

Eurlings

gebracht. Er is echter één onderdeel dat een uitzondering vormt. Over dat onderdeel bestond veel en voortdurende onzekerheid. In het Q en A-paper werd voorgesteld om die verordening ook in derde landen toe te passen. Daarbij bleek dat de verordening multi-interpretabel was. De verordening was niet duidelijk; zij werd door verschillende bedrijven anders uitgelegd. Artikel 3, lid 1, onderdeel b van de verordening laat EU-carriers vanuit derde landen naar de Europese Unie vrij om zelf invulling te geven aan de voordelen of aan de compensatie en bijstand die zij verlenen aan gedupeerde passagiers. In deze situaties hoeft men zich dus niet aan de normen van de verordening te houden. Gezien de tekst, de geschiedenis van de totstandkoming van het artikelonderdeel en de praktijk in andere EU-landen, heeft Nederland, evenals vele andere EU-lidstaten, het niet extraterritoriaal toepassen van de verordening door een EU-carrier nimmer als een overtreding aangemerkt. Dat was de gangbare praktijk. Op basis van nadere discussie met de Commissie en de betrokken consumentenorganisaties heb ik besloten om in Nederland vanaf 1 augustus toch de ruimere interpretatie te volgen. Wij gaan dus een verstrengingsslag maken. Gelet op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur kan een dergelijke vrij ingrijpende aanpassing van het beleid niet zonder een transitieperiode gestalte krijgen. Daarom is er in die periode tot 1 augustus voorzien, voor dit ene onderdeel van de verordening, die multi-interpretabel was en die door veel Europese landen dus volgens de minimalistische norm werd gehanteerd. Wij gaan dat nu maximaal doen. Bij ons zijn de burger en de passagier dus beter af.

Carriers hebben aangegeven dat zij het voorlichtingsmateriaal voor hun personeel en voor de passagiers zullen moeten aanpassen. Verder zullen zij hun bedrijfsvoering moeten afstemmen. Overigens geldt ook voor de handhaving dat de nodige aanpassingen zullen moeten worden aangebracht.

Wij hebben de Europese Commissie op de hoogte gesteld van de transitieperiode. De Commissie heeft hiervoor groot begrip getoond. De Commissie is zeer tevreden, omdat Nederland voorsnog als enige van de 27 lidstaten een duidelijke peildatum heeft vastgesteld voor dit onderdeel. Wij zijn dus het enige land dat zegt: wij gaan het rap doen en op 1 augustus is het de nieuwe praktijk. Ik benadruk dat de betrokken datum alleen geldt voor de bestuursrechtelijke handhaving. Het staat partijen bij de vervoersovereenkomst van de inwerkingtreding van de verordening vrij om een gerechtelijke uitspraak uit te lokken over de juiste uitleg van de verordening. Afschrift van de e-mailwisseling tussen mijn departement en EU Claim – ik weet dat zij dat punt hebben aangebracht – is onderweg naar de Kamer en in mijn begeleidende brief staat ook deze nadere toelichting. Ik hecht eraan om het zo te zeggen.

Ik waardeer de zorgen van de heer Roemer, maar ik hoop hiermee te hebben aangegeven dat wij de verordening gewoon handhaven en dat wij de verordening uitvoeren. Op het punt van de extraterritoriale rechtsmacht kiezen eigenlijk zowat alle landen de zuinigste lijn, terwijl wij kiezen voor de betere bescherming. Wij zijn het enige land dat een datum heeft genoemd. Per die datum zal de verordening geïmplementeerd zijn. Wij krijgen daar van de Commissie grote complimenten voor. In die zin ontraad ik de aanneming van de moties. Ik

hoop dat ik u heb kunnen overtuigen van onze inspanningen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **speddebat** over de **stakingen door vrachtwagenchauffeurs**.

De **voorzitter**: Ik heb even met de ministers gesproken. Zij komen net uit het overleg en zijn bereid, vooraf de stand van zaken met de Kamer te delen, zodat er een gericht debat gevoerd kan worden. Ik stel voor, daarmee akkoord te gaan.

Daartoe wordt besloten.

□

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. Wij hebben daarnet een uitvoerig en constructief debat gehad met de sector Transport en Logistiek Nederland. Wij hebben een aantal opties met elkaar verkend. Laat ik daar een paar van noemen. Wat de accijnzen betreft, heeft het kabinet al eerder gezegd dat afzien van de geplande verhoging geen optie is. Er zijn echter andere fiscale mogelijkheden die nader worden verkend en die met name gericht zijn op schonere en zuinigere auto's. Een tweede punt is het niet doorbelasten aan vrachtauto's en bussen als het gaat over de vluchtheuvelconstructie.

