werk niet goed meer kan doen.

Het kabinet heeft een onbegrijpelijke brief geschreven over de indexatie. In deze brief valt namelijk te lezen dat de helft van het negatieve effect verdwijnt als wordt afgezien van indexatie. Die indexatie is echter helemaal niet in de wet opgenomen en daarom dacht ik, en velen met mij, dat ze niet meegenomen zou zijn in de berekeningen en niet geschrapt kan worden. Alleen nieuw beleid kan tot een positief effect leiden.

Een en ander is bevestigd in de brief van het CPB, de AVV en het Milieu- en natuurplanbureau. Het kabinet trekt in zijn brief echter een

heel andere conclusie, want men doet of die indexatie wel in de sommetjes was meegenomen. Hierdoor komt men op een flagrante manier in strijd met de brief van de instituten die schrijven dat in deze berekeningen beide bedragen niet zijn geïndexeerd. De Wet op de loonbelasting kent immers geen artikel voor indexering. Verderop in hun brief schrijven zij bovendien dat in de algemene modellen van de AVV voor het mobiliteitsplan wel is voorzien in indexering. In de berekeningen van de file-effecten is dus geen indexatie verdisconteerd.

In het slot van de brief geeft minister Peijs dus een verkeerde interpretatie van de feiten. De indexatie mag volgens mij namelijk niet worden opgevoerd als argument. Ik verwacht dat de minister hierover een heldere uitspraak zal doen, want het is het een of het ander.

Het is een vervelende zaak dat de stukken van het CPB en andere instituten, die al in oktober beschikbaar waren, niet naar de Kamer zijn gezonden. De Kamer had namelijk wel degelijk om deze stukken gevraagd. Ik wil dat deze stukken alsnog worden toegevoegd aan het dossier en daarom vraag ik de bewindslieden om de Kamer per ommegaande de berekeningen te sturen die toen zijn gemaakt. Ik weet dat het concepten waren, maar voor de bespreking van een belastingplan is het nodig dat alle stukken die relevant kunnen zijn, aan de Kamer beschikbaar worden gesteld. Ik meen dat wij dergelijke stukken in het vervolg op tijd moeten krijgen.

Ten slotte vraag ik de minister en de staatssecretaris om vóór 17 mei een inventarisatie aan de Kamer te sturen. De berichten zijn dat vergoedingen hoog blijven, dat er nieuwe vergoedingen bijkomen en dat er lease-auto's worden gebruikt. Het is niet nodig om uitvoerige effectberekeningen bij te sluiten; het is voldoende om aan de sociale partners te vragen hoe een en ander is ingevuld. Verder is nu wel zeker dat dit beleid slecht is voor het milieu en de files. Ik vraag daarom ook om voorstellen om op deze punten te repareren, uiterlijk voor de behandeling van het belastingplan. Ik verzoek de bewindslieden in elk geval om een rapportage vóór 17 mei zodat wij precies weten op welke wijze de sociale partners het probleem hebben opgelost en op

welke wijze wij daarop kunnen reageren.

□

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Vorige week waren wij getuige van een historisch debat. De minister van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën reden frontaal op elkaar in. Boem. Ik vond het eerlijk gezegd verbijsterend, knullig en amateuristisch. Ik vond het knoeiwerk. Ik begrijp uit de krant dat de minister-president inmiddels beide bewindslieden een standje heeft gegeven. Laat ik het dan voor de laatste keer eens zijn met de minister-president. Hoe is het immers mogelijk dat het kabinet zich op een belangrijk onderwerp als de beprijzing van het wegverkeer uit elkaar speelt.

De minister van Verkeer en Waterstaat sprak wel de juiste woorden. Het mobiliteitsbeleid van dit kabinet wordt doorkruist door het fiscaal beleid van dit kabinet. Zo is het inderdaad. De files nemen toe en het milieu verslechtert dankzij het onzalige autopakket van staatssecretaris Wijn. De GroenLinks-fractie en collega's uit de oppositie hebben dit in het afgelopen najaar bij de behandeling van het autopakket uitvoerig geconstateerd en daarover opheldering gevraagd. Nu blijkt dat het reeds is ingevoerd terwijl de minister van Verkeer en Waterstaat ons gelijk geeft. Daar mag het wat ons betreft niet bij blijven. De vervuiler moet betalen en het kabinet moet dus zelf de schade snel herstellen. Om die reden heb ik de motie van de heer Crone gesteund. Ik verwacht dit voorjaar nieuwe voorstellen om de negatieve effecten van het autopakket op milieu en file te compenseren, tot op de laatste cent nauwkeurig.

Ik kom op de indexatie van de onbelaste kilometervergoeding. Dat punt kwam als een konijn uit de hoge hoed als compensatie van de file-effecten. Voor de berekening van de effecten van het fiscale autopakket is dat echter volstrekt irrelevant; daarin speelt de indexatie geen rol. In de brief van de AVV, die medeondertekend is door de heer Don, wordt dat bevestigd. De effecten van het autopakket op file en milieu staan dus recht overeind. Uit de brief blijkt echter tot mijn verbijstering dat de AVV een basisscenario met ongewijzigd beleid

Vendrik

hanteert waarin de kilometervergoeding, of die nu 15 of 18 eurocent is, wordt geïndexeerd, terwijl staand beleid is dat deze vergoeding niet wordt geïndexeerd. Mijn vraag aan de minister van Verkeer en Waterstaat luidt: hoe kan dit? Hoe kan de AVV besluiten dat indexatie staand beleid is, terwijl dat in de Kamer nooit is afgesproken. Dat punt is ook niet vastgelegd in fiscale wetgeving.

De gevolgen van deze stap zijn bizar. In het basisscenario wordt indexatie verondersteld en nemen de files op papier toe. Vorige week presenteerde de minister van Verkeer en Waterstaat echter krachtig de zogenaamd "nieuwe maatregel" om niet te indexeren. Dat is echter geen nieuwe maatregel, maar staand beleid. Op papier nemen de files dus toe en op papier nemen de files vervolgens af, hetgeen gepresenteerd wordt als een maatregel tegen het autopakket van de staatssecretaris. Ik wil af van deze flauwekul want dit gaat nergens meer over. De onderzoeksinstituten maken niet uit wat staand beleid is; dat doen Kamer en kabinet. Ik hoor graag dat de minister van Verkeer en Waterstaat dat bevestigt en het communiceert naar de instituten. Dan zijn wij verlost van dit volstrekt onzinnige debat.

Wat betreft de variabiliteit, de kilometerheffing en de beprijzing moeten de VVD-fractie en de heer Hofstra met de billen bloot, zelfs als het grote billen zijn. In het regeerakkoord is de gang naar de kilometerheffing geblokkeerd, met dank aan de VVD. Nu roept de heer Hofstra van diezelfde VVD dat het kabinet treuzelt en dat het moet opschieten. Hij dient een eigen plan in. Voorzitter, hoe heb ik het nou?

De coalitiepartijen hebben het zichzelf intussen onmogelijk gemaakt om snel met een kilometerheffing te komen. Kijk naar de regeerakkoorden van Balkenende I en II. Daarin wordt de invoering van de kilometerheffing afhankelijk gesteld van het moment waarop de bereikbaarheid is verbeterd. Trouw als hij is aan het regeerakkoord heeft de staatssecretaris dat nog eens netjes opgeschreven. Wij weten allang dat je dan kunt wachten tot sint-juttemis. Staatssecretaris Wijn laat de boel nog verder in het honderd lopen door zijn beroemde autopakket in te dienen waardoor de files nog meer toenemen. Op die manier komt die kilometerheffing er nooit. Daar had

de heer Hofstra volstrekt gelijk in. Bravo, mijnheer Hofstra, voor het nieuwe inzicht dat bij u is doorgebroken! Wij moeten dus een beetje gaan bevorderen dat het kabinet inderdaad ruimte krijgt om de ambtelijke voortvarendheid te laten aansluiten op nieuwe politieke voortvarendheid, want daar ontbrak het aan in dit debat. Daarom wil ik tot slot een motie indienen.

De voorzitter: U hebt twee termijnen en het is gebruikelijk om moties in de tweede termijn in te dienen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik doe mijzelf tekort door af te zien van een tweede termijn.

De voorzitter: Normaal doet u dat niet. Het debat verloopt zoals het hoort als u uw motie na het antwoord van de bewindslieden in de tweede termijn indient.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): U hebt geen behoefte aan versnelling? Ik begrijp dat u deze motie nog niet zo snel op tafel wilt hebben.

De voorzitter: Uitstekend.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In dat geval richt ik mijn laatste woorden in de eerste termijn aan de heer Hofstra: de motie gaat er komen, de kilometerheffing komt eraan en dat gaan wij samen regelen.

□

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Voorzitter. Wij hebben een commissieoverleg gehad waarin is toegezegd dat wij een brief zouden krijgen over de indexatie van de vergoedingen, of die nu in de nota van het CPB zat of niet. Die brief hebben wij gekregen, maar ik ben het spoor nu volledig bijster. In de brief van het kabinet schrijft de minister: deze onduidelijkheid wil ik graag wegnemen. Uit de bijgevoegde brief van AVV en CPB blijkt dat alle doorberekeningen in reële termen constant worden gehouden. Dat wil zeggen dat er rekening wordt gehouden met inflatie. Ik heb de brief vervolgens voorgelegd aan iemand die ervoor heeft doorgeleerd en die persoon kwam er niet uit. In de tweede alinea van de brief van de instituten staat: beide bedragen zijn niet geïndexeerd. Aan het slot van

die alinea staat: de wijze waarop in het rapport met het al dan niet indexeren is omgegaan, is derhalve niet van grote invloed op de te verwachten effecten van 2010.

Wat verderop in de brief staat: immers, zonder een dergelijke aanpassing zou als gevolg van inflatie de reële omvang het beleidspakket op langere termijn eroderen, waardoor een onjuist beeld zou ontstaan van de lange-termijnproblematiek rond mobiliteit en effectiviteit van beleidsmaatregelen die daarop betrekking hebben. Ik wil nog op één passage ingaan om mijn totale verwarring te schetsen: omdat bij deze benaderingswijze zowel in de voor-situatie (oude vergoeding) als in de na-situatie (verhoogde vergoeding) wordt geïndexeerd ± op pagina 2 van de brief wordt dus ineens wel geïndexeerd en op pagina 1 nog niet ± zijn de uitkomsten vergelijkbaar met een benadering waarbij geen indexatie wordt toegepast. Die uitkomsten zijn dus vergelijkbaar met een benadering waarbij geen indexatie wordt toegepast. De brief vervolgt: en neemt de congestie in de ochtendspits in 2010 ook met ca. 10% toe t.o.v. de situatie zonder de verhoging van de onbelaste vergoeding.

Als ik deze brief lees, dan kan ik mij voorstellen dat bij het kabinet twijfel is ontstaan of de effecten zoals die in het rapport worden genoemd, ook inderdaad intreden.

Voorzitter: Weisglas

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij gaan dus op die toer!

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Die toer gaan wij niet op, maar die twijfel komt boven als ik deze brief lees. Je kunt je afvragen of alles wat in het rapport staat, juist is. Ik heb laatst geciteerd uit een studie van het CPB van drie maanden geleden. Daarin stond dat het vervoer, wat je ook doet, om allerlei redenen toeneemt. Als je het afzet tegen het rapport, moet ik eerlijk zeggen dat ook dit twijfel veroorzaakt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): U zegt: ik begrijp het niet, ik ben helemaal in de war.

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Daar kom ik ook voor uit. Ik

De Nerée tot Babberich

wil niet zomaar met alle gegevens rekening houden die mij worden aangeleverd; ik wil ze ook graag begrijpen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): U ontleent aan uw eigen onzekerheid de uitspraak dat u wel begrijpt dat het kabinet de berekeningen van de onderzoeksinstituten met een dikke korrel zout neemt. Begrijp ik het zo goed?

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): U legt mij woorden in de mond die ik niet heb gezegd. Ik heb het niet gehad over een dikke korrel zout. Ik heb gezegd dat ik mij kan voorstellen dat het kabinet twijfelt aan de uitkomsten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor de effecten van het autopakket van staatssecretaris Wijn doet het hele verhaal over indexatie er niet toe, want die effecten zijn het resultaat van het feit dat de kilometervergoeding omhoog gaat van 15 naar 18 eurocent en het feit dat de grens van 30 km verdwijnt voor het woonwerkverkeer. Dat is doorgerekend. Voor het netto effect van het pakket ± en dat is politiek relevant ± maakt het geen bal uit of het bedrag van 15 of 18 eurocent wordt geïndexeerd. Als u dat met mij eens bent, vraag ik u: wat gaat de CDA-fractie doen aan de negatieve effecten van dit autopakket? Want die negatieve effecten zijn er.

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): In een commissievergadering is uitvoerig gesproken over de vraag of er nu wel of geen sprake is van indexatie van de 18 eurocent. Daarom hebben wij het kabinet een brief gevraagd met uitleg daarover. De stelling was dat het effect dat in het rapport wordt beschreven, met de helft afneemt als er in de berekeningen van wordt uitgegaan dat de bedragen geïndexeerd zijn, maar naderhand niet meer worden geïndexeerd. Dat is wel degelijk onderwerp van gesprek in de Kamer. Een ander punt is inderdaad de vraag of het autopakket als zodanig leidt tot meer files. In de beleidsconclusies van de vorige brief staat dat het kabinet dit zal monitoren. Dit moet zeker gebeuren, want in een ander overleg heb ik gezegd dat, als een lastenverlichting van 50 mln leidt tot meer files, waardoor er voor 1,5 mld meer wegen moeten worden

aangelegd, dit geen juiste verhouding is.

De heer **Crone** (PvdA): Volgens mij had u het in het begin volkomen bij het rechte eind. Indexatie is een superbelangrijk onderwerp, want indexatie scheelt heel veel op langere termijn. In de brieven van de instituten staat inderdaad dat beide bedragen niet zijn geïndexeerd. De verwarring ontstaat door de opmerking op bladzijde 2 in de brief van de instituten, namelijk dat in algemene nota's, zoals de mobiliteitsnota, voor de langere termijn wel van reële prijzen wordt uitgegaan, waarbij er dus sprake is van indexatie. Dat is logisch, want niemand gaat ervan uit dat er twintig jaar geen indexatie plaatsvindt. Voor de termijn van tien jaar waarover wij spreken, heeft er in de berekeningen geen indexatie plaatsgevonden. Er kan dus geen beleid worden gevoerd waarbij de indexatie wordt geschrapt, want deze was er niet. Volgens mij is het glashelder: het kabinet spreekt over de lange termijn. U moet dan toch duidelijk de conclusie trekken dat wij de indexatie niet kunnen schrappen, omdat deze er al niet was

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Voor u is het glashelder. U herhaalt de argumenten die ik herhaal om mijn twijfel naar voren te brengen. Daarom vraag ik aan het kabinet hoe het nu zit. In de brief van het kabinet staat dat de bedragen zijn geïndexeerd, maar als de bedragen niet worden geïndexeerd, neemt het effect zoals dat in het rapport wordt beschreven, met de helft af. In de brief van de instituten lees ik in de ene alinea dat er geen indexatie is, maar in een andere alinea dat dit weer wel het geval is. Verder staat er in die brief dat een ander ongeacht indexatie tot dezelfde uitkomst leidt. Ik wil graag van het kabinet weten hoe dit in elkaar zit. Dit veroorzaakt bij mij twijfel en daarom ben ik te rade gegaan bij iemand die dat allemaal kan doorrekenen. Ik heb als antwoord teruggekregen: ik begrijp het niet.

