

Bos

staatssecretaris noemt, nemen wij daarbij altijd zeer serieus. Doelstellingen die wij landelijk hanteren ten aanzien van de inkomenspolitiek, kunnen nooit worden doorkruist door de instrumenten die op gemeentelijk niveau ter beschikking komen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. "Met Bos zijn wij de klos." Dat gaat wel blijken. De minister heeft nu al geldproblemen. Dat heeft misschien wel iets te maken met het generaal pardon dat niet was ingeboekt, maar dat heel veel geld gaat kosten. Dat is echter niet mijn vraag aan de minister. Ik vraag hem wel, hoe hij veronderstelt dat alle mensen die een duur huis hebben gekocht of nog willen kopen, zich voelen.

Minister **Bos**: Ik hoop dat zij ontzaglijk blij zijn in hun dure huis.

Naar aanleiding van de manier waarop de heer Brinkman dit onderwerp introduceerde, zeg ik nog één ding en dat is serieus bedoeld. Ik hoorde allerlei retoriek over een links kabinet – dat compliment neem ik natuurlijk gaarne in ontvangst – dat nu de schuld moet krijgen van alles wat er verder op het gebied van lastendruk gebeurt. De essentie is dat wij een bepaalde verantwoordelijkheid aan gemeenten geven. Het kabinet kan dus niet worden aangekeken op wat daar gebeurt. Wij willen het lokale politieke debat weer van energie voorzien door een groter aantal onderwerpen in dat debat te brengen. Iedereen hier in huis heeft er zijn mond altijd van vol dat wij de politiek dichter bij de burger moeten brengen. Decentraliseren, minder dingen in Den Haag regelen en meer in de gemeenten is een van de antwoorden die je daarop kunt formuleren. Bewoners van pas gekochte, mooie, dure huizen of niet pas gekochte, minder mooie en minder dure huizen die straks ontevreden zijn met de veranderingen op het gebied van de ozb, moeten dan een andere vertegenwoordiger in de gemeenteraad kiezen. Als de Kamer gemeenten daarin niet vertrouwt, spreekt zij feitelijk haar wantrouwen uit jegens de eigen partijgenoten op gemeentelijk niveau.

Vragen van het lid Dezentjé Hamming aan de minister van Financiën over de plannen van de staatssecretaris om SUV's hoger te gaan belasten middels een extra bpm-heffing met als doel om aanschaf van deze auto's te ontmoedigen en CO₂-uitstoot te verminderen.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Er gaat bijna geen dag voorbij of Nederland wordt door dit nieuwe kabinet geconfronteerd met plannen voor belastingverhogingen. Pas nog deed een PvdA-minister het onsmakelijke idee een strafbelasting in te voeren als je stroomrekening te hoog is. Je zult maar reuma hebben en veel stoken. Nu ligt er weer een dwaas plan van CDA-staatssecretaris De Jager om bij de aanschaf van terreinwagens, zoals de Jeep en de BMW X5, een extra belasting te heffen. De slurptaks werd zij al genoemd. Met deze belastingverhoging wil hij de aankoop van deze auto's ontmoedigen als ware het een geweldige milieumaatregel. Daar zet hij een zogenaamd goedmaker-tje tegenover, want hij verlaagt de bijtelling die zakelijke

rijders moeten betalen voor zuinige auto's. Dat lijkt heel leuk, maar dit betreft de categorie van bijvoorbeeld een Peugeot 107, een Daihatsu Cuore en een Citroën B1. Deze auto's worden niet of nauwelijks als zakenauto gereden. Al met al zijn de milieueffecten van deze plannen dus ver te zoeken.

Ik reken mijzelf tot groenrechts. De VVD vindt het milieu van zeer groot belang, maar laten wij nu eens ophouden met deze flauwekulpolitiek onder milieuvlag. De verhoging van de belasting op dit soort auto's geldt namelijk voor zo'n 25.000 gevallen die gemiddeld € 4000 meer moeten gaan betalen. Zij zullen deze auto's naar verwachting niet laten staan, want óf zij hebben genoeg geld om deze auto voor hun plezier te rijden, óf zij hebben zo'n auto nodig voor hun werk. Denk aan de dierenarts, de marktkoopman, de strandteigenaar. Zij hebben behoefte aan een terreinwagen.

Met het pesten van de eigenaren van die terreinwagens gaan wij het milieu dus niet redden. Er komt alleen 100 mln. extra in de staatskas, maar dat bedrag gaat niet naar milieuverbeteringen. Dit kabinet houdt de mensen dus gewoon voor de gek door onder de vlag van milieu geld binnen te halen. Met het oog daarop wil ik de minister een aantal vragen stellen. Wat leveren deze maatregelen aan milieueffecten precies op? Voor hoeveel zakenauto's geldt de verlaging van de bijtelling? Is de minister bereid af te blijven van de bpm, totdat duidelijkheid bestaat over de kilometerbeprijzing? Wij hebben namelijk al de duurste auto's van Europa. Kan er niet een beloningsbeleid komen, bijvoorbeeld door het motorrijden goedkoper te maken? Denkt de minister niet dat er nu een run op de terreinwagens komt, omdat een prijsverhoging dreigt?