Wij zijn er nog niet helemaal uit, maar dat zijn zaken waar op dit moment verder over gesproken wordt. Er wordt ook verder gesproken over het doorberekenen van de hogere olieprijs in contracten, de zogeheten brandstofclausules. Ook daar kan nog het een en ander aan verbeterd worden. Verder hebben wij gesproken over een aantal andere aspecten, zoals de mogelijkheden om een imago-campagne te starten om een beter beeld te geven van de sector en om de sector beter neer te zetten. Dat is iets wat de minister van Verkeer en Waterstaat voor zijn rekening zal nemen. Hij zal eveneens voor zijn rekening nemen dat in Brussel met name de afstemming tussen sector en overheid beter gestalte zal krijgen. Ook dat wordt verder uitgewerkt in de komende dagen.

Wat mijn portefeuille betreft, is met name gesproken over het element "innovatie". De commissie-Van Laarhoven heeft in een eerder stadium een visiedocument opgesteld, waarin wordt ingezet op Nederland als centre of excellence voor de planning en de regie van goederenstromen. Op dat punt zijn wij nog met elkaar in gesprek. Op dit moment ligt het visiedocument voor bij de strategische adviescommissie. Er zijn binnen de sector ook innovatie en andere logistieke concepten nodig om ervoor te zorgen dat deze sector ook 21ste eeuwbestendig kan worden. Op dat punt zullen er nog wel enkele verbetertrajecten gevolgd moeten worden.

Over het overleg zijn nog geen mededeling te doen in die zin, dat wij kunnen zeggen dat wij er helemaal uit

Van der Hoeven

zijn. Er moeten ook zaken uitgerekend en doorgerekend worden. Ons viel echter alle drie op dat de opstelling van de zijde van Transport en Logistiek Nederland positief en constructief was. Wij hebben ook tegen elkaar gezegd dat er nog wel een aantal dingen verder verkend en uitgewerkt moet worden voordat wij echte mededelingen kunnen doen over wat er definitief bereikt is. Voor dit laatste is het nu nog te vroeg.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. De Kamer is nu bijgepraat over de resultaten van het overleg. Ik stel voor dat wij nu starten met het spoeddebat.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor het onthullen van wat er uit het gesprek is gekomen.

De meeste Europese regeringen buigen zich thans over de vraag of de belastingen op brandstof vanwege de hoge olieprijs moeten worden verlaagd. De Nederlandse regering doet precies het tegenovergestelde. De Nederlandse regering brengt burgers en bedrijven in de problemen door de brandstofaccijnzen op dit moment juist te verhogen, met alle kwalijke gevolgen van dien. Het bedrijfsleven ziet het concurrerend vermogen afnemen, de burgers komen in de problemen met hun koopkracht en de ov-bedrijven kunnen de salarissen van de chauffeurs niet meer betalen. Ook zal nu de prijs van de strippenkaart verder moeten stijgen. Na de stakingen van de buschauffeurs is de regering met geld over de brug gekomen om de gevolgen van het eigen belastingbeleid te compenseren. Hoe zit het echter met de vrachtvervoerders? Hoe zit het met de taxibedrijven? En hoe zit het met de portemonnee van alle Nederlanders?

Er is zojuist overleg geweest met de vertegenwoordigers van Transport en Logistiek Nederland. Van die gesprekken zal afhangen of Nederland ook te maken zal krijgen met harde acties van vrachtwagenchauffeurs. De uitkomsten die wij zojuist gehoord hebben, zijn wellicht hoopgevend, maar over de belangrijkste eis die de transporteurs hebben gesteld, namelijk het verlagen van de brandstofaccijnzen, heb ik de minister niet gehoord. Dus de mededelingen van de minister stemmen mij zeker nog niet gelukkig. Gaan de chauffeurs de wegen blokkeren, zoals in Frankrijk en Spanje? De taxichauffeurs hebben inmiddels ook acties aangekondigd. Ook zij willen compensatie voor de stijging van de accijnzen.