Mevrouw **Gerkena** (SP): U wilt de zaak monitoren, maar mij bekruipt het gevoel dat u, evenals de andere lemmingen, richting zee gaat. Waar ligt de grens voordat u in zee valt, met de rest van de lemmingen?

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Als wij allemaal richting zee gaan, ligt daar de natuurlijke grens.

Mevrouw **Gerkena** (SP): U begrijpt mijn beeldspraak toch wel? Ik zou graag willen horen waar voor u de natuurlijke grens ligt. Monitoring is een zeer breed begrip. Wij constateren dat er een probleem aankomt en toch zegt u: wij gaan het allemaal rustig aan bekijken. Hoe groot moet een probleem zijn voordat de CDA-fractie ingrijpt?

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Ik heb het eerste gedeelte van de brief van het kabinet voorgelezen. In het tweede gedeelte staat: indien er daadwerkelijk sprake is van effecten op milieu en mobiliteit, zullen deze in een breder kader worden geneutraliseerd. Dan ga ik er dus van uit dat het kabinet dat doet. Als het kabinet dat niet doet, is monitoren ook niet nodig, want dan gebeurt er niets. Als je gaat monitoren, doe je dat met een bepaald doel, namelijk om te kijken waar je op uitkomt, zodat je bepaalde effecten kunt neutraliseren als zij zich voordoen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik vraag aan de heer De Nerée wanneer voor hem de effecten zodanig zijn dat hij zegt: dit moeten wij neutraliseren. Wanneer gaat hij weer uit een boekje citeren dat het allemaal te verwachten groei betreft, dat het al voorspeld was en dat het niet door deze fiscale maatregel wordt veroorzaakt, zodat wij weer niets hoeven te doen?

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Ik heb net gezegd dat ik de brief van het kabinet begrijp. De brief van de instituten die daarachter zitten, begrijp ik niet, omdat de twee brieven elkaar tegenspreken. Daaruit heb ik afgeleid dat ik op zijn minst twijfels krijg aan datgene wat er in het rapport staat. Wij wachten af of het zich inderdaad op deze wijze zal voordoen. Als de effecten optreden, zegt het kabinet deze te gaan neutraliseren. Daar zullen wij het kabinet aan houden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Als ik hoor dat er geneutraliseerd wordt nadat er monitoring heeft plaatsgevonden, dan zie ik het lijk alweer drijven, dan zitten wij ergens in 2009. Het gaat

De Nerée tot Babberich

mij om de politieke vraag die nu aan de orde is. Moet deze staatssecretaris ook van de CDA-fractie de opdracht krijgen om bij gelegenheid van het Belastingplan 2005 ± daar kan hij nu reeds mee beginnen ± alle effecten op het gebied van filebestrijding en uitstoot te compenseren en te corrigeren? Is de CDA-fractie daar voor?

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Voorzitter. Ik lees de beleidsconclusie verder voor van het kabinet: maatregelen dienaangaande zullen in het Belastingplan 2005 worden opgenomen. Dat zegt het kabinet in de brief.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ja, maar als je eerst gaat monitoren, dan zijn wij alweer een aantal jaren verder. Wilt u de politieke uitspraak doen, voor alle helderheid, want daar was de brief van het kabinet echt niet helder over, dat bij gelegenheid van het Belastingplan 2005 er een autopakket moet liggen dat alle voorziene effecten op file en milieu helemaal neutraliseert? Bent u daar voor of tegen?

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Voorzitter. Ik ben het eens met de beleidsconclusie die in de brief staat die ons is toegestuurd. Daar staan elementen in van wat de heer Vendrik gezegd heeft en daar ben ik tevreden mee. Als de heer Vendrik er niet tevreden mee is, dan kan hij dat bij de behandeling van het Belastingplan 2005 nog een keer naar voren brengen en met eigen voorstellen komen. Als hij meent dat er niet voldoende tegemoet wordt gekomen, na monitoring ± want wij gaan eerst afwachten of het inderdaad die effecten heeft ± dan kan hij daarop wijzigingen indienen.

Voorzitter. Dit was wat ik over de indexering wilde zeggen. Ik heb het stenografisch verslag van het algemeen overleg gelezen. De staatssecretaris heeft een aantal toezeggingen gedaan over de rittenadministratie van de bestelauto's en over een aantal zaken dat aan de orde was in de motie die vorig jaar is aangenomen. Wij krijgen daar schriftelijk antwoord op en ik zie daar met belangstelling naar uit.

□

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. Ik vind het terecht dat wij vandaag

verder praten over de fiscale regels van het vervoer. Bij mij is de vorige keer toch de indruk blijven hangen dat de regering zich geen raad weet met de verkeersproblematiek. Dat is zwak uitgedrukt de suggestie die naar mijn mening uitgaat van de frappante tweestemmigheid van de bewindslieden vorige week.

Voorzichtig werd er een deurtje geopend naar de toekomstige mogelijkheden om het autoverkeer eerlijker te belasten, maar spijt betuigen over de voorgaande fiscale maatregelen ging de regering kennelijk te ver. Dat betreft ik. De voorgaande sprekers hebben het al gezegd: de geruststellende woorden van de minister van Verkeer en Waterstaat blijken gebakken lucht met als ingrediënt gegoochel met cijfers. Ik heb al eerder gezegd dat er hier tegenstrijdig beleid wordt gemaakt met desastreuze gevolgen voor het antifilebeleid, waar al zoveel infrastructurele kosten voor zijn uitgegeven in een tijd waar wij het geld wel beter kunnen gebruiken. Of er nu wel of niet geïndexeerd wordt, het is gerommel in de marge, het is dichte mist, kortom: waardeloos beleid.

In de kranten stond een bericht over ambtenaren in Veendam. Zij gaan uit protest op de fiets en de werkgevers blijven gewoon 28 eurocent of meer uitbetalen. Wij zijn groot voorstander van fietsen. Als blijkt dat het minder vergoeden van autogebruik ertoe leidt dat er meer wordt gefietst, is dat voor mij opnieuw het bewijs dat wij de verruiming van de vergoedingen voor autogebruik onmiddellijk moeten terugdraaien. Graag zou ik de fiscale maatregelen die het autogebruik bevorderen, in de nabije toekomst ingetrokken zien en juist maatregelen zien die het fietsgebruik bevorderen. Toen de stationsfietsenstallingen het tarief met 10% verhoogden, heb ik geprobeerd om de minister middels schriftelijke vragen ertoe te bewegen om hier iets aan te verbeteren. Hij was dit niet van plan. Wellicht kan de staatssecretaris mij vandaag blij maken met het bericht dat hij samen met minister in Europa gaat strijden voor een verlaging van de btw voor stationsfietsenstallingen. Ik heb deze vraag al eerder gesteld en ik zou daar graag vandaag wat meer duidelijkheid over krijgen.

Het debat ging verder vooral over de toekomst van de autobelastingen.

Nu zelfs de VVD-fractie openlijk durft te praten over de invoering van een kilometerheffing, zijn er volop mogelijkheden. Eigenlijk is al sinds het afgeschoten Nationaal verkeers- en vervoersplan duidelijk dat prijsbeleid het enige effectieve middel tegen files is. Prijsbeleid zal tevens milieuvoordelen opleveren. Doorstroming en milieuvoordelen zijn twee heel belangrijke punten. Ik hoop deze terug te zien in de nota Mobiliteit. Komen deze punten daarin aan de orde?

Het is duidelijk dat de invoering van een kilometerheffing nogal wat haken en ogen heeft. Er zijn diverse systemen mogelijk. De elektronica is echter naast ingenieus ook duur en gevoelig. In de kranten van vandaag staan koppen over het debacle in Duitsland. Dat betekent voor onze fractie niet dat wij niet moeten doorgaan met beprijzen, maar wel dat wij goed moeten onderzoeken welke methodes wij gaan gebruiken. De recente ervaringen in Duitsland leren ons dat wij met de invoering van een kilometerheffing niet over één nacht ijs kunnen gaan. Het is dus van belang om snel te gaan onderzoeken op welke wijze een goed prijsbeleid kan worden gevoerd. Dit kan door middel van een kilometerheffing of door het verhogen van de brandstofaccijns. Als ik de nadelen van beide opties bezie, gaat op het eerste gezicht mijn voorkeur uit naar het tweede. De minister noemde in haar eerste termijn ook deze twee mogelijkheden van beprijzen. Kan zij beide opties uitzetten en onderzoeken en kan zij de resultaten hiervan bij de nota Mobiliteit aan ons voorleggen? Bij de komende bespreking van de nota Mobiliteit kunnen wij dan verder spreken over de vraag waar de voorkeur van de Kamer naar uitgaat.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Aan dit plenaire debat ging een algemeen overleg vooraf. Daarin trok de staatssecretaris van Financiën lijnen en de minister van Verkeer en Waterstaat deed dat ook. Het vervelende was dat die lijnen niet spoorden. Zij convergeerden niet op beleidsinzet. Zij divergeerden, op zijn minst in klankkleur en in materiaal. Daar zijn verklaringen over gegeven. Andere leden hebben daar de vinger bij gelegd. Het heeft mij natuurlijk ook verbaasd.

Van der Vlies

Wij kunnen hele discussies voeren over cijfermateriaal. Er is gesproken over de CPB-cijfers, het al dan niet indexerende, de noodzakelijke monitoring en het via het Belastingplan 2005 wegnemen van de milieueffecten die het huidige autopakket heeft. Dat zijn allemaal nuttige zaken die zeker moeten worden aangepakt. Het is goed dat er bezinning plaatsvindt over de gedragsreacties van de sociale partners op het autopakket met betrekking tot het woon-werkverkeer. Het is ook goed dat de staatssecretaris van Financiën heeft toegezegd dat hij brieven zal schrijven over het reduceren van de administratieve rompslomp rondom het gebruik van bestelauto's, het carpoolen en de administratie voor de thuiszorg. Wij zien die graag tegemoet.

Mijn fractie is echter het meest verontrust over iets anders. Wij kunnen heel lang over spreken over dit onderwerp. Wij kunnen over percentages van toename of afname van de fileproblematiek spreken. Die fileproblematiek ondervinden wij echter dagelijks, voorzover wij deelnemen aan het wegverkeer. Die problematiek wordt alleen maar groter, dat is duidelijk. Wat mij nu verontrust, is dat deze bewindslieden waarschijnlijk nog wel willen, maar dat zij de gevangenen zijn van een regeerakkoord met een vrij expliciete tekst waaruit blijkt dat er nauwelijks of geen beleidsruimte is om zich doorslaggevende instrumenten te verwerven om deze zaak eindelijk aan te pakken. Ik heb het nu over de variabilisatie van de autokosten, het onderscheid naar bezit en gebruik, over instrumenten als de kilometerheffing, waarmee onlosmakelijk de namen verbonden zijn van onze oud-collega's Van den Berg van de SGP-fractie en Stellingwerf van wat toen nog de RPF-fractie heette. Wij hebben er vaak over gesproken, maar het is niet gelukt; ik zal de geschiedenis niet ophalen.

Maar warempel, de heer Hofstra verrast ons nu met een plan, een doorbraak. Wat niet was, is nu; hij kan er nooit meer vanaf. In de gereedschapskist voor het aanpakken van de fileproblematiek is nu ook, steunend op een meerderheid van deze Kamer, de kilometerheffing te vinden, hoe die ook zal worden ingericht. Daarvoor verdient de heer Hofstra natuurlijk complimenten, maar toen ik op de laatste pagina van zijn voorstel het tijdspad zag,

dacht ik: "Ik zal het de heer Hofstra nooit aanwrijven, want van dat soort is hij niet, maar er kunnen toch weer generaties politici opstaan, in welke fractie ook, die de escape die hier alweer in zit, zullen aangrijpen om de zaak uit te laten stellen."

Waar doel ik op? Het tijdspad is zo ingericht dat de cruciale fase niet in deze kabinetsperiode valt, maar in de volgende. Dit is heel lastig. Wij moeten moed mobiliseren om knopen door te hakken. Wij spreken met dit kabinet met zijn verantwoordelijkheid en deze Kamer overlegt nu hierover met haar verantwoordelijkheid voor deze kabinetsperiode. Mijn klemmende vraag aan de bewindslieden is of zij klip en klaar willen toezeggen dat nog in deze kabinetsperiode cruciale besluiten zullen kunnen worden genomen, bijvoorbeeld tot het instellen van een proef waarvan de resultaten kunnen dienen als basis voor een besluit. Dat loopt natuurlijk door in de volgende kabinetsperiode, dat snap ik. Er moet een heleboel gedaan worden en dat kan niet allemaal in de drie jaar die wij nu nog in deze kabinetsperiode hebben. Maar het gaat mij te ver om zulke besluiten pas na deze kabinetsperiode door Kamer en kabinet met een nieuwe samenstelling te laten nemen. Kortom, als de bewindslieden toezeggen dat dit op korte termijn zal gebeuren, zullen zij voor de korte termijn van mij geen last meer hebben. Maar als zij dit niet kunnen toezeggen, nopen zij mij om hier in tweede termijn weer te gaan staan en zij zullen begrijpen wat voor een papier ik dan bij me zal hebben.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Uw woorden over de heer Hofstra spreken mij aan. Mag ik die zo samenvatten dat wij samen iets meer vertrouwen in de heer Hofstra hebben dan in de nieuwe generatie VVD-politici die straks dit dossier zullen behandelen? Komt het er niet op neer dat wij het in dit debat toch eigenlijk van de heer Hofstra moeten hebben?

De heer **Van der Vlies** (SGP): Nu maakt u het heel erg ingewikkeld. Laten wij ons concentreren op de heer Hofstra en op zijn bereidheid, uitgesproken in dit mooi gelardeerde plan. Wij nemen het serieus; enige prikkelende opmerkingen erbij kan de heer Hofstra best hebben. Het gaat om de kern: de VVD is door de

bocht, zij is over de hobbel heen. Dat is winst, maar wij moeten het nog wel vastleggen. Dat is nog even een probleem...