Minister **Bos**: Voorzitter. Toen ik in 2000 staatssecretaris van belastingen werd, was mijn baas, het erelid van de VVD, Gerrit Zalm als minister van Financiën. Van hem heb ik geleerd dat het buitengewoon verstandige economische politiek is om het belasten van het milieu duurder te maken om vervolgens het geld dat je daarmee verdient, te steken in het goedkoper maken van arbeid. Nu wij dit voorbeeld van de heer Zalm proberen te volgen, kan ik de betiteling daarvan als "flauwekulpolitiek" door mevrouw Dezentjé Hamming niet helemaal volgen.

De vragen wat het precies zal opleveren en om hoeveel auto's het gaat, zullen wij pas kunnen beantwoorden als de definitieve uitwerking van de maatregelen bij het Belastingplan aan de Kamer wordt voorgelegd. Dan kunnen wij ook met elkaar in debat gaan over de precieze milieueffecten en over de vraag of de vormgeving die wij hebben gekozen, de verstandigste is.

Wij hebben evenwel geen ruimte om de bpm hierbuiten te laten. Dit heeft gewoon te maken met de afspraken in het coalitieakkoord om 150 mln. binnen te halen via het differentiëren van deze belasting. Dit betekent milieuvriendelijke auto's goedkoper maken en milieubelastende auto's duurder maken om dat geld te kunnen gebruiken voor tal van goede dingen, ook op het gebied van het milieu. Minister Cramer krijgt straks zo'n 500 mln. om ervoor te zorgen dat Nederland koploper in Europa wordt als het gaat om het gebruik van schone en duurzame energie. Het lijkt ons dan ook alleszins redelijk

Bos

om dat potje te vullen via het duurder maken van milieubelastend rijden.

Ten slotte de vraag of het nu ook geen tijd wordt voor beloningsbeleid. Ik ga nu niet in op het voorbeeld van motorrijders, daarvoor ben ik niet goed genoeg op de hoogte van dit onderwerp, maar ik neem aan dat de Kamer dit te zijner tijd met de staatssecretaris kan bediscussiëren. Maar staatssecretaris De Jager heeft ten minste twee voorbeelden genoemd van beloningen in het beleid. Hij heeft een vermindering van de bijtelling voor zuinige leaseauto's genoemd en hij heeft gesproken over een differentiatie van bpm-bedragen. Dit betekent dat je niet alleen milieubelastende auto's duurder maakt, maar ook milieuzuinige auto's goedkoper.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter, de minister zegt terecht dat "de vervuiler betaalt" een heel oud VVD-principe is. Daar wil ik ook helemaal niets aan afdoen, maar bij de plannen van de regering staan de milieueffecten helemaal niet vast. Het staat wel vast dat zij er 150 mln. mee binnenhaalt. Ik begrijp dit niet, want dan zal de minister toch hebben laten uitrekenen om hoeveel auto's het gaat, hoeveel minder auto's er naar verwachting verkocht zullen worden en hoeveel de uitstoot van CO₂ zal verminderen? Daar hoor ik hem niet over.

De vermindering van de bijtelling voor leaseauto's zou een douceurtje moeten zijn, maar daarbij gaat het nog niet eens om 2% van het zakelijk gebruikte wagenpark, dus de minister kan toch niet zeggen dat hij daarmee het milieu dient.

Minister **Bos**: Nogmaals, de discussie over de precieze milieueffecten die verwacht worden en over de vraag of deze maatregelen de beste manier vormen om die effecten te bewerkstelligen, volgt bij de precieze vormgeving in het kader van het Belastingplan. En verder stel ik er prijs op om te vermelden dat dit altijd maar een van de motieven voor dit type maatregelen is geweest. Een ander motief is het op verantwoorde wijze geld binnenhalen dat nodig is om bijvoorbeeld onze doelstelling op het gebied van schone en duurzame energie te kunnen financieren. En een derde motief is, precies zoals mevrouw Dezentjé Hamming aangeeft, het ook binnen de VVD alom geaccepteerde beginsel dat de vervuiler betaalt. Dus als wij voor de taakstelling staan om op een verantwoorde wijze 150 mln. binnen te halen om in Europa koploper te worden op het gebied van duurzame energie, dan lijkt het ons alleszins redelijk om de vervuiler daarvoor te laten betalen. En dat is ook precies wat de staatssecretaris voorstelt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In tegenstelling tot de VVD-fractie is onze fractie wél blij met de aanpak van de staatssecretaris. Zou de minister in ieder geval wel aan zijn collega willen doorgeven dat er verleden jaar in deze Kamer een motie is aangenomen waarmee de discussie over de uitstoot van CO₂ en daaraan verwante vervuilende stoffen verbreed is, met een koppeling aan de bpm, opdat echt de vervuiler betaalt, maar dan over de hele range en in evenredigheid? Nu gaat het groepsge wijze, wat leidt tot onrechtvaardige oplossingen. Wil de minister dit in ieder geval bij de ontwikkelingen betrekken?