De PVV-fractie wil namens alle Nederlanders een beroep doen op de regering om nu een gebaar te maken. De aardgasbaten zijn structureel hoog, ongeveer 9,5 mld. Wij zouden hiervan 1,5 mld. structureel willen besteden aan de verlaging van de brandstofaccijnzen. Die verlaging kunnen de burgers en de bedrijven nu goed gebruiken. Zou het niet fantastisch zijn als de Belgen en de Duitsers bij ons kwamen tanken, in plaats van dat al die Nederlanders nu de grens over gaan om boodschappen te doen? Zou het niet fantastisch zijn als de Nederlandse transporteurs hun marktaandeel weer zouden zien stijgen in plaats van dalen? En zou het niet fantastisch zijn als de burgers en bedrijven het gevoel kunnen krijgen dat zij een regering hebben die oog heeft voor hun problemen en behoeften?

De PVV-fractie heeft al vaak gepleit voor belastingverlaging en dat blijft ze ook keihard doen. De PVV-fractie wil nu weten wat Nederland aan deze regering heeft.

Blijft de regering de burgers en bedrijven pesten met hoge belastingen en blijft de regering stakingen en acties uitlokken, of laat de regering nu zien wat zij waard is en komt zij over de brug met de voor iedereen zo broodnodige accijnzverlaging?

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het is teleurstellend om te horen dat het overleg van vanavond nog niet heeft geleid tot het terugdraaien van hetgeen waar het allemaal om begonnen is, namelijk de verhoging van de accijnzen op diesel. Ik hoop dat dit overleg, het open overleg zoals minister Eurlings het vorige week noemde, uiteindelijk meer blijkt te zijn dan een weekje koekhapen met Pijnenburg.

Als het kabinet zijn positie op het vlak van de accijnzverhoging niet wijzigt, zal dat de frustraties en de boosheid ongetwijfeld nog verder aanwakkeren. Dat is mede het geval omdat het kabinet deze week wel bereid bleek om de ov-bedrijven een duwtje in de rug te geven van 16 mln. Daarmee vertoont dit kabinet een paar schizofrene trekjes. Enerzijds erkent het kabinet het probleem van de hoge brandstofkosten, maar anderzijds maakt het dit intussen wel erger door de accijnzen op diesel per 1 juli nog verder te verhogen.

Nu de ov-sector is gecompenseerd met die 16 mln., is uiteraard de vraag wat het kabinet gaat doen voor al die burgers en andere bedrijven die ook hard door die accijnzverhoging worden getroffen. Waarom wordt alleen het openbaar vervoer gecompenseerd? Waarom gebeurt dat niet met de mensen in Nederland die de auto hard nodig hebben voor hun werk? Waarom wel het ov, maar niet de transportsector met al die grote en vooral kleine transportondernemers die moeite hebben om hun kosten door te berekenen of dat zelfs helemaal niet kunnen doen? Waarom het ov wel en de taxiondernemers die met precies hetzelfde probleem zitten niet? Waarom hijst het kabinet de witte vlag voor drie weken van keiharde stakingsacties in het openbaar vervoer, maar blijft het doof voor de burgers en de ondernemers die tot nu toe hun probleem onder de aandacht hebben gebracht via publiek-vriendelijke acties?

Kabinet, haal de peterselie uit de oren en luister naar de protesten in het land. Haal die accijnzverhoging per 1 juli van tafel. Ik vind het in elk geval wrang om te zien dat hier drie bewindslieden van het CDA zitten om die accijnzverhoging te verdedigen. Het CDA spreekt vaak mooie woorden over ondernemerschap. Nu is het moment voor het CDA om te laten zien dat het de partij menens is. Het is nog niet te laat, want het is nog geen 1 juli. Er is nog een paar dagen tijd om die accijnzverhoging van tafel te halen. Ik roep het kabinet op om goed naar de mensen te luisteren. Doe het niet voor de VVD, maar wel voor alle mensen en ondernemers in het land die door de maatregel van het kabinet per 1 juli nog harder worden getroffen dan zij al waren zonder die accijnzverhoging.

Ik heb allerlei excuses gehoord om de accijnzverhoging niet terug te draaien, zoals dat de maatregel al in wetgeving is verankerd en dat als de accijnzen niet wordt verhoogd andere belastingen moeten verhoogd. Mensen zijn niet dom. Het zijn natuurlijk allemaal uitvluchten. De mensen in Nederland hebben natuurlijk feilloos in de gaten dat het maar om één ding gaat, namelijk het vullen van de staatskas om de gaten in de

De Krom

portemonnee van het kabinet te dichtten. Er zijn natuurlijk andere mogelijkheden om die te dekken.