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. De vorige keer hebben wij ook al gezegd dat wij het rapport van het Centraal planbureau en de zijnen niet echt duidelijk en consistent vinden. Men stelt namelijk dat de auto van de zaak geen invloed op de files heeft, evenmin als de verlaging van de aftrekbaarheid van het zakelijk gebruik van de eigen auto van 28 naar 18 cent per kilometer. Nee, er is uitsluitend effect te verwachten van een kleine verhoging van de belastingvrije vergoeding van de kosten van woon-werkverkeer van 15 naar 18 cent per kilometer, terwijl de fietsvergoeding naar 18 cent per kilometer en die voor het gebruik van het openbaar vervoer naar 18 cent of zelfs meer gaat. Hoe kan dat? Wij blijven dus sceptisch. Eerder is becijferd dat de variabilisatie zal leiden tot 10% minder files. Ik betwist overigens dat het effect zo groot zal zijn. Nu is er een simpele daadkrachtige maatregel van het kabinet om het autopakket te stroomlijnen per 1 januari 2004 en dat leidt, weliswaar op termijn, tot 10% meer files.

De heer **Crone** (PvdA): U slaat het belangrijkste effect over, namelijk de invoering door de sociale partners van een autokostenvergoeding voor de eerste 10 km. Eerst was die belast, maar per 1 januari 2004 is die onbelast. Zij zeggen dat daaruit een impuls voor het autoverkeer komt van 750 mln euro. Niet door het kabinet wordt fiscaal 750 mln euro gepompt in de mobiliteit, maar door de sociale partners zelf. De staatssecretaris had dat ook goed door, want hij zei de vorige keer: u moet niet doen wat u mag. Iedereen vond dat toen gek, maar nu ook. Die 750 mln is een massieve impuls voor de mobiliteit.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik begrijp heel goed dat dit effect optreedt. Met de heer Crone wil ik ook nog wel zeggen dat ik mij kan voorstellen dat het enig effect heeft op het gebruik van de auto, maar ik betwijfel of het een deze ernstige mate het geval is. Het gaat ook om een lange termijn van tien jaar. Wij hebben de laatste

Hofstra

tien jaar van de regering nog nooit een prognose gekregen waarin het autogebruik niet toeneemt. Dat heeft ook te maken met vergroting van de welvaart en dergelijke. Naar mijn mening zitten er dubbelstellingen in. Mijn opmerking tegen het kabinet is dat het zelf duidelijke besluiten moeten nemen en dat het zich niet altijd gedwongen moet voelen om deze soms wat duistere clubs advies te vragen.

De heer **Crone** (PvdA): Dat is een ander punt. Het gaat om wat de sociale partners doen. Daarop gaat u niet in. En u spreekt toch net zoveel sociale partners als ik. Er worden ook verwachtingen uitgesproken dat zij dat elkaar zullen geven. Mevrouw Peijs heeft dat in het debat verleden week ook gezegd. Zij zullen elkaar de extra vergoeding geven, want dat is goedkoper dan de normale arbeidsvoorwaardenverbetering. Daarover moet namelijk belasting worden afgedragen. En dat vindt u nog erger dan zij.

De heer **Hofstra** (VVD): Dat snap ik heel erg goed. Ik heb de vorige keer ook de principiële vraag gesteld of de regering er voor het volk is en of het volk een verzameling onderdanen is of bestaat uit vrije burgers. Wij hechten heel erg aan het laatste. Als de regering in haar opperste wijsheid deze nieuwe regels stelt, moet de staatssecretaris niet zeggen dat men die eigenlijk niet moet gebruiken. Men heeft die ruimte en men mag het doen. Men zal het ook doen. Ik waag het echter te betwijfelen of het effect zo ernstig zal zijn als in dit rapport naar voren komt.

Wat moeten wij nu concluderen? De brief die wij van minister Peijs van Verkeer en Waterstaat ontvingen over de indexatie vond ik heel duidelijk. Van de bijgevoegde brief kon ik echter geen chocola bakken. Ik verwijs wat dat betreft naar eerdere interruptiedebatjes. Het is een ingewikkelde brief. Ik mis echter vooral een kabinetsstandpunt. De vorige keer ontstonden twee verschillende beelden. Helaas hebben wij geen brief gekregen waarin staat hoe het zit.

De VVD voelt niet voor een paniekreactie. Wij hebben per 1 januari een reusachtige slag gemaakt. Nog steeds mijn complimenten aan de regering voor de daadkracht bij de stroomlijning van

het autodossier, met een aantal plussen en minnen erin. De VVD-fractie wil daaraan vasthouden. De indexatie hoort daar wel bij. De auto van de zaak wordt vanzelf geïndexeerd door die 22%, maar het bedrag van 18 cent moet in principe worden geïndexeerd. Wij wachten echter de voorstellen van de regering af. Er komt nog een ronde met vergroeningsvoorstellen. Er komt vanzelf weer een Belastingplan 2005. Wij zullen ook nog een heel interessante nota Mobiliteit krijgen. Er zijn nog wel wat kleine ongemakken gebleven, zoals de echte bestelauto's, werkgevers die meer dan 18 cent vergoeden voor zakelijk gebruik van de eigen auto, de woon-werkvergoeding die weer moet worden afgetrokken als iemand ziek is en dergelijke administratieve ongemakken. Wil de staatssecretaris toezeggen dat via een duidelijke circulaire aan alle belastinginspecteurs in het land dit probleem waarschijnlijk volgende week is opgelost?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Hofstra bepleit opnieuw indexatie van de onbelaste vergoeding. Het kabinet doet het echter niet. Volgens mij is het ook geen nieuw beleid. Het is een opnieuw verpakken van oud beleid. De heer Hofstra weet als geen ander hoe dat werkt. Het politieke punt is dat het kabinet niet doet wat de heer Hofstra wil. Wat zal hij nu doen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik zeg dan allereerst dat wij vinden dat het wel moet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat heeft u de vorige week al gezegd, maar toen zei de minister dat u de boom in kon en dat het kabinet niet zou indexeren.

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, dat heb ik gehoord, maar dat neemt niet weg dat onze lijn blijft dat er geïndexeerd moet worden. Ik heb mijn tevredenheid uitgesproken over de grote slag die per 1 januari 2004 gemaakt is. Wat ik graag wil voorkomen, is dat wij door al deze moeilijke discussies straks dat goede plan overboord zouden gooien, want juist op het autodossier hebben wij de laatste acht jaar heel veel jobbewegingen gehad. Nu is het helder en in de structuur wil ik het graag helder houden. Wij zullen op zijn laatst bij

het belastingplan voor volgend jaar weer bepleiten dat er geïndexeerd moet worden, ook in relatie tot de auto van de zaak.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een andere vraag betreft even het plan van de heer Hofstra zelf. Dat heeft hij indringend naar voren gebracht, maar ik moet constateren dat de minister er niet veel meer van maakt dan dat het een optie is. Komt de heer Hofstra nog met een prachtige motie waarin hij zijn plan voorlegt aan de Kamer? Dat zou de politieke helderheid misschien ten goede komen.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Dit brengt mij afsluitend op mijn laatste punt, dat tevens waarschijnlijk een antwoord inhoudt op de vraag van de heer Vendrik.

Wij zijn blij dat de minister ons duidelijk heeft gemeld dat zij ons plan verder wil uitwerken in het kader van de nota Mobiliteit. Ik heb de heer Van der Vlies goed begrepen die zich afvroeg of het allemaal niet wat sneller kan. Ik denk dat het al een heel goede opgave zou zijn om de tijd die wij nog hebben tot een volgend kabinet te benutten om nu een heel goed plan te maken; dat mag het kabinet wat mij betreft rustig zo doen.

Het voorbeeld van het echec van de Duitsers is al genoemd door mevrouw Gerkens. Het is werkelijk schandalig wat daar is gebeurd. Aan de daar gekozen opzet waren grote concerns verbonden, waarvan het imago nu in één keer weg is. Denk dus goed na, want wij moeten echt een goed plan hebben. Als dit kabinet dit goede plan kan maken, met steun ook vanuit deze Kamer, dan zal toch waarachtig een volgend kabinet ook tot invoering komen. Het duurt weliswaar lang, maar daar is ook een heel goede reden voor. Wij denken dat in politieke zin het kardinale besluit over de invoering moet worden genomen door een volgend kabinet, maar de voorbereiding zou dit kabinet moeten doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister kondigt in haar brief niet aan dat zij met een helder plan komt voor een kilometerheffing, zoals de heer Hofstra dit vorige week wel heeft gedaan. De minister komt met een debat over contouren; zij wil de discussie aangaan, maar zij komt niet met een plan. De heer Hofstra wil

Hofstra

echter wel een plan. Dan blijft mijn vraag: handhaaft de heer Hofstra zijn pleidooi dat het kabinet wel met een concreet plan moet komen voor een kilometerheffing? Als de minister dat vandaag niet toezegt, komt hij dan met een motie?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik vind dat dit kabinet dat plan moet maken. Ik heb de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat zo verstaan dat dit idee van ons, zoals vorige week gelanceerd, wordt uitgewerkt. Wij krijgen, hoop ik, binnenkort uitvoerige gesprekken over de nota Mobiliteit, want het moet niet zo gaan als met het vorige plan. Welnu, dat is het moment waarop wij met elkaar tegen de minister van Verkeer en Waterstaat kunnen zeggen: doet u nu wat wij willen. Als het resultaat onvoldoende is, dan denk ik dat het moment gekomen is \pm wij hebben nog wat tijd te gaan \pm om met elkaar te zeggen: u maakt nu maar concreet een plan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik citeer de minister: het plan van het Kamerlid Hofstra zie ik dan ook als een serieuze ondersteuning van de bovenstaande lijn. Nu, dat is niet het uitvoeren van het plan. Vervolgens zegt de minister: ik wil dit plan als één van de toekomstbeelden betrekken in de verdere uitwerking. Welnu, zo kunnen wij elkaar bezighouden met de vraag of het er nu wel of niet in staat. Ik constateer niet dat de minister helder zegt: ik ga een plan opstellen voor een kilometerheffing, dat zet ik in de nota Mobiliteit en dat leg ik ter goedkeuring voor aan de Kamer. Het staat er gewoonweg niet en de heer Hofstra wil dat wel en ik wil het ook. Kunnen wij daar geen zaken op doen?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik wil dat wel en ik geloof dat inderdaad de meerderheid in de Kamer dit wil. De minister zit hier niet voor niets en hoort wat nu allemaal gezegd wordt; misschien kan zij het straks nog wat duidelijker zeggen dan het in de brief staat. Maar ik blijf erbij dat wij haar en het hele kabinet gelegenheid moeten geven om de zaken uit te werken. Ik hoop dat wij dan nog vóór de zomer de nota Mobiliteit in zijn eerste vorm kunnen bespreken. Als het dan nog niet helder genoeg is, zou ik graag met u mee willen doen door uit te spreken dat het binnen het tijdschema wel moet gebeuren.

De heer **Crone** (PvdA): Mag ik dan vaststellen, om uw conclusie iets verder te krijgen, dat wat u betreft \pm ik geloof dat het de facto ook kan gelden voor CDA en D66 \pm er in het regeerakkoord geen blokkade zit of geen blokkade maar zit om zo snel mogelijk aan de gang te gaan?

Is het voorts niet de echte vraag, mijnheer Hofstra, dat u bang bent serieus genomen te worden? U heeft nu de Hofstraheffing gelanceerd, maar u bent bang dat iedereen u gaat steunen. Dan is het namelijk niet meer een proefballon of een reclamefolder, maar dan wordt het serieus genomen en wil de meerderheid dat gebeurt wat u wilt. Is dat misschien niet het echte probleem?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat dacht ik niet; iedereen interpreteert het nu een beetje voor zichzelf. Wij hebben het idee gelanceerd met als doel om daar ook toe te komen. De doelstellingen liggen misschien niet voor iedereen gelijk en wat dat betreft zou ik zeggen: kijk naar onze notitie. U vraagt concreet, mijnheer Crone, of de afspraken in het regeerakkoord wel of niet de mogelijkheid hiertoe bieden. Er staat letterlijk in het regeerakkoord dat onderzoek wordt gedaan naar de transportsector. Men kan dat in enge zin uitleggen en alleen het goederenvervoer daaronder laten vallen, maar ik vat daar het hele vervoersysteem onder. Ik vind dat dit kabinet de vrijheid heeft en wat mij betreft zelfs de plicht om dit plan zodanig goed voor te bereiden dat het klaarligt voor een besluit dat in mijn tijdschema in 2008 genomen zou kunnen worden.

De heer **Crone** (PvdA): U hoopt echt dat u serieus genomen wordt?

De heer **Hofstra** (VVD): Ja, en vooral door de fractie van de PvdA!

De heer **Van der Vlies** (SGP): De heer Hofstra vraagt dit kabinet, nog in deze kabinetsperiode een verkennend onderzoek te doen naar de mogelijkheden om te komen tot een infraheffing. Neemt deze Kamer in deze samenstelling naar aanleiding van de bevindingen een beslissing, ja of nee? Dat vind ik cruciaal. U legt die beslissing namelijk bij een Kamer in een nieuwe samenstelling en bij een volgend kabinet van wellicht een andere politieke kleur. Dat vind ik nogal vrijblijvend, mijnheer Hofstra.

Kunnen wij het met elkaar niet zo inrichten dat die besluitvorming in deze kabinetsperiode plaatsvindt, waarbij ik dan veronderstel dat het kabinet en de Kamer de rit uitzitten? Dat is toch best in te passen? Het is toch een kwestie van ten hoogste een halfjaar?

De heer **Hofstra** (VVD): Dat zouden wij kunnen bekijken, want er is inderdaad nog vrij veel tijd te gaan. Ik wil graag een compleet plan dat op uitvoering is gericht. In ons schema zitten de verkiezingen er vrij principiële tussenin.

Wij kunnen die discussie inderdaad voeren als het kabinet met concrete voorstellen komt. Ik kan mij ook een model voorstellen waarbij deze Kamer zegt dat het zo moet en dat het nieuwe kabinet de feitelijke invoering ter hand neemt. Daar ligt voor mij nog wel een nader discussiepunt, maar allereerst moet het kabinet met goede en concrete voorstellen komen.

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Zoals gezegd, was er vorige week een nogal vreemd algemeen overleg. Het kabinet zou een belastingplan hebben ingediend dat de congestie op de Nederlandse wegen met 9% liet toenemen, terwijl de minister van Verkeer en Waterstaat zich nu juist tot doel heeft gesteld om de files met 9% te laten afnemen. Tijdens dat AO is toegezegd dat de ontstane onduidelijkheid zou worden weggenomen en dat de Kamer nader geïnformeerd zou worden over het onderzoek van de drie betrokken instanties.