Minister **Bos**: Ik heb de indruk dat u enigszins vooruit-

loopt op de discussie over de definitieve vormgeving van de plannen, maar ik zal dit als aandachtspunt aan staatssecretaris De Jager voorleggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De bril waarmee onze fractie deze voorstellen bekijkt, is de vraag of de vervuiler betaalt en of ze leiden tot een doorbraak op het gebied van het gebruik van echt schonere en zuinige auto's in ons land. De voorstellen die wij nu gehoord hebben, zijn hiervoor veel te beperkt en te marginaal; ze raken naar mijn inschatting 10% van de markt, 90% niet. Ik begrijp de verwijzing van de minister naar de fase waarin wij ons nu bevinden, maar ik zou hem toch nog twee vragen willen stellen. Is er met de regering bij de behandeling van het Belastingplan ook te praten over zwaarder belasten van de vervuilende grote leaseauto, die nu ongemoeid wordt gelaten? Vervolgens vraag ik of er met dit kabinet te praten valt over een forse verschuiving bij de middenklasse auto's door middel van het bevoordelen van schone auto's en het extra belasten van vuile auto's.

Minister **Bos**: Met dit kabinet kan gesproken worden over alles wat in de milieusfeer tot goede effecten leidt. Wij zullen daarbij echter altijd bepaalde criteria hanteren, zoals: Leidt het tot het gewenste milieueffect? Is het uitvoerbaar? En wat zijn de koopkrachteffecten voor de desbetreffende autogebruikers dan wel autobezitters? Daarin zitten best marges maar die zijn niet eindeloos.

De heer **Jules Kortenhorst** (CDA): De CDA-fractie vindt het principe "de vervuiler betaalt" een goed principe. Zij ziet ook dat een aantal van de ideeën die de staatssecretaris gelanceerd heeft, goed aansluiten bij de filosofie achter het regeerakkoord. Zij vindt het echter wel moeilijk om deze proefballonnetjes op dit moment te beoordelen, ook tegen de achtergrond van de kilometerheffing en van alle andere maatregelen op dit terrein.

Is het niet verstandig om dit soort ideeën allemaal even op te stapelen en geen proefballonnetjes op te laten totdat er een gedegen, solide en geïntegreerd plan ter beoordeling voorligt?

Minister **Bos**: Ik zal de suggestie van de heer Kortenhorst doorgeven aan de staatssecretaris.

De heer **Van der Ham** (D66): Deze hele discussie heeft alles te maken met de kilometerheffing en het draagvlak voor die heffing. Het idee is dat men meer betaalt als men rijdt en dat het bezit van een auto goedkoper wordt. Wat D66 betreft kost het bezit van een auto zelfs niets. Dat kan gerealiseerd worden door het afschaffen van motorrijtuigenbelasting en door het aanpassen van de bpm.

Is de minister van Financiën het met mij eens dat dit soort proefballonnetjes het draagvlak voor die zo belangrijke kilometerheffing kan ondergraven omdat er steeds maar één aspect wordt uitgehaald en niet het hele pakket wordt gezien? Ik vind dat een tekortkoming van de staatssecretaris. Ik hoop dat minister kan bevestigen dat het in het hele traject naar die kilometerheffing zeer belangrijk is dat iedereen wordt meegenomen en iedereen de voordelen ziet.

Minister **Bos**: Voor een deel herhaalt de heer Van der Ham de opmerking van de heer Kortenhorst. Ik heb

Bos

gezegd dat ik de vraag in hoeverre een presentatie van alles wat in dit licht relevant is, de kans op effectiviteit vergroot, aan de staatssecretaris zal doorgeven. Het kabinet wil inderdaad serieuze stappen voorwaarts maken op het gebied van kilometerbeprijzing. Ik ben het dan ook eens met de heer Van der Ham dat het in stand houden van het draagvlak dat daarvoor, zij het broos, aanwezig is, buitengewoon cruciaal is. Dat heeft inderdaad consequenties voor de manier waarop wij zouden moeten omgaan met allerlei daarmee verbandhoudende plannen en plannetjes.