De heer **Tang** (PvdA): Waar denkt u dat de problemen door worden veroorzaakt, door de stijgende olieprijsen of door de accijnsverhoging? Door uw verhaal krijg ik de indruk – ik zal het mis hebben – dat zij het gevolg zijn van de accijnsverhoging. Ik weet niet precies in welke wereld u leeft, maar dat is toch wel zeer onwaarschijnlijk. Of vindt u van niet?

De heer **De Krom** (VVD): Ik leef in elk geval in de wereld van alle ondernemers en mensen die balen als een stekker omdat u het probleem alleen maar verergert. Ik neem het kabinet en u niet kwalijk dat de prijzen van brandstoffen op de wereldmarkt stijgen. Dat hebt u de VVD-fractie ook nooit horen zeggen. Ik constateer wel dat het juist in deze tijd ongelofelijk is dat uw kabinet totaal doof is voor hetgeen buiten gebeurt, zoals ik zojuist in mijn betoog heb aangegeven. Ik vind het ongelofelijk dat terwijl elders in Europa ook grote zorgen bestaan over de brandstof, Nederland als enige land er nog een schepje bovenop doet door die accijnzen te verhogen. Ik vind het echt een onbegrijpelijk verhaal en ik begrijp ook niet dat u dit überhaupt durft uit te leggen.

□

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de korte uitleg. Ik ben blij dat het gesprek constructief was. Voor ik op het gesprek terugkom, wil ik beginnen met een algemene constatering. De prijzen voor energie zijn flink gestegen. In de sector transport en logistiek voelt men dat. Ook de forens merkt dit als hij dagelijks 40 kilometer tussen zijn werk en zijn woning pendelt. Hetzelfde geldt voor het gezin dat binnenkort een hogere rekening van Nuon/Essent in de bus krijgt. Men voelt het in Nederland, maar ook in België, Duitsland, de rest van Europa en de rest van de wereld. De hogere energieprijs raakt iedereen, op een paar oliesjeiks na. Er valt dus niet aan te ontkomen. Dit geldt zeker voor een kleine en open economie als die van Nederland. Wij kunnen het proberen af te wentelen, maar een hoger loon voor de een betekent baanverlies voor de ander. Zo ook betekent compensatie voor de een hogere lasten voor een ander. Bovendien mag men van de fractie van de PvdA niet verwachten dat zij kiest voor alleen compensatie van beroepsvervoerders, terwijl juist het bericht is binnengekomen dat kwetsbare groepen in de samenleving er in koopkracht op achteruit dreigen te gaan. Deze groepen kunnen de hogere energieprijs zeker niet doorberekenen.

Iedereen heeft gehoopt dat de stijging tijdelijk zou zijn. Het valt echter niet uit te sluiten dat de hogere energieprijzen een blijvend karakter hebben. Het CPB heeft bijvoorbeeld vandaag voorspeld dat de olieprijs in 2009 hoger zal zijn dan in 2008. De beste reactie hierop is nog steeds die van Joop den Uyl. In 1973 zei hij dat de tijden van voor de oliecrisis niet meer zouden terugkeren. Hij bleef dus niet steken in de weemoed naar een tijd van lage olieprijsen. Hij durfde de Nederlandse bevolking het eerlijke verhaal te vertellen. Bij deze reactie heeft Nederland baat gehad. Samen met andere Europese landen heeft Nederland ervoor gekozen om huizen te isoleren, in zuiniger auto's te gaan rijden enzovoorts. Daardoor zijn wij nu minder kwetsbaar voor een hoge olieprijs dan toen. Daardoor zijn wij ook minder

kwetsbaar dan de Verenigde Staten, in dit opzicht een achterlijk land dat nog in de jaren vijftig leeft.

Nederland kan bij de reactie van Joop den Uyl nog steeds baat hebben. Daarom streeft dit kabinet terecht naar een hoger aandeel duurzame energie en andere brandstoffen. Dit maakt ons minder kwetsbaar voor een hoge olieprijs. Een offensieve, toekomstgerichte actie is dus de beste reactie. Die actie vragen wij ook van de sector. Van het kabinet vragen wij om manieren te vinden om de sector daarbij te steunen. Uit wat ik over het gesprek hoor, leid ik af dat dit precies de lijn is die het kabinet heeft gekozen. Mijn fractie hoopt dat deze gesprekken tot resultaten zullen leiden.