Ik constateer dat dit niet gelukt is. Bij het doornemen van de stukken ben ik begonnen met de brief van het CPB aan de DG-personeenvervoer. Ik kan mij volledig aansluiten bij de woorden van heer De Nèrre van het CDA dat er echt geen chocolade van te maken viel. Zo de brief al begrijpelijk was, was deze in ieder geval op verschillende manieren uit te leggen. Wat ons betreft een schoolvoorbeeld van hoe het niet zou moeten.

Wij hebben ons vervolgens gericht op het onderliggende rapport. De heer Hofstra heeft daarover al enkele opmerkingen gemaakt. Ik kan mij daarbij aansluiten en wil er nog enkele aan toevoegen. Een doorslaggevende aanneming in het model is

Hermans

dat eenderde van de toename veroorzaakt wordt omdat werkgevers de brutovergoedingen woon-werkverkeer verhogen naar mogelijk 750 mln. Over het rekenen is bij ons onduidelijkheid ontstaan. De verhoging van de fiscaal vrijgestelde vergoeding wordt doorgerekend voor tien jaar met als effect 572 mln in het voordeel van de werknemer. De verhoging van de motorrijtuigenbelasting wordt echter voor drie jaar doorgerekend. Het effect hiervan is een verhoging van de lasten met 180 mln. Omdat de periodes verschillend zijn, is dit appels met peren vergelijken. Wij hebben naar een verklaring gezocht en het rapport geeft die ook. Ik citeer. Indien indexatie een nieuwe maatregel uit het regeerakkoord is, wordt het in de betreffende kabinetsperiode als microlastenontwikkeling aangemerkt, maar in de volgende kabinetsperiode niet meer, omdat het dan staand beleid betreft. Einde citaat. Als dit de regel is, ligt het in de lijn der verwachting dat de baten voor de burger ook tot 2007 in beeld gebracht worden. Daarna zijn deze voordelen immers ook staand beleid.

De werkelijke lastenverhoging van de burger is groter dan het voorgestelde saldo van 221 mln. Is de verzwaaring onterecht kort berekend of de lastenverlichting onterecht lang? Wij moeten appels met appels kunnen vergelijken.

Ik geef een ander cijfermatig voorbeeld. De lasten voor werknemers dalen structureel met 509 mln euro. Dit getal is gebaseerd op de ongewijzigde brutovergoedingen door de werkgever. Hiervan is aangegeven dat er niet veel over bekend is. Wij hebben daarom aangenomen dat 70% van de kilometers voor woon-werkverkeer op dit moment wordt vergoed, maar tegen welke vergoedingsprijs dit gedaan wordt, is niet duidelijk. Vanuit dergelijke vaagheden is het volgens mijn fractie moeilijk, stellige uitspraken te doen.

Een andere veronderstelling is dat tweederde van de toename van de congestie wordt veroorzaakt, omdat werknemers een verhoogde nettovergoeding zullen vertalen in een vergroting van de woon-werkafstand. Werknemers blijken dus graag zo ver mogelijk van hun werk te willen wonen. Deze toename is in hoge mate onzeker te noemen. Mogelijke beleidsveranderingen zijn niet in de overwegingen betrokken.

Ik denk daarbij aan de nota Ruimte. Projecties op basis van de verhuizingenstroom in de afgelopen jaren zijn niet representatief voor het komende decennium. Kortom, de modelonzekerheden hebben een marge die de berekeningen nauwelijks een indicatieve waarde geven.

Het effect van carpools is evenmin duidelijk. Welke veronderstellingen zijn daarover in het rapport opgenomen? Als de toename van de mobiliteit zo sterk afhankelijk is van financiële prikkels, zoals in het rapport wordt aangegeven, ligt het in de lijn der verwachting dat de prikkel tot carpools enorm zal zijn. Is de toename van de mobiliteit van 6,3% voor autobestuurders inclusief pools of exclusief?

Als laatste wijd ik nog enkele woorden aan het plan-Hofstra. De LPF-fractie deelt de jubel van de fracties van de SP, GroenLinks en de Partij van de Arbeid voor het plan-Hofstra niet. Het enige positieve in het plan is naar onze mening de door de heer Van der Vlies genoemde escape om er onderuit te komen. Het stemt ons dan ook droef dat er na Tineke Tolpoort, geïntroduceerd door de heer Hofstra zelf, en Karla Kilometerheffing nu een Hofstraheffing zal ontstaan.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Staatssecretaris **Wijn**: Voorzitter. Dit debat is een vervolg op een debat dat wij vorige week voerden. Wij vonden zelf ook dat het beeld dat uit dat debat van vorige week naar voren was gekomen, wat ongelukkig was. Wij hebben er toen even een kop koffie over gedronken en gesproken over de vraag, hoe dat beeld kon ontstaan, omdat wij toch immers precies hetzelfde van mening zijn. In de brief aan de Kamer hebben wij duidelijk gezegd dat wij afzien van indexatie van de 18 cent per kilometer onbelaste vergoeding en dat wij, zodra het mogelijk is met het oog op ontwikkelingen in het buitenland, de accijnzen zullen verhogen en de andere vaste lasten van de auto omlaag zullen brengen. Daarmee wordt bezit goedkoper, maar rijden duurder. Verder hebben wij in de brief aangegeven dat wij gaan monitoren wat er precies gebeurt en dat wij aan de hand

daarvan verder gaan met variabilisatie. De gevolgen zullen wij in een breder kader neutraliseren en de eerste stappen daartoe zullen worden gezet in de nota Mobiliteit.

De heer **Crone** (PvdA): Ik stel voor dat ook wij een kop koffie gaan drinken. Ik zal betalen. Dan krijgt u er nog wat lekkers bij. Dronk u nu vorige week een kop koffie voordat of nadat u met de premier had gesproken?

Staatssecretaris **Wijn**: Voordat. Wij hebben de premier hier trouwens niet uitgebreid over gesproken. Wij hebben koffie gedronken op donderdagavond, voorafgaand aan het bewindsliedenoverleg.

De heer **Crone** (PvdA): Waarom was de premier dan not amused? In De Telegraaf heb ik toch een heldere tekst gezien. Sommige teksten komen zo overtuigend over dat je denkt: daar moet een goede bron achter zitten.

Staatssecretaris **Wijn**: Ja, u hebt ervaring met de vorige premier en ik met de huidige. Wij hebben geen standje gekregen, maar gewoon voor het bewindsliedenoverleg op donderdagavond gezegd dat het toch vervelend is dat een verkeerd beeld was ontstaan. Dan drink je een bak koffie met elkaar en dan blijkt dat wij hetzelfde vinden. Dan zeg je tegen elkaar: nu, dat was even vervelend, maar het is een storm in een glas water. Als ik u was, mijnheer Crone, zou ik het ook lekker uitspinnen, maar ik heb nu aangegeven hoe het is gegaan. Maar is het niet.

De heer **Crone** (PvdA): Ik spin niets uit, maar signaleer slechts ± met allerlei journalisten ± dat u wit wegtrok tijdens een debat. U moet mij dus nu niet verwijten dat ik iets uitspin, als ik vaststel dat u het samen niet eens was in een debat.

Staatssecretaris **Wijn**: Ik had misschien wat klontjes suiker moeten nemen om mijn bloedsuikergehalte op de goede hoogte te houden. Ik kan verder alleen maar zeggen dat wij allebei er heilig van overtuigd zijn dat het beleid dat wij voorstaan, recht doet aan twee belangrijke doelstellingen van het kabinet, namelijk de administratieve rompslomp verminderen en er tegelijkertijd voor zorgen dat de

Wijn

mobiliteit verbetert. Daarom gaan wij afzien van indexatie van de 18 cent, gaan wij de accijns verhogen zodra het maar kan, gaan wij in de gaten houden wat er precies gebeurt en gaan wij aan de hand daarvan verder met variabilisatie en de gevolgen in een breder kader neutraliseren. De eerste stappen daartoe komen in de nota Mobiliteit.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij was er niet alleen een beeld van verdeeldheid, want wij hoorden het ook. Het was beeld, tekst en geluid, alles zat erin. Maar goed, de staatssecretaris zegt dat het lastig is dat een verkeerd beeld is ontstaan, want hij is het met de minister eens. Laten wij dat dan eens even testen. De minister van Verkeer en Waterstaat zei vorige week klip en klaar dat het mobiliteitsbeleid van dit kabinet wordt doorkruist door het fiscale beleid van dit kabinet. Ik neem aan dat u het met haar eens bent en hoor daar graag nu een bevestiging van. Misschien wilt u ook even hardop zeggen dat inderdaad het mobiliteitsbeleid van uw buurvrouw wordt doorkruist door het fiscale beleid dat onder uw verantwoordelijkheid en op uw initiatief in de Kamer is gepresenteerd.

Staatssecretaris **Wijn**: Er is één kabinet en wij maken allebei deel uit van dat kabinet. Dat doen wij allebei met buitengewoon veel plezier. Er zijn twee belangrijke doelstellingen van dit kabinet, namelijk het verlichten van de administratieve lasten en het verbeteren van de mobiliteit. Wat de heer Vendrik hoort en ziet, kan maar één ding zijn, namelijk dat wij de 18 cent niet zullen indexeren, dat wij zodra het mogelijk is de accijnzen zullen verhogen en de vaste lasten van de auto omlaag zullen brengen, dat wij gaan monitoren wat er precies gebeurt, dat wij aan de hand daarvan verder gaan met variabilisatie en dat wij de eventuele gevolgen van dit pakket in een breder kader gaan neutraliseren. De eerste stappen daartoe komen in de nota Mobiliteit. Dat is het. Meer kan ik er niet van maken. Ik denk dat u nadat mevrouw Peijs heeft gesproken, zult zeggen: ze zijn het met elkaar eens en dit is altijd zo geweest.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb nog steeds geen

antwoord gekregen op mijn vraag. Vorige week spraken de bewindslieden op verschillende toon en gaven zij een verschillende waardering van het rapport van het CPB en de andere onderzoeksinstituten. Dit is volstrekt helder. Ik hoopte deze week dat dit zou zijn opgelost en daarom test ik de staatssecretaris of dit inderdaad het geval is. Vorige week heeft de minister van Verkeer en Waterstaat heel duidelijk en terecht gezegd dat het mobiliteitsbeleid van dit kabinet wordt doorkruist door het fiscaal beleid. Zij zei het letterlijk zo, iedereen heeft het gehoord. Ik vraag nu aan de staatssecretaris om die woorden precies zo te herhalen.

Staatssecretaris **Wijn**: Ik kan alleen herhalen wat wij in de brief aan de Kamer hebben geschreven. Daar kan geen enkel misverstand over bestaan. Wij zien af van de indexatie van 18 cent. Zodra het kan, zullen wij de accijnzen verhogen. Wij zullen volgen welke resultaten dit plan heeft. Aan de hand daarvan zullen wij de variabilisatie voortzetten en zullen wij de gevolgen in een breder kader neutraliseren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vind dit heel belangrijk. De consequentie van de woorden van de staatssecretaris is dat hij een verkeerde voorstelling geeft van de gang van zaken tijdens het vorige debat. Hij wil de woorden van de minister niet herhalen. Met andere woorden: de minister zat kennelijk fout vorige week. Dit moet dan toch de conclusie zijn. De bewindslieden waren het dus niet eens vorige week, want de staatssecretaris weigert de woorden te herhalen die de minister vorige week heeft gebruikt. De minister is vorige week blijkbaar haar boekje te buiten gegaan en heeft blijkbaar niet namens het kabinet gesproken. Het feit dat de staatssecretaris haar woorden: het mobiliteitsbeleid wordt doorkruist door het fiscaal beleid, niet wil herhalen in dit debat, vat ik op als een desavouering van de minister van Verkeer en Waterstaat en dit doet mij pijn.

Staatssecretaris **Wijn**: Voorzitter. Wat een grote woorden terwijl ik zulke heldere kleine woorden gebruik. Wij hebben een heel duidelijke kabinetslijn en wij staan daar allebei achter. Ik vind het heel goed dat het kabinet de mobiliteit wil verbeteren en dat

het wil werken aan verlichting van de administratieve lasten. Zo denkt iedereen in het kabinet erover. Wij hebben hier geen enkel meningsverschil over. Ik kan alleen maar herhalen dat wij afzien van de indexatie van de 18 cent van de onbelaste kilometervergoeding, dat wij de accijns zullen verhogen zodra dit kan en dat wij de vaste lasten omlaag zullen brengen. Verder zullen wij monitoren wat er precies gebeurt.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Dit stelt mij niet gerust. Ik heb altijd geleerd dat de erkenning van een probleem, het begin van de oplossing is. Als wij het probleem niet erkennen, kunnen wij monitoren wat wij willen, maar dan monitoren wij niets. Daarom vraag ik opnieuw aan de staatssecretaris: bent u het met mij eens dat deze fiscale plannen negatieve effecten hebben op het mobiliteitsbeleid.

Staatssecretaris **Wijn**: Het kabinet heeft de Kamer een brief gestuurd waarin wordt aangegeven dat wij ervan overtuigd zijn dat verdergaande variabilisatie noodzakelijk is. Ik heb al aangegeven hoe wij dit zullen gaan doen. Wij zullen de 18 cent niet indexeren...

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik heb niet gevraagd naar de maatregelen die de staatssecretaris wil treffen, of hij moet nu zeggen dat het feit dat hij maatregelen treft, al aangeeft dat hij van mening is dat deze fiscale maatregelen negatieve effecten hebben op de mobiliteit. Mijn vraag is: hebben die fiscale maatregelen die negatieve effecten of niet.

Staatssecretaris **Wijn**: Ik heb al op die vraag geantwoord.

De heer **Crone** (PvdA): De staatssecretaris heeft het debat gewonnen, want er gebeurt nu precies wat hij vorige week heeft gezegd, namelijk de indexatie gaat niet door. Dit roept bij mij dan wel weer een vraag op. Er bestond toch helemaal geen indexatie? Hoe kan de staatssecretaris nu iets intrekken dat niet bestaat? Kan hij aangeven in welk wetsartikel de indexatie is opgenomen? Dan houden wij het zo concreet mogelijk, anders draait hij er weer omheen.

Staatssecretaris **Wijn**: De heer Crone heeft gelijk. In een motie van de VVD-fractie is gevraagd om

Wijn

indexatie. Het kabinet heeft die motie vervolgens ontraden, omdat het geld hiervoor ontbreekt, maar tegelijkertijd ook opgemerkt dat hierop altijd nog kan worden teruggekomen. Wij hebben nu geschreven dat wij die 18 cent niet gaan indexereren. U moet toch tevreden zijn dat wij daarmee aan van de regeringspartijen durven trotseren.

De heer **Crone** (PvdA): Dit is echt flauwekul. U biedt de oppositie nu een fopspeen aan, want de coalitiepartijen kunnen tevreden zijn met het feit dat er geen indexatie komt. Voor de regering is het echter ook een fopspeen, want als die indexatie er niet was, kan ze ook niet worden gebruikt om de ellende van de files te compenseren. Het is het een of het ander.