De heer **Irrgang** (SP): Mevrouw de voorzitter. Het is een goed plan om de P.C. Hooftractoren aan te pakken. Ik heb het over die grote bakken die niet één maar twee parkeerplaatsen nodig hebben. De SP ziet ook voldoende redenen om de kleine zuinige auto's goedkoper te maken. De milieubeweging zegt echter dat een en ander misschien wel goed bedoeld is, maar niet echt zoden aan de dijk zet.

Is het kabinet bereid om samen met de milieubeweging te kijken welke plannen echte resultaten opleveren? Het moet geen symboolpolitiek worden.

Minister **Bos**: Daartoe zijn wij zeker bereid. Sterker, dat doen wij al. Zowel staatssecretaris De Jager als minister Cramer heeft de 100 dagen ook benut voor intensief overleg met milieuorganisaties. Een deel van onze plannen is daar ook getoetst en een deel van de ideeën van de milieubeweging is overgenomen. Op weg naar de definitieve vormgeving van de belastingplannen zal er vast nog wel een keer overleg plaatsvinden met de milieubeweging. Als die plannen bij de Kamer zijn ingediend, krijgen de milieuorganisaties nogmaals een kans om commentaar te leveren, opdat de Kamer daarmee zijn voordeel kan doen in het debat met de regering en wij gezamenlijk met het voor milieu en schatkist allerbeste plan kunnen komen.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik heb nog twee vragen aan de minister.

Wil de minister in zijn gesprek met de staatssecretaris meenemen dat er in het kader van de vervuiler betaalt, ook gekeken moet worden naar welke auto's vervuilen en niet alleen naar welke auto's men groot of niet mooi vindt?

Anderhalfjaar geleden is een rapport verschenen van de commissie-Nouwen over mobiliteit, getiteld: Wel anders betalen, maar niet meer betalen. Onderschrijft de minister die titel?

Minister **Bos**: Het antwoord op de eerste vraag van mevrouw Neppéus is dat de voorstellen in het Belastingplan uiteraard betrekking zullen hebben op de vraag op welke manier de CO₂-uitstoot het best kan worden verminderd door middel van autobelastingen. De persoonlijke voorkeuren van staatssecretarissen of ministers voor auto's zullen daarbij geen rol spelen.

Het rapport-Nouwen blijft het uitgangspunt van het kabinet bij het kilometerbeprijzingsbeleid. Mocht de kilometerbeprijzing netto tot opbrengsten leiden, dan zullen die aan het Infrastructuurfonds worden toegevoegd. Die opbrengsten zullen dan dus voor de reizende Nederlander worden ingezet. Dat staat ook in het coalitieakkoord.

□

De **voorzitter**: Ik deel de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Van Hijum en Graus.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Ingekomen is een beschikking van de Voorzitters van de Eerste Kamer en de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake aanwijzing van mevrouw Dezentjé Hamming tot lid van de interparlementaire commissie inzake de Nederlandse Taalunie. Ik stel voor, deze beschikking voor kennisgeving aan te nemen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: De ontvangen brieven en wetsvoorstellen staan op een lijst die op de tafel van de griffier ligt. Op die lijst staan voorstellen over hoe de Kamer deze stukken kan gaan behandelen. Als aan het einde van de vergadering geen bezwaar is gemaakt tegen deze voorstellen, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Pechtold.

De heer **Pechtold** (D66): Mevrouw de voorzitter. Wij hebben een interessant algemeen overleg gehad over de toekomst van de advocatuur. Mede namens de heer Teeven verzoek ik om het verslag van dat algemeen overleg op de plenaire agenda te plaatsen. Wij willen namelijk de bezuiniging van 50 mln. op de rechtsbijstand aan de orde stellen, evenals het idee van no win, no fee. Dat is een variant op no cure, no pay.

De **voorzitter**: Ik stel voor om het VAO toe te voegen aan de agenda van volgende week.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Azough.

Mevrouw **Azough** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Afgelopen vrijdag kwam het journaal met een verontrustend bericht over het werken met politie-informanten en burgerinfiltranten naar aanleiding van de reeks recente liquidaties. Het werken met informanten en sluiten van deals is een precair onderwerp. De vraag is of er langdurig zaken zijn gedaan met informanten, terwijl bekend was dat zij zich ondertussen schuldig maakten aan levensdelicten. Dat zou voor de fractie van GroenLinks een ernstig probleem zijn waar een politiek debat over gevoerd moet worden.

De situatie is onduidelijk. Er wordt gesproken over informanten en over criminele burgerinfiltranten. Ik stel daarom voor om het kabinet een brief te vragen met een toelichting op de berichtgeving en een antwoord op de vraag of de regels voor het werken met informanten zijn nageleefd. Graag ontvang ik die brief vóór 12 juni aanstaande. Daarna kunnen wij een debat over deze kwestie voeren.