Ongetwijfeld zijn er problemen in de sector transport en logistiek en maakt men zich daar zorgen, evenals in de rest van Nederland. Van oudsher en van nature speelt deze sector in Nederland een belangrijke rol. Deze rol is wel kleiner geworden. De opkomst van Oost-Europese lidstaten en hun toetreding tot de EU spelen hierbij ongetwijfeld een rol. Ook in de ons omringende landen zien wij het marktaandeel van de transportsector teruglopen. Toch vraag ik aan de bewindspersonen in hoeverre er voor de sector sprake is van een gelijk speelveld met de ons omringende landen.

De heer **Madlener** (PVV): De heer Tang van de fractie van de PvdA houdt een schaamteloos betoog. De PvdA meent toch een sociale partij te zijn? De heer Tang haalt Joop den Uyl aan. Ik moet eerlijk zeggen dat de heer Den Uyl een beetje van voor mijn tijd is. Toch meen ik mij te herinneren dat Den Uyl iedereen een auto heeft beloofd. Het autorijden wordt nu echter voor bepaalde mensen te duur.

De **voorzitter**: U weet dat de biografie van de heer Den Uyl kort geleden is verschenen.

De heer **Madlener** (PVV): Ja, ik zal het daarin nog eens nalezen. Straks is het autorijden alleen nog voor de veelverdiener mogelijk. Hoe vindt de heer Tang dit, namens dezelfde PvdA? Ook de prijs van de strippenkaart gaat omhoog als gevolg van zijn accijnsverhoging. Hoe kan hij dat toch verkopen?

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb proberen te zeggen dat Joop den Uyl niet weemoedig naar het verleden keek, maar het aandurfde om vooruit te kijken. De heer Madlener sluit zijn ogen voor de mogelijkheid dat wij in een tijd belanden waarin de olieprijsen zo hoog blijven. Wat is dan zijn antwoord? Wat is dan zijn boodschap voor de kiezer? Hij roept dat het kabinet iets moet doen, terwijl wij weten dat niemand kan ontkomen aan de gevolgen van een hogere olieprijs. Het voorstel van de heer Madlener om dan maar de aardgasbaten voor de compensatie te gebruiken, is al even kortzichtig. Daarmee stoekt hij namelijk de erfenis van onze kinderen en kindskinderen op. Dat is kennelijk zijn antwoord. Dat bedoelde ik: er is geen ontkomen aan. Als wij proberen compensatie te bieden voor de een, dan gaat dat ten koste van de ander. Hij wentelt de problemen af op zijn kinderen en zijn kindskinderen. Dat neem ik hem kwalijk. Mijnheer Madlener, ga niet met uw rug naar de toekomst staan; probeer eens naar de toekomst te kijken. Zo interpreteer ik de woorden van Joop den Uyl.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik vind het opmerke-

Tang

lijk dat de heer Tang met zijn betoog verwijst naar het slechtste kabinet van na de Tweede Wereldoorlog, namelijk naar het kabinet-Den Uyl. De heer Tang zal de waanzinnig rampzalige toestand in dit land onder het kabinet-Den Uyl niet zijn vergeten en hij zal weten dat die er lang daarna nog was: oplopende inflatie, torenhoge werkloosheid, instortende economie, torenhoge lasten en oplopende staatsschuld. Wat dat betreft ben ik blij dat u deze vergelijking maakt, mijnheer Tang, want dit kabinet is op dezelfde manier bezig: de uitgaven stijgen, de belastingen stijgen en de mensen voor wie u pretendeert op te komen, namelijk die met de kleine portemonnee, worden de dupe.

De heer **Tang** (PvdA): Pardon!

De heer **De Krom** (VVD): Die worden de dupe. De onderwijzer, de politieagent en de leraar: zij zijn ook de mensen die in hun dieseltje of met hun auto op lpg naar hun werk moeten. Zij worden al geconfronteerd met hoge brandstofprijzen. U maakt alles gewoon erger, ook voor de mensen met de kleine portemonnee. U moest zich schamen, mijnheer Tang.

De heer **Tang** (PvdA): Ik ga nu niet een debat over het verleden voeren en niet iets zeggen over het eerste kabinet-Den Uyl. Ik meen dat u de feiten niet helemaal op orde hebt. Ik wil daar verder niet over hebben, maar wat ik totaal niet begrijp, is dat u zegt dat de mensen met de kleinste beurs geraakt worden.