Ik zie dat mevrouw Peijs u influistert. Wellicht vertelt zij u als deskundige dat de files niet korter worden als de indexatie niet doorgaat.

Staatssecretaris **Wijn**: Mevrouw Peijs merkt op wat ik toch al in die bewoordingen had willen zeggen. Wij zien af van de indexatie van die 18 cent. Of wij dat zouden doen, was tot nu toe een open vraag, maar wij zorgen er nu voor dat er een duidelijk antwoord is. Hieruit mag u opmaken dat wij ervan uitgaan dat het een dempend effect zal hebben op de mobiliteitseffecten.

Voorzitter. Wij willen dat de monitoring zorgvuldig plaatsvindt en daarom heb ik al in het algemeen overleg aangekondigd dat wij op twee manieren gaan monitoren. De eerste manier is om uit de loonbelasting af te leiden hoeveel geld er aan vergoedingen wordt besteed. Over deze vergoedingen wordt immers soms wel en soms niet loonbelasting geheven. De andere manier is onderzoeken wat er in de cao's wordt afgesproken.

Zodra dit gegevens oplevert, zullen wij die met u delen. Deze nieuwe belastingregel is per 1 januari ingevoerd en daarom kan ik mij goed voorstellen dat wij u begin volgend jaar informeren, want dan hebben wij zicht op de manier waarop deze maatregelen zich hebben uitgekristalliseerd. Als er reden is om de Kamer eerder te informeren, zal ik natuurlijk niet nalaten om dat te doen.

De heer **Crone** (PvdA): De staatsse-

cretaris heeft een jaar nodig als hij belastingdossiers wil lichten. Iedereen weet, af uit de krant af uit zijn gesprekken met werknemers en werkgevers, dat men het op dit moment al aan het regelen is. De staatssecretaris weet natuurlijk dat deze discussie ook binnen zijn eigen belastingdienst speelt. Als hij een telefoonronde houdt, kan hij zo van de brancheorganisaties horen wat zich precies afspeelt. Ik denk dan ook dat het mogelijk moet zijn dat de Kamer vÃ½ half mei wordt geïnfomeerd over de gevolgen van de aanpassing van de regels, waaronder de brutering van de vergoeding en de toename van het gebruik van lease-auto's. Is de minister bereid om dat te doen?

Staatssecretaris **Wijn**: Het moet natuurlijk ook zinvol zijn dat ik bepaalde informatie naar de Kamer stuur. Dit debat heeft ons allemaal geleerd dat wij onnodige misverstanden moeten vermijden. Dat geldt overigens ook voor het monitoren van de loonmatiging. Zo wordt gesteld dat de cao's die tot nu toe zijn afgesloten, geen goed beeld geven. Bovendien zijn er ook cao's met een looptijd van twee jaar en dat zou reden kunnen zijn om te zeggen dat wij eigenlijk twee jaar zouden moeten wachten met een formele rapportage. Twee jaar is natuurlijk overdreven, maar een jaar is volgens mij lang genoeg om te kunnen bepalen hoe een en ander zich ontwikkelt. Als er reden is om eerder met de Kamer contact op te nemen, zal ik dat doen. Begin volgend jaar weten wij hoe het belastingjaar 2004 is verlopen en dan zal ik de Kamer met alle vormen van genoegens informeren.

Kortheidshalve verwijs ik voor de beantwoording van de vragen over de bestelauto's en de fietsenstallingen ook naar hetgeen ik hierover in het algemeen overleg van vorige week heb gezegd. Wij zullen bezien of er vereenvoudigingen mogelijk zijn in de regelgeving voor bestelauto's. Dat doen wij in het kader van het terugdringen van de administratieve lastendruk in bredere zin. Hierover wordt overigens op dit moment overlegd met de branche. Van de uitkomsten van dit overleg zal de Kamer op de hoogte worden gebracht.

De fietsenstallingen zijn een gecompliceerd probleem. Ik wil eerst alles op een rijtje hebben gezet,

voordat ik de Kamer hierover informeer. Ik wil u namelijk noch blij maken met een dode mus, noch verdrietig maken met iets wat later misschien toch mogelijk blijkt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben blij om te horen dat de staatssecretaris aandacht zal besteden aan die kleine administratieve ongerieflijkheden die aan het overigens goede, nieuwe stelsel kleven. Heb ik verder goed begrepen dat de voorstellen voor 1 januari 2005 van kracht zullen worden, omdat het mogelijk is om een en ander op relatief korte termijn via een circulaire binnen de belastingdienst te regelen?

Ik ga op zich akkoord met de lijn dat als daar op internationaal gebied ruimte voor is, de accijnzen verhoogd kunnen worden. Is de regering echter beducht voor het risico dat zij daarmee loopt? De Duitsers kunnen 10 eurocent stijgen en wij kunnen die stijging volgen, maar als zij naar beneden gaan, moeten wij ook weer naar beneden. Ik vraag de regering om te letten op grenseffecten. Kleine verschillen mogen niet bepalend zijn.

Staatssecretaris **Wijn**: Op de eerste vraag kan ik bevestigend antwoorden: dat is inderdaad de intentie. Ten aanzien van zijn tweede vraag deel ik de scherpste van de heer Hofstra, namelijk dat de ontwikkelingen in andere landen goed in de gaten moeten worden gehouden. De trend is overigens dat de accijnzen daar eerder worden verhoogd dan verlaagd. Wij doen dat ook zodra dat mogelijk is.

De heer **Crone** (PvdA): Ik heb in het algemeen overleg tot twee keer toe gevraagd, en net weer, hoe het zit met de belastingdienst. Er klinken berichten, ook in het openbaar, dat mensen het daar zat zijn en met het openbaar vervoer gaan waardoor zij minder uren kunnen maken. Ik hoor graag een toezegging dat de problemen worden opgelost.

Staatssecretaris **Wijn**: Bij de belastingdienst is ten opzichte van vorig jaar veranderd dat woon-werkverkeer tussen 0 en 10 km vergoed kan worden. Het effect is veroorzaakt door een potentiële verruiming van de vergoedingen boven de 30 km. Die is niet doorgevoerd maar vervangen door de regeling dat maximaal 130 euro



Mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle ± Gouda

per maand kan worden vergoed bij een afstand boven de 20 km. Als geen gebruik gemaakt wordt van openbaar vervoer terwijl dat wel mogelijk is, wordt slechts een kwart van de reiskosten vergoed. Hiermee is bij de belastingdienst een zeer stimulerend beleid van kracht geworden om mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.

De heer **Crone** (PvdA): Ik begrijp dat de afstand tussen 0 en 10 km nu vergoed wordt. Vorige week riep u werkgevers in het hele land op om de eerste 10 km niet te vergoeden, maar nu doet u het zelf als eerste. Hoe kunt u met enig moreel gezag ± over normen en waarden gesproken ± andere werkgevers aanmoedigen om hun poot stijf te houden en niet de eerste 10 km te vergoeden terwijl de belastingdienst dat wel doet? Woon-werkverkeer gaat daar niet over het bezoeken van burgers om biljetten te controleren. Trekt u uw oproep aan werkgevers van vorige week in?

Staatssecretaris **Wijn**: Een van de veronderstellingen in het model is dat in totaal 750 mln euro meer aan onkostenvergoedingen wordt uitgegeven.

De heer **Crone** (PvdA): U begint goed zo.

Staatssecretaris **Wijn**: Die opmerking kan ik niet plaatsen. Wij moeten woorden niet zwaarder maken dan zij zijn. Ik heb gezegd dat ik hoop dat die veronderstelling niet bewaarheid wordt. Ik gaf zo-even al aan dat mensen gestimuleerd worden om met het openbaar vervoer te gaan omdat zij anders maar een kwart van hun reiskosten vergoed krijgen. Een ander voorbeeld was de maximale vergoeding van 130 euro boven de afstand van 20 km in plaats van 30 km. De belastingdienst volgt in dezen gewoon de regels die het ministerie van BZK vaststelt. Intuïtief heb ik niet het gevoel dat de 0 tot 10 km-vergoeding congestiebevorderend werkt, integendeel. Aangezien 0 tot 10 km vroeger niet vergoed werd maar nu wel, kan de maatregel werken als een prikkel om dichterbij het werk te gaan wonen. Het gaat evenwel om de vergoeding voor 30 km en verder van het werk wonen. Op dat punt geldt een zeer strakke lijn want er wordt een ontmoedigingsbeleid vanaf 20 km gevoerd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zal de staatssecretaris, zoals door de woordvoerder van de CDA-fractie als wens is uitgesproken, het belastingplan zodanig opzetten dat alle negatieve effecten voor de files en het milieu geheel worden gecompenseerd?

Staatssecretaris **Wijn**: U trekt het punt nu breder en betreft de milieueffecten erbij. Daarover ben ik op dit moment in overleg met staatssecretaris Van Geel om ervoor te zorgen dat er in een breder kader vergroening plaatsvindt. Verder zal in het Belastingplan 2005 staan dat wij die 18 cent niet zullen indexeren. Indien mogelijk zullen wij de accijnzen verhogen en de vaste kosten omlaag brengen. Wij gaan monitoren wat er precies gebeurt en aan de hand daarvan gaan wij verder met variabilisatie en, in een breder kader, neutralisatie.

De **voorzitter**: De heer Vendrik mag nog één keer reageren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is echt allemaal opgewarmde koffie. In het Belastingplan 2005 komt niet te staan dat de indexatie wordt afgeschaft, want wij hebben helemaal geen indexatie. Vorige week heeft de staatssecretaris over de accijnzen gezegd: dat hangt af van de Duitsers. Ik zie al helemaal welke kant het opgaat: die maatregel komt er dus ook niet. Over monitoring heeft de staatssecretaris net gezegd: ja, die gegevens komen over een jaar een keer beschikbaar. Het Belastingplan 2005 wordt deze zomer geschreven. Dat is dus drie keer niks, staatssecretaris! Ik word hier een beetje opgewonden van omdat hij iedere keer om de waarheid heen draait. Er ligt een Belastingplan 2004, er ligt een autopakket en dat is desastreus voor files en milieu! Gaat de staatssecretaris dat per ommegaande corrigeren of niet? Hij antwoordt iedere keer "ja", maar de maatregelen die hij noemt, gaan nergens over en dat weet hij ook!

Staatssecretaris **Wijn**: Het Belastingplan 2005 kunt u tegemoet zien op Prinsjesdag, althans ons voorstel daartoe. Laten wij het er dan verder over hebben. U noemt mijn antwoord opgewarmde koffie, maar volgens mij komen uw interrupties ook een beetje uit de magnetron.

De **voorzitter**: De heer Vendrik kan in tweede termijn op dit onderwerp doorgaan.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Zoals de staatssecretaris al zei, zijn wij bij elkaar gaan zitten en tot de conclusie

Peijs

gekomen dat het jammer is dat tijdens het AO van vorige week bij ons een misverstand ontstond. Ik denk dat dit onnodig was, want wij staan volledig achter de administratieve lastenverlichting en het mobiliteitsplan van het kabinet. Dat staat als een paal boven water. Bovendien herken ik mij niet in de kwalificaties die over de staatssecretaris in de krant en in de Kamer over tafel zijn gegaan. Deze laat ik dan ook volledig voor rekening van Kamerleden en pers.

De heer **Crone** (PvdA): De minister hield vorige week een zeer strak, helder en inhoudelijk goed onderbouwd verhaal over haar visie op het belastingplan. Daar was geen woord Spaans bij. Wij hebben het allemaal aangetekend, maar er is zelfs al een verslag van. Hieraan staat: helaas blijkt nu dat de maatregelen met betrekking tot de bereikbaarheid verder onder druk worden gezet door het belastingplan. Vervolgens licht de minister dit allemaal toe. Moet ik dat verslag in de prullenbak gooien, nu de minister zegt dat zij het helemaal eens is met het kabinetsbeleid of vindt zij nog precies hetzelfde als vorige week?

Minister **Peijs**: Natuurlijk sta ik pal achter het kabinetsbeleid. Tot het kabinetsbeleid hoort ook de brief die u van het kabinet hebt gehad en waarin staat dat wij het niet gaan indexeren en dat wij alle genoemde zaken gaan doen. Ik heb respect voor de rapporten die er liggen en die betrekking hebben op de lange termijn. Iedere keer wordt ons gevraagd "wat doet u volgend jaar", maar het gaat nu over de lange termijn. De maatregelen die worden genomen, hebben eerst een kortetermijneffect, namelijk de niet-indexering. Na monitoring spreken wij vervolgens over het effect op de langere termijn. Dat heeft de staatssecretaris precies zo gezegd. Daar zit geen licht tussen.

De heer **Crone** (PvdA): Ik herhaal mijn vraag, want ik heb geen antwoord gekregen. Vindt u nog hetzelfde als vorige week of bent u het nu eens met de heer Wijn? Vorige week zei u precies wat alle rapporten zeggen en wat wij allemaal zeggen: de files nemen met 10% toe en het is slecht voor het milieu. U hebt alle getallen herhaald en u hebt zelfs uw eigen kinderen

aangevoerd om uit te leggen hoe het gaat werken. Vindt u nog steeds dat het in de praktijk mis gaat?

Minister **Peijs**: Het kabinetsbeleid is inclusief de brief die de Kamer heeft gekregen en waarin staat: deze maatregelen gaan wij nemen uit respect voor de rapporten die er liggen. Het gaat dan om een kortetermijnmaatregel en lange-termijnmaatregelen waartoe wij kunnen besluiten door middel van monitoring. Ik denk dat dit volstrekt helder is.

De heer **Crone** (PvdA): Dus u neemt geen afstand van wat u de vorige keer hebt gezegd? Daarmee neemt u dan nu opnieuw afstand van wat de heer Wijn zojuist heeft gezegd.

Minister **Peijs**: Ik heb het AO-verslag hier ook voor mij. Na de analyse volgt de brief van het kabinet. Dat lijkt mij volstrekt helder.

De heer **Crone** (PvdA): Dan stel ik dus vast dat u in de brief die nu voorligt, afstand neemt van wat u hebt gezegd.

Minister **Peijs**: Dat geldt niet voor de brief van gisteren, maar voor de eerste brief. Daarin staan maatregelen naar aanleiding van de rapporten, om er volstrekt zeker van te zijn dat wij op tijd zijn. Wij beginnen met niet te indexeren. Daarna gaan wij monitoren en alle maatregelen nemen die in de brief stonden.

De heer **Crone** (PvdA): Nu wordt het nog mooier! Vorige week hebben wij dus gesproken op basis van een brief waarmee u het nu eens bent, maar tijdens het debat van vorige week nog niet. Vorige week nam u afstand van al die effecten. Donderdagavond was u het er weer mee eens en nu ook nog steeds. Waar staat u nu eigenlijk als minister? Bent u tegen de files of niet?