De heer **De Krom** (VVD): Ook!

De heer **Tang** (PvdA): Ja, maar dat geldt voor iedereen. Ik geloof dat ik en Mariëtte Hamer namens de Partij van de Arbeid duidelijk hebben gezegd dat wij willen dat de koopkracht voor de mensen aan de onderkant van de samenleving, voor de kwetsbaren in de samenleving in 2009 gehandhaafd wordt. Ik meen dat dat een vrij duidelijke boodschap is. Een andere kunt u van de Partij van de Arbeid ook niet verwachten. Dat zal u toch niet verrassen. Dat u dan, uitgerekend u, aankomt met dit verwijt ... Tja!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb net de biografie van Joop den Uyl gelezen en ik wil een opmerking maken richting de heer De Krom. In welke periode is de staatsschuld geëxplodeerd en zijn de werkloosheid en de inflatie gegroeid? Onder de kabinetten-Van Agt/Wiegel I, tussen 1977 en 1981.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij de boekbespreking afsluiten. Het reces is er om het boek te lezen. Nee, nee, mijnheer De Krom, wij gaan niet de biografie van de heer Den Uyl bespreken, wij hebben het nu over het verslag van de ministers met de transportsector. Daar wil ik het bij laten. Ik dank de heer Tang en geef het woord aan de heer Van Heugten.

□

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie begrijpt dat de transportsector zich de laatste tijd steeds meer zorgen maakt. De hoge brandstofprijzen zijn wellicht de spreekwoordelijke druppel die de emmer doet overlopen. De kostenontwikkelingen worden sterk

beïnvloed door een krappe arbeidsmarkt, extreme prijsstijgingen van de brandstoffen en daarnaast door diverse vergroenings- en milieumaatregelen. Bovendien ziet de sector de kilometerbeprijzing en in Europees verband de internalisering van externe kosten op zich af komen. De kosten stapelen zich nogal op. Daarom begrijpen wij de zorgen die de Nederlandse transportsector uit. De vraag is hoe wij de zorgen zo kunnen verminderen dat vertrouwen in de toekomst ontstaat.

Door de ontwikkelingen op de oliemarkt is de diesel in het afgelopen jaar ruim 40 cent per liter duurder geworden. Afstel of uitstel van de aanstaande accijnsverhoging van 3 cent, die in het afgelopen jaar is aangekondigd, zal de sector dan ook niet redden. Afstel of uitstel zou vooral symbolisch zijn. Wel wil ik nog eens nadrukkelijk herhalen wat de CDA-fractievoorzitter tijdens de afgelopen algemene politieke beschouwingen heeft gesteld, namelijk dat wij ons houden aan hetgeen in het regeerakkoord is afgesproken over de accijnsverhoging: een verhoging van 3 cent en geen cent meer. Duidelijkheid daarover kan wellicht helpen bij het scheppen van vertrouwen in de toekomst.

Verder is mijn vraag aan het kabinet of aangegeven kan worden wat de gevolgen van de vergroeningsmaatregelen voor de transportsector zullen zijn en of recht gedaan wordt aan de uitgangspunten van het regeerakkoord dat deze per saldo niet mogen leiden tot lastenverzwaring. Dus als aan de ene kant door vergroening lastenverzwaring optreedt, moet er aan de andere kant ook lastenverlichting zijn. Die methodiek is met het regeerakkoord afgesproken.

Kan ook aangegeven worden of de transportsector met de kilometerbeprijzing meer of anders gaat betalen voor mobiliteit? Met andere woorden: lopen flexibilisering en vergroening door elkaar? Kan de staatssecretaris zeggen wat de stand van zaken is? Waarvan moet de sector de komende jaren uitgaan? Ik doel vooral op de afbouw van de bpm en de verhoging van de motorrijtuigenbelasting.

In Europees verband wordt gewerkt aan de zogenaamde internalisering van de externe kosten. Daarbij lijkt het wegvervoer als eerste aan de beurt te zijn met opnieuw verdere lastenverzwaringen. Deze vinden weliswaar plaats in internationaal verband, maar toch betekent dit een stapeling van maatregelen en lastenverzwaringen voor deze sector. Wat is voor dit punt de insteek van de Nederlandse regering?