Minister **Peijs**: Vorige week hebben wij algemeen overleg gevoerd naar aanleiding van de brief van het kabinet. In die brief stond dat een aantal instituten, die het kabinet serieus neemt, een trend signaleren. Wij moeten die trend heel goed in de gaten houden. Wij hebben de volgende maatregelen in gedachten: wij gaan niet indexeren, wij bezien wat er met de accijnzen gebeurt, wij gaan monitoren en er is een extra

noodzaak tot variabilisatie. Dat laatste is belangrijk voor de rest van het debat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Herhaalt u in dit debat wat u eerder hebt gezegd, namelijk dat u het vorige week eens was met de staatssecretaris? De staatssecretaris zegt dat hij het met u eens was. U bent het er dus beiden over eens dat u het met elkaar eens bent. Herhaalt u uw beroemde woorden van vorige week: het mobiliteitsbeleid van dit kabinet wordt doorkruist door het fiscaal beleid?

Minister **Peijs**: Het beleid zou worden doorkruist als wij geen maatregelen namen, maar die nemen wij wel. Daarvoor zaten wij vorige week in het algemeen overleg bij elkaar. Eerst was er een analyse en daarna kwam er een brief. In de brief staat wat wij gaan doen: wij gaan niet indexeren, wij gaan indien mogelijk de accijnzen aanpassen en wij hebben een extra noodzaak tot variabilisatie. Dat staat allemaal in de brief en dat gaan wij ook doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik constateer dat ook de minister haar woorden van vorige week hier niet herhaalt. Het achterwege laten van indexatie is een belangrijke maatregel. Mag ik de minister dan vragen hoe vaak de onbelaste vergoeding voor het zakelijk verkeer vanaf het begin van de jaren negentig is geïndexeerd?

Minister **Peijs**: Ik onderscheid twee werelden. Er is een fiscale wereld en er is een vervoerswereld. In de fiscale wereld wordt er in de modellen niet geïndexeerd. In de vervoerswereld moeten wij wel indexeren, om reële prognoses te kunnen maken. Als wij niet zouden indexeren, zouden onze modellen en berekeningen volstrekt achterhaald zijn. Onze investeringen zouden dan op volstrekt verkeerde cijfers worden gebaseerd. In onze vervoersmodellen indexeren wij dus altijd. De AVV indexeert. De fiscale kant van het verhaal wordt niet geïndexeerd. Daarom hebben zowel de staatssecretaris als ik gelijk. Aan de fiscale kant indexeer je niet. Aan de vervoerskant indexeren wij echter altijd, omdat wij anders geen reële investeringsprognoses kunnen maken. Dat staat ook in de brief van de onderzoeksinstituten.

Peijs

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat was mijn vraag niet. Ik vroeg hoeveel keer voorgaande kabinetten in de periode vanaf het begin van de jaren negentig tot op heden de onbelaste vergoeding voor het zakelijk verkeer hebben geïndexeerd. Het antwoord zal ik u meteen geven: dat is één keer gebeurd. Indexatie van de onbelaste kilometervergoeding heeft dus de afgelopen veertien jaar één keer plaatsgevonden. Dan wilt u ons vertellen dat het achterwege laten van indexatie nieuw beleid is? Kom nou toch, dat neemt u toch zelf niet serieus? Wilt u ons vertellen dat het wel serieus bedoeld is, omdat in de modellen van de prognoses zoals die door de AVV worden gehanteerd, de indexatie wel een rol speelt? Gaat u af op de modelmatige weergave van de AVV bij het maken van regionaal beleid? Wat een kulverhaal, mevrouw de minister! U kunt toch niet menen dat dit nieuw beleid is?

Minister **Peijs**: Die uitdrukking laat ik voor uw rekening.

In de modellen van de AVV wordt geïndexeerd. Als wij in onze berekeningen vervolgens niet indexeren, scheelt dat dus het aangegeven percentage, wat de heer Vendrik daar verder ook van vindt. Ik constateer trouwens dat hij de rapporten wel serieus neemt, maar de onderzoekers niet. Als de onderzoekers zeggen dat wij met dit percentage moeten rekenen, waarom neemt hij dat gegeven dan niet serieus? Ik vind dat een vreemde zaak. Als ik het rapport serieus neem, dan moet ik ook de onderliggende aannames serieus nemen.

Voorzitter. Ik wil het ook nog hebben over het variabeliseren. De heer Hofstra heeft een rapport ingediend. Dat is niet het eerste rapport over variabeliseren, de ChristenUnie en de SGP zijn hem voor geweest. Bij de begrotingsbehandeling hebben wij daarover gesproken. In de brief zegt het kabinet dat er nu een extra noodzaak tot variabelisatie is. Dat is een serieuze uitspraak, het kabinet schrijft niet voor niets zulke brieven. Het kabinet ziet heel goed dat het gaat gebeuren en dat het moet gebeuren, alleen willen wij het niet worden door het Duitse voorbeeld niet heel serieus bestuderen en heel goed bekijken wat voor techniek je daar dan voor zou moeten gebruiken. Als u binnen een paar maanden een plan van mij wilt, kan ik u dat

niet toezeggen. Ik ben vast van plan om aan het einde van deze kabinetsperiode een goed plan gereed te hebben. Daar zullen wij heel degelijk op studeren om te komen tot een goed onderbouwde variabelisatie, die niet moet worden bereikt met dure tolpoorten, maar die gebaseerd is op een eenvoudig en goedkoop systeem. Het plan van de heer Hofstra zullen wij daar heel serieus in meenemen. Dat heb ik ook vorige keer gezegd en niet dat het één van de opties zou zijn. Ik verheug mij overigens over de nieuwe houding van de heer Hofstra, die het aanzienlijk eenvoudiger maakt.

Ik wil het carpoolen van de heer Hermans even behandelen. Carpoolers zullen elkaar neutraliseren, mijnheer Hermans. Iemand die nu carpoolt, besluit misschien om zelf te gaan rijden, nu de vergoedingen op deze wijze vormgegeven worden. Iemand anders gaat misschien juist beginnen met carpoolen. Die twee bewegingen zullen hoogstwaarschijnlijk niet het grootste verschil van de wereld maken, maar ook dat zal uit de monitoring moeten blijken. Ik acht de monitoring werkelijk heel belangrijk. Wij moeten daarbij ook staande houden dat als wij uit de monitoring kunnen halen dat er inderdaad grote bewegingen zijn, wij in de brief van het kabinet gezegd hebben dat wij die in een breder kader zullen neutraliseren. Ik acht ook dat een heel serieuze passage in de brief van de regering.

De heer **Hermans** (LPF): De vraag in eerste termijn was of het effect van het carpoolen en de financiële prikkel die daarnaar uitgaat, nu zijn meegenomen in de cijfers die ons zijn gepresenteerd. Is de 6,3% inclusief de poolers of exclusief?

Minister **Peijs**: De onderzoekers hebben mij verzekerd dat beginnende carpoolers en stoppende carpoolers elkaar waarschijnlijk zullen neutraliseren.

De heer **Hermans** (LPF): Bent u het dan met mij eens dat de financiële prikkel die in de andere delen van het rapport zo zwaar worden aangezet, hier relatief onderbelicht blijven? Het wordt namelijk heel erg lonend om met vijf personen in een busje te gaan zitten, mits de werkgever iedereen een onbelaste kilometervergoeding geeft.

Minister **Peijs**: Wij zien op dit moment dat het carpoolen steeds impopulairder wordt. Er wordt steeds minder gecarpoold. Bij de monitoring zullen wij zien of deze trend doorzet. Ik benadruk nogmaals het buitengewoon grote belang van de monitoring om te zien of alle verwachte effecten ook inderdaad optreden.

Mevrouw **Gerken** (SP): Mijn bezorgdheid zit in een aantal uitspraken die ik de minister in de afgelopen maanden heb horen doen. De "modal shift" is voorbij, daar gaan wij niet meer aan doen, omdat er gebleken is dat het niet werkt; de minister gaat niets doen aan het feit dat mensen op dit moment het openbaar vervoer uitgaan en de auto in; nu horen wij één van de minister één van de staatssecretaris dat deze fiscale maatregelen slecht zijn voor de mobiliteitsplannen. Dan is er een belofte van monitoring, waarvan de minister zegt dat wij daarop moeten inzetten. Ik ben bezorgd omdat die belofte natuurlijk heel makkelijk in de toekomst kan worden vergeten, verwaterd, gebagatelliseerd of afgedaan als zou de mobiliteitsgroei niet door de fiscale maatregelen komen, maar ± en dan komt het boekje van de heer De Nerée weer op tafel ± dat die groei zich toch wel had voorgedaan. Kan de minister mijn bezorgdheid wegnemen?

Minister **Peijs**: Ik wil de indruk wegnemen dat ik openbaar vervoer, en met name de trein, bagatelliseer. Die indruk moet niet blijven bestaan, want die is absoluut onjuist. In de spits neemt de trein de helft van het al het woon-werkverkeer voor zijn rekening. Ik wil de trein dus niet bagatelliseren. Het is echter moeilijk om mensen die gebruik maken van de auto ertoe te bewegen om met de trein te gaan. Wij gaan het wel proberen. Het materieel is er nu. Er zal op alle mogelijke manieren moeten worden geprobeerd om mensen het openbaar vervoer in te krijgen. Er wordt op het ogenblik veel geïnvesteerd in regionaal openbaar vervoer. Dat zal, naar ik hoop, in de spits veel schelen in het woon-werkverkeer.

De heer Hofstra vroeg hoe het mogelijk is dat zo'n kleine beweging zo'n groot effect veroorzaakt. Er hoeven helemaal niet veel mensen te worden verleid om met het openbaar vervoer te gaan reizen om toch een

Peijs

groot effect op de files te krijgen. Het zijn namelijk juist de laatste auto's die de grootste congestie veroorzaken. Dat ziet men in de vakantietijd. Dan verschijnt een aantal mensen niet op de weg. Dat is onmiddellijk terug te zien in de files. Alles loopt dan weer. Wij zijn het er dus over eens dat de trein heel erg belangrijk is. Als een klein gedeelte van de mensen die nu in de file staan, bereid zou zijn om in de trein te gaan zitten, heeft dat een groot verschil tot gevolg. Wij gaan er ons best voor doen om dat te bereiken met de investeringen in het regionale openbaar vervoer, Randstadrail en wat dies meer zij.

Ik verzeker u dat dit niet ondersneeuwt. De zin uit de brief waarin staat dat wij dat gaan neutraliseren in een breder verband die staat. Die staat daar namens het kabinet. U mag mij en de staatssecretaris daar iedere keer aan herinneren.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik bedank de minister voor de beantwoording met betrekking tot het openbaar vervoer. Ik zal hier zeker in een later debat op terugkomen, want ik hoor een andere toonzetting dan ik eerder van haar hoorde.

Mijn bezorgdheid is echter nog niet weg. Ik ben er bezorgd over dat die monitoring straks in het grote grijze geheel van de papierbrij hier verdwijnt. Kan de minister die bezorgdheid wegnemen, bijvoorbeeld door een antwoord te geven op de vraag wanneer zij met de eerste resultaten van de monitoring komt? Is dat dit jaar nog? Is dat volgend jaar? Is dat deze kabinetsperiode?

Minister **Peijs**: Het gaat in de rapporten over een langetermijneffect. Wij moeten van een langetermijneffect geen ultrakortetermijneffect maken. Ik denk dat wij in de loop van enkele maanden nog geen trend kunnen zien waar wij houvast aan hebben. Daarom hebben wij in de brief aangekondigd dat wij een kortetermijnmaatregel nemen. Deze maatregel behelst de helft van het effect. Wij hebben dus in elk geval het effect voor de eerste twee jaar weggenomen. Ik denk dat het nodig is om een termijn van twee jaar te nemen voor de monitoring om een trend te kunnen zien.

Mevrouw **Gerken** (SP): De minister belooft mij dus dat zij binnen twee

jaar met een eerste rapport over de monitoring komt?

Minister **Peijs**: Dat kunnen wij beloven.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik constateer dat het effect van het autopakket aan de ene kant serieus wordt genomen door het kabinet. Er volgt immers een maatregel, zij het dat bestaand beleid als nieuw beleid wordt uitverkocht. Dat is echter een andere kwestie. Het andere deel van het effect zal worden gemonitord. Voor dat deel wordt het onderzoeksrapport dus niet serieus genomen. Moet ik het zo zien?

Minister **Peijs**: Ik volg deze redenering eerlijk gezegd niet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): U neemt de in het rapport voorspelde effecten op de filebestrijding en het milieu serieus door niet te indexeren. Dat is staand beleid, maar dat is een ander verhaal. Dat betekent dat de helft van het effect wordt gecompenseerd. U zegt over de andere helft van het effect dat u het gaat monitoren.

Minister **Peijs**: Ja, dat doen wij om te onderzoeken wat wij moeten doen. Het effect zal misschien wel groter of kleiner zijn, dus wij zullen al naar gelang het effect in een breder kader maatregelen nemen om het neutraliseren, precies zoals het in de brief staat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar u neemt het rapport dus niet zo serieus dat u nu maatregelen wilt nemen om het effect te bewerkstelligen dat u voor de komende tien jaar wenst.

Minister **Peijs**: Ik noem nog één keer alle maatregelen op. Wij gaan niet indexeren, een belangrijke maatregel die voor de helft van de compensatie zorgt. Wij zien ook een extra noodzaak tot variabilisering. Dit lijkt mij toch een gigantische toezegging, ook dit is een zeer belangrijke maatregel. Er was al een noodzaak en wij zien nu een extra noodzaak. Ik heb zojuist al tegen de heer Hofstra gezegd dat er aan het einde van deze kabinetsperiode een serieus plan zal zijn. Ik weet niet wat u nog meer wilt, ik denk dat u dit nooit gehoord hebt in dit huis.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb in dit huis al heel veel gehoord, maar ik vind het vreemd dat u bij uw opdracht om de files te bestrijden in de wielen gereden wordt door een staatssecretaris en dat u vervolgens genoeg neemt met compensatie van de helft van het effect van het belastingplan. Dat is overigens geen compensatie, maar dat is weer een ander verhaal. Ik begrijp niet dat u bij uw politieke opdracht genoeg neemt met een halfbakken beleidspakket zonder compensatie.

Minister **Peijs**: Voorzitter, ik snap ook iets niet. De heer Vendrik kan kennelijk niet verder tellen dan één, want als ik vier maatregelen opnoem, blijft hij steken bij de eerste, die overigens al de helft van het effect compenseert. En nogmaals, als er een mogelijkheid toe is, gaan wij de accijnzen aanpakken. Wij zullen zo nodig in breder verband neutraliseren en wij zien een extra noodzaak tot variabilisering. Al deze maatregelen kunnen worden genomen nog voordat de helft van het effect bereikt is. Wij kunnen ze al meteen inzetten.

□

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de bewindslieden voor hun antwoord, maar dit antwoord ± ik durf het bijna niet te zeggen ± maakt de problemen alleen maar groter. De minister heeft verleden week het belastingplan verschillende keren glashelder gekwalificeerd. Werkgevers hebben in gesprekken aangegeven dat zij deze regeling beschouwen als een goedkope manier om werknemers iets toe te stoppen en dat zij er ook gebruik van zullen maken. Vervolgens zegt de minister dat het belastingplan het negatieve effect heeft dat er over een aantal jaren nog steeds weinig verbetering merkbaar zal zijn, dat het dweilen met de kraan open is. Nu hebben de bewindslieden met de premier gesproken en dan wordt het vocabulaire vanzelfsprekend zeer beperkt: geen indexatie meer, monitoring en betere plannen maken. Er kan dus in alle objectiviteit vastgesteld worden dat er een enorm verschil is tussen de zeer negatieve beoordeling van het belastingbeleid door de minister en de begrippen die ik niet meer zal herhalen. Hoe geloofwaardig kan zij nu nog geld vragen aan de burgers om te kunnen

Crone

investeren in wegeaanleg, in openbaar vervoer of wat dan ook, als zij al heeft gezegd dat het effect van de maatregelen volkomen weg is? De ene week is het A, de week erna is het min A; misschien heeft de minister volgende week weer het goed standpunt.

De minister zegt ook dat spoedige monitoring niet nodig is omdat het beleid voor de lange termijn is. Maar er worden op ultrakorte termijn beslissingen genomen, werkgevers nemen nu al beslissingen om het woon-werkverkeer ruimer te vergoeden, om de vergoeding van 28 cent te bruteren om hun werknemers extra te kunnen laten rijden. Ik vraag de minister dan ook of zij met het oog op het mobiliteitsbeleid bereid is om te inventariseren wat wij nu al zien gebeuren. Het geheim van de lange termijn ligt helaas al besloten in de ultrakorte termijn, in de besluiten die nu genomen worden. De minister vraagt aan de belastingdienst hoe het zal gaan, want die is al begonnen met het uitvoeren van het verkeerde beleid. Ik dien dan ook op dit punt een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel werkgevers aan hun werknemers een hogere kilometervergoeding betalen voor het woon-werkverkeer en het zakelijke gebruik van hun auto;

voorts constaterende dat het kabinet zelf heeft aangegeven dat het Belastingplan 2004 in strijd is met het mobiliteitsbeleid;

overwegende dat toename van de mobiliteit ook een extra milieudruk met zich meebrengt;

verzoekt de regering, uiterlijk op 17 mei 2004 de Kamer te informeren over de eerste praktische uitwerking van de fiscale maatregelen voor het autogebruik en zo mogelijk van de effecten daarvan op de mobiliteit en het milieu, en tegelijkertijd voorstellen te doen om de toename van de mobiliteit en de milieudruk teniet te doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 4 (29280).

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter. Nog een inleidende zin voor mijn volgende motie.

De **voorzitter**: Nee. Ik geef u daartoe niet meer de gelegenheid. Twee minuten is twee minuten. Het is nu afgelopen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de instituten CPB, AVV en MNP oktober 2003 reeds berekeningen hebben gemaakt over de effecten van het belastingplan op de files en op het milieu;

verzoekt het kabinet, deze cijfers alsnog aan de Kamer ter beschikking te stellen en in het vervolg dergelijke berekeningen tijdig aan de Kamer te sturen, zodat deze een bijdrage kunnen leveren aan een zorgvuldige besluitvorming,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 5 (29280).

De heer **Crone** (PvdA): Voorzitter. Ik vraag het kabinet een einde te maken aan de dubbele moraal in het beleid. Het moet doen wat het van de mensen vraagt. Dan doen de mensen wat het kabinet van hen vraagt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Er valt veel over dit debat te zeggen. Laat ik het bij één constatering houden, namelijk dat ik de minister van Verkeer en Waterstaat de vorige week een stuk duidelijker vond dan vandaag. Het spijt mij zeer.

Het kabinet zegt eigenlijk dat in het model van de AVV indexatie wordt toegepast bij de bepaling van

hetgeen er gebeurt bij ongewijzigd beleid en dat de files minder worden als die eruit wordt gehaald. Het is allemaal modelwerk. Het is ook allang staand beleid. Wat in een model wordt gecorrigeerd door dit kabinet, wordt uitgevent als nieuw beleid. Dat is grote onzin. Voor de accijns is het wachten op de Duitsers. Wij weten niet wat er gebeurt en of daar ruimte ontstaat voor verdere variabilisatie. Het is allemaal wachten op termijn. Moet ik verder het compenseren van een dreigende achteruitgang van de milieukwaliteit in het land door een toename van de uitstoot als gevolg van het belastingpakket van dit kabinet, als vooruitgang beschouwen? Moet ik dat als een heel dure toezegging zien? Het zou wat moois zijn als wij op die manier debatteren en als wij het zouden accepteren als de minister van Verkeer en Waterstaat het had aangedurfd om te zeggen dat het milieu nog verder achteruitgaat als gevolg van het belastingpakket. Dat zij het niet doet, is niet een vooruitgang maar lijkt mij wel het minste wat dit kabinet zou kunnen doen.

De CDA-fractie heeft gevraagd om monitoring. Als daaruit ~~is~~ berhaapt al zinvolle gegevens komen, zitten wij ver voorbij het Belastingplan 2005. En, mijnheer De Ner ~~de~~, dan staat u in het najaar met lege handen. Daarom is het terecht dat de heer Crone zijn motie heeft ingediend.

In het kader van "help Hofstra de zomer door" dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet treuzelt met voorstellen voor variabilisatie van het wegverkeer;

verzoekt het kabinet, niet langer te treuzelen;

verzoekt het kabinet voorts, dit voorjaar, doch uiterlijk bij het verschijnen van de nota Mobiliteit, met een uitgewerkt plan te komen voor een kilometerheffing, waarin een tijdschema op weg naar invoering van dit plan is opgenomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

Vendrik

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Vendrik, Duyvendak en Crone. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 6 (29280).



De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Mijnheer de voorzitter. Ik heb goed geluisterd. Ik had nog een vraag gesteld over de beroemde brief waarin de indexatie en alles werd uitgelegd, maar ik heb begrepen dat ik uitsluitend de brief die mevrouw Peijs mede namens de staatssecretaris heeft geschreven als doorslaggevend moet beschouwen. Ik zal moeten leren leven met de onzekerheid die de tweede brief heeft opgeroepen. Ik hoop dat er volgende keer geen tweede brief bij zit. Dan ontstaat ook niet meer die onzekerheid.

De heer Crone vroeg aan staatssecretaris Wijn waarom alle belastingambtenaren tegenwoordig met het openbaar vervoer gaan. De staatssecretaris antwoordde dat het ministerie niet indexeert, maar ook een vergoeding geeft voor de eerste 10 km. Dat is fantastisch! Dat blijkt tot gevolg te hebben dat alle belastingambtenaren met het openbaar vervoer gaan. Vervolgens vraagt de heer Crone aan de staatssecretaris hoe hij dat nou kan doen. Ik vind het een buitengewoon goede maatregel. Ik ben bovendien voor brutering. Met wat wij gisteren hebben gehoord over het EMU-saldo kunnen wij alle belastinggelden die extra binnenkomen, heel goed gebruiken om het saldo omlaag te brengen.

Het algemeen overleg is gevoerd naar aanleiding van de motie-Hofstra waarin wij als Kamer een aantal dingen hebben gevraagd. Wij hebben tijdens dit overleg gezegd dat er maar weinig is uitgevoerd van die motie. Ik zou de staatssecretaris willen vragen er nog eens goed naar te laten kijken, zeker ook naar aanleiding van de voorstellen die de Europese Commissie in september zal doen en die tijdens het Nederlandse voorzitterschap aan de orde komen. Ik vraag hem om, in relatie tot de BPM-teruggave bij export, te kijken naar wat je doet met de bedragen die je moet heffen bij het invoeren van auto's. Ik vraag hem deze zaken mee te nemen, naast de punten die de heer Hofstra al

ingebracht heeft over een aantal dingen.

De heer **Crone** (PvdA): U heeft goed begrepen van de staatssecretaris dat bij de belastingdienst de eerste 10 km nu belastingvrij wordt vergoed. Ik heb bij interruptie gevraagd of dit zo is en hij antwoordde bevestigend. Dat is de dubbele moraal waar ik naar vroeg...

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): U begon met de vraag te stellen of het zo is dat de belastingambtenaren tegenwoordig met het openbaar vervoer gaan. Nu, als het gevolg van het vergoed worden van de eerste 10 km is dat alle belastingambtenaren met het openbaar vervoer gaan, vind ik dat een buitengewoon goed beleid. Daarmee is misschien de andere helft van de filevorming opgelost, maar zoveel belastingambtenaren zijn er helaas niet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer De Nerée vroeg in zijn eerste termijn aan het kabinet om de negatieve effecten van het autopakket 2004 te compenseren bij gelegenheid van het Belastingplan 2005. Ik constateer uit de beantwoording dat dit niet gaat gebeuren. Constateert de heer De Nerée dit met mij? Vindt hij ook dat daar door het kabinet wel degelijk actie moet worden ondernomen in het kader van het Belastingplan 2005?

De heer **De Nerée tot Babberich** (CDA): Ik heb de eerste brief van het kabinet gelezen; uit de tweede brief, van de minister, heb ik geciteerd. Ik neem aan dat het kabinet zich daaraan houdt, zeker als het brieven zijn van het kabinet zelf. Ik heb geen enkele reden om te twijfelen aan het feit dat het kabinet zich eraan zal houden.



Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik ben teleurgesteld over de nieuwe omfloerstheid in het antwoord van de bewindslieden. De erkenning van het probleem is het begin van de oplossing, maar ik heb nu geen erkenning gehoord. Daarmee zou er ook geen echt probleem zijn en zijn er evenmin echte oplossingen. Immers, de maatregelen zijn niet drie keer maar wel vier keer niets: het vervallen van de indexatie is een

papieren cadeautje; de monitoring is een vaag begrip, gepresenteerd met een mooi lintje, en de variabilisatie is voor de minister kennelijk ook niet zo'n serieuze optie dat zij de moeite neemt alle hier genoemde ideeën over de kilometerheffing te bespreken. Daar is zij namelijk in haar beantwoording totaal niet meer op teruggekomen. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat in een langetermijnvisie op het verkeersbeleid duidelijke doelstellingen voor de congestie, het milieu en de mobiliteitskosten niet kunnen ontbreken;

overwegende dat reeds bij de bespreking van het NVVP duidelijk is geworden dat prijsbeleid het meest effectieve middel is om de doorstroming op de wegen te bevorderen en tevens een grote bijdrage kan leveren aan het milieu en een eerlijkere verdeling van de mobiliteitskosten;

voorts overwegende dat er meerdere opties zijn om budgettair neutraal prijsmaatregelen in te voeren die allen voor- en nadelen kennen met betrekking tot onder andere de fraudegevoeligheid, de implementatiekosten en de effecten op mobiliteit en milieu;

constaterende dat uitgebreid onderzoek nodig is om een goede afweging tussen deze verschillende prijsmaatregelen mogelijk te maken;

verzoekt de regering, voorbereidend onderzoek te doen naar zowel de kilometerheffing als hogere brandstofaccijnzen en daarbij deze methoden te toetsen op fraudegevoeligheid, implementatiekosten en de effecten op mobiliteit en milieu, en bij de bespreking van de nota Mobiliteit de keuze tussen deze alternatieven aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Gerkena.

Gerkens

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (29280).



De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun beantwoording. Als het gaat over beeldvorming ± terechte of onterechte ± moet de regering in ieder geval met één mond spreken. Dat is een gulden regel in ons staatsbestel en daarop moeten wij zuinig zijn. Het luistert nauw bij het handhaven van die regel. Het is een oefenschool. Op een school kun je onvoldoendes en voldoende halen. Het beeld van vorige week hoort onder de categorie onvoldoende. Ik hoop dat deze bewindslieden zoveel vorderingen zullen maken dat het uiteindelijk een voldoende wordt en blijft, ook op het rapport!

De nota Mobiliteit komt eraan. Dat is een belangrijk document. Laat het nu zo zijn dat het wetenschappelijk bureau van mijn partij dezer dagen ook een nota publiceerde over mobiliteit. Ik zal straks zorgen dat de bewindslieden die nota ter hand gesteld krijgen. Zij mogen daaruit vrijelijk citeren ook in de nota Mobiliteit, uiteraard met bronvermelding!

Om mijn waardering voor collega Hofstra in dit debat te onderstrepen, heb ik er voor hem uit de nog schaars op de fractie aanwezige exemplaren ook een meegebracht. Uiteraard zal ik er persoonlijk voor instaan dat alle andere woordvoerders vandaag of uiterlijk morgen de nota ter hand gesteld krijgen.

De **voorzitter**: Waarbij u, als ik zo onbescheiden en tegelijkertijd zo vrij mag zijn, toch ten minste één persoon in deze zaal vergeet!

De heer **Van der Vlies** (SGP): U bent zo betrokken bij dit debat, voorzitter, dat ik u daarbij inbegrepen had. Wat zou een SGP'er betekenen die het bevoegde gezag in dit huis voorbijziet? Dat kan niet!

Ik zoek naar de verankering van de variabelisatie in deze kabinetsperiode. Alle voornemens en voorbereidingen zijn prima, maar wij moeten wel de moed hebben de besluitvorming ten principale te verankeren in dit kabinetstraject. Ik heb een motie die daarnaar zoekt. Het is een heel rustige en constructieve motie.

Volgens mij is er helemaal niets tegen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het noodzakelijk is de autokosten verder te variabeliseren;

overwegende dat het invoeren van een kilometerheffing een adequate mogelijkheid lijkt om op de langere termijn de autokosten verdergaand te variabeliseren;

van mening dat het noodzakelijk is de reeds opgedane kennis en ervaring te testen op de technische haalbaarheid;

verzoekt de regering, de inmiddels opgedane kennis en ervaring met betrekking tot de kilometerheffing niet alleen bij de tijd te houden, maar ook gedurende deze kabinetsperiode nader te ontwikkelen door het uitvoeren van een proef, zodat er desgewenst in de nabije toekomst kan worden overgegaan tot een soepele invoering van dit beprijzingsinstrument,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Vlies en Crone. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 8 (29280).



De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ik heb goed geluisterd naar de bewindslieden en zij hopelijk ook naar mij! Ik wilde het daarbij laten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Bent u tevreden met wat de minister van Verkeer en Waterstaat in uw richting heeft gezegd over uw plan? Vindt u dat voldoende, mijnheer Hofstra?