Naast bedreigingen zijn er ook kansen, bijvoorbeeld door het mogelijk maken van ecocombi's of door standaardbrandstofclausules bij overheidsopdrachten. Kan de regering dat stimuleren? Vaak zijn overheden ook opdrachtgever voor vervoer. Ik denk aan gladheidsbestrijding, huisvuilinzameling en andere zaken.

Op 11 juni jongstleden heeft de commissie-Noordzij het rapport WegBelemmeringen aan de regering aangeboden. De daarin genoemde adviezen, voorstellen en maatregelen kunnen in potentie een besparing van 1 mld. per jaar voor de Nederlandse transportsector opleveren. De CDA-fractie vraagt de regering om zo snel mogelijk met de adviezen aan de gang te gaan en die mogelijke besparingen ook daadwerkelijk te realiseren. Wanneer kunnen wij een reactie van de regering op dit rapport tegemoet zien?

Tot slot is het naar de mening van de CDA-fractie goed dat de regering in dialoog met deze sector afspraken maakt over een zodanige vormgeving en invoering van

Van Heugten

verdere vergroening, milieumaatregelen, kilometerbeprizing en EU-voorstellen, dat wij in Nederland een sterke transportsector behouden zonder dat dit regelmatig tot onnodige zorgen of onrust hoeft te leiden.

De heer **De Krom** (VVD): De CDA-fractie draait zoals gebruikelijk weer totaal om de zaak heen. Begrijp ik nu goed dat de CDA-fractie tegen al die mensen die al weken aan het protesteren zijn, al die ondernemers en de taxiondernemers die eraan komen zegt: waarover maken jullie je druk, want het is maar symbolisch? Is dat inderdaad de boodschap die de CDA-fractie hier geeft? De heer Van Heugten is dus niet van plan de accijnsverhoging per 1 juli aanstaande van tafel te halen?

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb gezegd dat je bij een stijging van de brandstofprijzen voor diesel van 40 cent binnen een jaar – wij hebben regelmatig weken meegemaakt waarin er 4 of 5 cent bij kwam – niet de illusie moet hebben dat je door het niet invoeren van die 3 cent op 1 juli aanstaande de sector kunt redden. Dat sluit aan bij het betoog van de heer Tang. Hou dan een eerlijk betoog. Geef aan dat die accijnsverhoging ook op andere delen van de begroting haar weerslag kan hebben en dat wij veel meer aan de toekomst bouwen als wij aan de slag gaan met de potentiële lastenverlichtingen of kostenbesparingen die de sector nog kan realiseren en waarbij de overheid een rol kan spelen, zoals in het rapport van de commissie-Noordzij staat. Dan zet je niet iedereen voor schut. Dan laat je je oren niet hangen en houd je je niet doof. Dan luister je wel degelijk naar deze sector, maar dan neem je geen symbolische maatregelen die ergens anders weer gevolgen hebben. Dan help je de sector echt vooruit.

De heer **Madlener** (PVV): Nederland is een distributieland. Nederland is een transportland. De VOC-mentaliteit hoor ik het CDA zeggen, maar waar blijven jullie nu? De transportsector heeft het zwaar, want het concurrerend vermogen met het buitenland is enorm afgenomen. Het marktaandeel van Nederlandse transporteurs in Europa is de afgelopen jaren bijna gehalveerd. Vroeger had Nederland relatief goedkope diesel en inmiddels betaalt Nederland zo'n beetje de hoogste dieselprijs. Waar blijft het CDA nu voor al die transporteurs en voor ondernemend Nederland?

De heer **Van Heugten** (CDA): Het CDA is een machtige partij en als wij de oliemarktprijzen op de hele wereld konden beïnvloeden, dan deden wij dat, maar de heer Madlener kan niet de hele oliemarktprijzenhandel op de schouders van het CDA schuiven. Ik waardeer het dat hij zo veel macht aan onze partij toedicht, maar die hebben wij niet. Ook daar is hij zwaar aan het overdrijven. Hij maakt er een karikatuur van, alsof het aan het CDA ligt dat de sector zich in de huidige situatie bevindt. Ik blijf bij datgene waarop de maatregelen nu betrekking hebben. Wij spreken over fiscalisering en vergroening. Wij spreken over maatregelen om de sector wel een toekomst te geven, ook in concurrentieverband in de Europese Unie.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Energie wordt schaarser, energie wordt duurder; dat is onont-