De heer **Hofstra** (VVD): Voor de korte termijn wel, collega Vendrik. Misschien is het inderdaad goed als ik nogmaals zeg dat wij verwachten dat er binnenkort echt een plan komt. Als wij dat plan dan niet concreet genoeg vinden, zullen wij de noodzakelijke wegen bewandelen

en de instrumenten gebruiken om het concreter te krijgen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als de heer Hofstra het zo duidt, verwacht ik steun van hem voor mijn motie. Dit is in een aantal opzichten immers een onduidelijk debat. Laten wij dat besluiten met een heldere Kameruitspraak! Mag ik het zo begrijpen dat de VVD op verzoek van de heer Hofstra mijn motie gaat steunen, waarin het kabinet wordt gevraagd snel met een plan te komen?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben de gewoonte, stemmingen in de fractie te bespreken. Wij zullen dat voor de stemmingen doen. U zult dan zien hoe wij stemmen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Hofstra zal toch niet in dit debat de indruk willen vestigen dat het plan-Hofstra een hogere vorm van belletje trekken is? Dat zal hij toch willen weerspreken? Het ging toch ergens om, mijnheer Hofstra? Wij zijn toch bezig met serieuze politiek? Het plan dat u wilt en het plan dat ik wil, moet er komen. Het kabinet moet daar heel snel werk van maken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik veronderstel dat wij allemaal hetzelfde bedoelen. Ik heb het een- en andermaal duidelijk tegen de vertegenwoordigers van de regering gezegd. Wij wachten eerst hun daden af. Mochten die ons niet bevallen, dan zien wij daarna wel hoe wij de zaak voor elkaar krijgen. Duidelijker kan ik niet zijn.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De fractie van de VVD zal natuurlijk haar stemgedrag bepalen, maar wat adviseert u de fractie over de motie van collega Vendrik en mijn motie?

De heer **Hofstra** (VVD): Over uw motie kan ik kort en duidelijk zeggen dat een proef technisch bijzonder moeilijk is. Het is lastig over een proef te praten als er nog geen uitgewerkt plan ligt van het kabinet. Zonder het eindresultaat van mijn fractie te kunnen melden, meen ik dat de kans niet heel erg groot is dat wij een van beide moties zullen steunen. Nog duidelijker kan ik het niet zeggen.

De **voorzitter**: De heer Hermans heeft mij gevraagd, hem te veront-

Hofstra

schuldigen in verband met andere verplichtingen in de Tweede Kamer.

□

Staatssecretaris **Wijn**: Voorzitter. Alvorens twee moties die meer op mijn terrein liggen te becommentariëren, wil ik eerst een misverstand uit de weg ruimen. Zoals de heer De Nerée al zei, geeft de belastingdienst niet het verkeerde voorbeeld. Integendeel, de belastingdienst geeft boven de 20 km een vaste vergoeding, dezelfde als vorig jaar en niet, hoewel dat fiscaal zou mogen, een onbelaste vergoeding boven de 30 km. Ik bestrijd overigens niet dat anderen dat mogen doen, want het is gewoon een belastingregel. Boven de 20 km geldt dus een vast bedrag, terwijl in het belastingplan wordt toegestaan om onbelast boven de 30 km te vergoeden hetgeen een reden zou kunnen zijn om verder van het werk vandaan wonen. De belastingdienst verandert dat niet.

De belastingdienst geeft slechts een kwart van de reiskostenvergoeding als het mogelijk is per openbaar vervoer te reizen. Men krijgt voor andere modaliteiten van vervoer slechts een kwart vergoed. Dat stimuleert het openbaar vervoer.

Tot slot heb ik gezegd dat de belastingdienst inderdaad een onbelaste vergoeding heeft geïntroduceerd voor woon-werkafstand. Omdat de heer Crone mij niet gelooft, sla ik er pagina 12 van het CPB-rapport op na waar staat: het introduceren van een onbelaste vergoeding per kilometer bij een woon-werkafstand van minder dan 10 km zou zelfs een prikkel kunnen zijn om iets dichterbij het werk te gaan wonen. Einde citaat. Hij hoeft niet in juichten uit te barsten, maar het is wel goed dat hiermee alle misverstanden de wereld uit zijn.

De heer **Crone** (PvdA): U weet dat in het rapport ook staat dat dit bevordert dat op de korte afstand met de auto wordt gereisd. Vroeger werd op die afstand alleen een vergoeding gegeven voor de fiets. U moet het rapport wel helemaal lezen. Mevrouw Peijs zal zo bevestigen dat het grootste deel van de files ontstaat door mensen die ongeveer 7 km moeten rijden. Die afstand valt ook onder de 10 km. Iedereen weet dat het kortafstandsverkeer het

filegevaar veroorzaakt en niet het langeafstandsverkeer.

Staatssecretaris **Wijn**: De vergoeding voor de fiets die vroeger 5 cent was, mag ook opgetrokken worden. Ik weet overigens niet of de belastingdienst dat doet. Wij verzenden nu weer in een discussie die wij niet wilden voeren. Wat de belastingdienst doet, veroorzaakt niet meer files. Die suggestie is daarmee voldoende weerlegd. Ik heb het CPB-rapport erbij gehaald, omdat het anders weer een eigen leven zou gaan leiden. Ik weet hoe makkelijk het is om mist te creëren. Bij dezen is de lucht weer helder.

In de motie-Crone wordt gevraagd het kabinet alsnog de cijfers ter hand te stellen van een tussenversie van de drie instituten. Dat kan niet, want de drie instituten willen daar hun handtekening nog niet onder zetten, omdat er nog enkele vragen zijn. Om die reden konden wij het rapport niet aan de Kamer overhandigen. Ik heb wel een brief gestuurd met de eerste indicatie van de effecten. Die blijkt inderdaad met de eindversie van het rapport te corresponderen. Ik kon destijds geen cijfers geven, maar alleen de richting aangeven. Die richting is frank en vrij aan de Kamer meegedeeld en tijdens de behandeling van het belastingplan besproken. Ik kan dus niet iets gaan toesturen dat een soort tussentijds concept is geweest, want de instituten kunnen de kwaliteit daarvan niet garanderen. Wat wij nu hebben, is de kwaliteit die zij te bieden hebben en daar gaat het om. De motie moet ik dan ook ontraden.

De heer **Crone** (PvdA): U zegt dat u het de instituten niet kunt aandoen. Als zij er geen bezwaar tegen hebben, kunnen wij de stukken dus wel krijgen, naar ik aanneem. Ik neem dit zeer ernstig, voorzitter. Wij zullen er ook in het Presidium nog eens over moeten praten. Het gaat hier om een belangrijk onderdeel van het belastingplan en dan hebben wij het recht om van tevoren geïnformeerd zijn. De staatssecretaris zei indertijd dat de stukken weinig inzicht boden en er eigenlijk ook niet waren, maar dat wil ik dan nu achteraf zelf kunnen beoordelen. Anders kunnen wij voortaan geen belastingplan zonder feitelijke onderbouwing meer aannemen.

Staatssecretaris **Wijn**: De heer Crone

moet zelf weten wat hij wel of niet wil aannemen. Ik constateer alleen dat er in dit geval een concept-rapport was en dat ik de Kamer een brief heb gestuurd over de richting die in dat rapport was aangegeven. Wij hebben dit ook in de Kamer besproken bij de behandeling van het belastingplan. Concepten ga ik de Kamer niet toezenden, want dat zou alleen maar verdere verwarring en mist creëren. De heer Crone had al zoveel vragen bij het definitieve rapport, dat het toezenden van concepten alleen maar extra werk en last zou creëren. De richting is in ieder geval indertijd netjes met de Kamer gecommuniceerd.

In de motie op stuk nr. 4 verzoekt de heer Crone om de Kamer uiterlijk 17 mei te informeren over een eerste praktische uitwerking en tegelijkertijd voorstellen te doen. Ik heb daar in mijn eerste termijn al een aantal opmerkingen over gemaakt. Aanvaarding van deze motie moet ik ontraden en de argumentatie daarvoor heb ik al gegeven.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. De motie van de heer Vendrik op stuk nr. 6 is een volstrekt onmogelijke motie. Het eerste deel van de nota Mobiliteit zal in juni verschijnen en het zou volstrekt onverantwoord zijn om op de korte termijn die in de motie wordt gevraagd, een concreet plan neer te leggen. Ik moet aanvaarding van deze motie ontraden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor het plan van de heer Hofstra lijkt dat niet veel goeds te bieden. Zit het nu bij de minister alleen op de termijn? Ik heb in de nota gesproken over het voorjaar, of "uiterlijk bij het verschijnen van de nota Mobiliteit". De motie geeft dus ruimte tot het verschijnen van deel 3, het kabinetsstandpunt. Ik zou graag een meer politiek-inhoudelijk oordeel van de minister over deze motie horen. Zij serveert de motie nu af op het gedeeltelijk lezen van de termijn die genoemd wordt.

Minister **Peijs**: Bij de begrotingsbehandeling hebben wij gezegd dat er aan het eind van de huidige kabinetsperiode een plan zal zijn. Er is alleen al een gigantische spraakverwarring over de term ± ik zou de kilometerheffing een gebruiksvergoeding willen noemen ± en over

Peijs

de vraag wat die term dan inhoudt. Het is niet realistisch om te verwachten dat wij dit jaar al een uitgewerkt plan voor elkaar hebben. Ik moet aanvaarding van de motie dan ook ontraden.

Ik dank mevrouw Gerkens voor de ondersteuning die in haar motie staat. Verder vind ik de motie echter overbodig, want ik heb al toegelicht hoe wij hiermee om zullen gaan. Het is wel goed dat mevrouw Gerkens in haar motie aangeeft dat het van belang is dat wij met een zorgvuldige techniek gaan werken, om fraudebestendigheid te garanderen. Ik ben blij met dat inzicht in de problematiek.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Mag ik dan uit de woorden van de minister begrijpen dat zij op korte termijn, maar in ieder geval bij ~~AA~~ n van de delen van het mobiliteitsplan, komt met een overzicht van de effecten van een kilometerheffing en het verhogen van de accijns op de brandstof op mobiliteit, milieu en fraudegevoeligheid?

Minister **Peijs**: Aangezien wij nog niet eens weten wat het buitenland zal gaan doen, is het allemaal prijs schieten in het duister. Dat heeft echt geen zin. Wij houden dan alleen maar ambtenaren bezig die zaken moeten doorrekenen terwijl wij niet weten of ze ooit voor zullen komen en in welke mate. Wij gaan in de nota Mobiliteit serieus om met een gebruiksvergoeding en ik hoop dat mevrouw Gerkens dat wil afwachten.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister noemt nu juist enkele dingen die ik graag had gehoord als antwoord op de vraag die ik in de motie stel, namelijk hoe staan beide systemen ten opzichte van het buitenland. Zij zegt dat de motie overbodig is. Bedoelt zij nu dat de motie overbodig is of ontraadt zij haar? Ik heb geen enkel argument gehoord waarom de motie overbodig zou zijn.

Minister **Peijs**: De motie is overbodig, omdat wij al op de verbruiksvergoeding ingaan. Er zal alleen nog geen uitgewerkt plan voorhanden zijn als de eerste nota wordt uitgebracht, maar er wordt wel degelijk serieus gewerkt aan de variabilisatie. Ik heb dit al toegezegd, onder andere aan het adres van de heer Van der Vlies. Ik vind de motie

dus overbodig, maar zie haar wel als een ondersteuning van het beleid.

Ik vind het jammer dat de heer Van der Vlies het toch nodig vindt om een motie in te dienen. Hij heeft gevraagd of ik aan het einde van de kabinetsperiode een uitgewerkt plan zal hebben. Ik heb die vraag al bevestigend beantwoord. Bij de indiening van zijn motie heeft hij gevraagd om besluitvorming. Ik vind dat moeilijk, omdat ik dan over het graf van dit kabinet heen regeer. Daarom ontraad ik aanvaarding van zijn motie. Ik onderschrijf zijn benadering ter ondersteuning van het beleid.

Het is heel moeilijk om een proef uit te voeren als je niet weet welke techniek je zult gebruiken. De techniek komt in de tijd naar ons toe. Ik wil geen gigantische hoeveelheid geld uitgeven aan "hardware". Ik vind het heel moeilijk om een proef te doen met een andere techniek dan ons uiteindelijk voor ogen staat. Op dit ogenblik is een goedkoop systeem nog niet voorhanden. Ik kom in ieder geval tegemoet aan zijn wens dat ik aan het einde van deze kabinetsperiode een uitgewerkt plan zal hebben.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ik dank de minister voor die toezegging. Omvat het plan dat volgens die toezegging aan het einde van deze kabinetsperiode klaar zal zijn, dan ook de wijze van uitvoering en de daarbij horende instrumenten?

Minister **Peijs**: Dan moet ik een techniek hebben, want anders heb ik geen plan. Een plan behelst ook de techniek. Ik heb al tegen de heer Vendrik gezegd dat het onmogelijk is om die binnen een paar maanden te kiezen. De techniek zal in de loop van de jaren vanzelf naar ons toe komen. Aan het einde van deze kabinetsperiode is er een plan, maar geen besluitvorming. Die is aan het volgende kabinet.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De techniek hoeft niet binnen nu en een half jaar gekozen te worden. De motie vraagt daar ook niet om.

Minister **Peijs**: Ik kan geen proef doen als ik geen techniek heb.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Precies, u kunt pas een proef doen als u een techniek hebt, maar die techniek is acceptabel voor uw

doelstelling als u er een proef mee hebt gedaan. Zo houden wij elkaar toch een beetje in beeld en dit is precies wat ik met de motie beoog.

Minister **Peijs**: Een proef zonder techniek is moeilijk. Ik heb toegezegd wat ik heb toegezegd en daar wil ik het bij laten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande donderdag aan het eind van de vergadering over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **de brief van de minister van Justitie met de reactie van het kabinet naar aanleiding van nieuwe berichten over fraude in de bouw.**

(Zie vergadering van 17 februari 2004.)

De beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Ik wijs u erop dat de spreektijd eenderde bedraagt van die in eerste termijn, hetgeen neerkomt op een spreektijd van maximaal 2 minuten. Ik ga u uiteraard aan deze twee minuten houden.

Ik deel u ten slotte mede dat de heer Hermans mij heeft verzocht, hem voor deze tweede termijn te verontschuldigen.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Ik wil drie moties indienen, maar voordat ik daartoe overga, wil ik de politieke conclusies die mijn fractie na de eerste termijn heeft getrokken, met de Kamer delen.

Het is na het debat van gisteravond niet duidelijk hoe ernstig het kabinet de bouwfraude nu eigenlijk vindt, inclusief hetgeen het afgelopen weekend bekend is geworden. Minister Brinkhorst velst een hard oordeel. Hij kondigt ook ferme maatregelen aan. Minister Donner daarentegen relativeert, bagatelliseert en formuleert vooral heel veel