koombaar. Ik las onlangs een interview met Rabo-baas Heemskerk. Die waarschuwde ons allemaal. Hij zei: over veertig jaar is de olie op. Maar hij zei ook: veertig jaar, dat is heel snel. Hij herinnerde zich als de dag van gisteren dat hij veertig jaar geleden bij de Rabobank binnenkwam. Nog een keer zo lang en de olie is op. Dat vraagt natuurlijk aanpassing en dat doet natuurlijk sommigen ook pijn. Wij moeten veel zuiniger met energie omgaan en wij moeten onze energie veel duurzamer gaan opwekken. Ook moeten wij oog hebben voor degenen die in de problemen komen, maar dat moeten wij niet doen door de onverstandige reflex om energie goedkoper te gaan maken. Dat zal onze olieverslaving alleen maar groter maken, de doorbraak naar alternatieve vertragen en de gevolgen op anderen afwentelen.

Wij moeten goed nagaan waar de echte problemen zitten. De diesel in Nederland is bijvoorbeeld goedkoper dan in Frankrijk of Duitsland. De diesel wordt voor alle vervoerders duurder, dus van een echt concurrentienadeel is geen sprake. Wij moeten niet nu het tegengit de energie goedkoper maken. Dat is proberen de klok terug te zetten. Daarmee gaan wij alleen maar verder achterop lopen. Ik zou tot de vervoerssector willen zeggen: u voert een achterhoedegevecht als u de dieselprijs lager wilt krijgen; dat gevecht wint u nooit.

Wij moeten wel letten op de koopkrachteffecten van de stijgende prijzen, zeker voor de laagste inkomens. Wij moeten ervoor zorgen dat zij er niet op achteruitgaan. Ik vraag de regering of zij bereid is dat te doen. Wij kunnen de vervoerssector helpen, schoner en zuiniger te worden. Dan gaan voor hen de energiekosten namelijk echt naar beneden. Dan verbruiken zij gewoon minder. Is de regering bereid, daar iets aan te doen door bijvoorbeeld de regelingen voor duurzame investeringen – in het afkortingsjargon de MIA, de EIA en de VAMIL – te verruimen en ook ruimer open te stellen voor de vervoerssector?

De heer **De Krom** (VVD): Wat vindt de heer Duyvendak van het feit dat uit de EcoTest 2008 van de ANWB blijkt dat er drie dieselauto's in de top vijf staan?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hebt u het over vrachtauto's, gewone auto's? Gaat het over auto's in Nederland?

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb het over personenauto's. Kijk, dat soort dingen volgt u dus niet. Dat is jammer, want dan had u geweten dat in de top-vijf van schoonste auto's drie dieselauto's staan. Maar dat weet u niet, jammer!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nu moet u niet zo ontzettend flauw doen, mijnheer De Krom. Ik denk dat de regering terecht met deze overigens marginale verhoging van drie cent van de dieselprijs beoogt, een kleine beweging te krijgen van dieselauto's naar benzine-auto's. Dat is van groot belang om de lucht wat schoner te krijgen. Wij hebben het vanmiddag over de problemen gehad met de vieze lucht, de astmadoden, noem maar op. Met een beweging richting niet-dieselauto's pak je niet het CO₂-probleem aan, maar wel het schoneluchtprobleem. Ik hoop nog steeds dat de VVD zich daar op een dag ook zorgen over gaat maken.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Mij moet toch echt even een kreet van het hart. Ik vind de oproep van de PVV en de VVD vanavond beschamend. Het is zo ongelofelijk populistisch dat iedere kijker en de transportsector al weg gezapt heeft. Bestendig overheidsbeleid is ook een bestendig financieel beleid. Dat had ik dus zeker verwacht van de inbreng van de heer De Krom. Hij kan nogal eens vrolijk en wild zijn in zijn uitingen, maar vanavond sloeg wel echt alles, in ieder geval sloeg hij de plank mis.

Wat er nu gebeurt, dat de brandstoffen afhankelijk van de soort tussen de 40% en 100% zijn gestegen, staat echt in geen enkele verhouding tot de accijnsverhoging. Het is dus toch een vals gehuil als wij roepen dat die accijnsverhoging niet door moet gaan. Het is goed dat de minister van Economische Zaken aangeeft dat er gesprekken zijn over de innovatie. Ik hoop dat de innovatie daarmee in de versnelling komt, maar ik zeg daarbij wel dat het geen waarde vrije opmerking is. Het betekent dat wij als overheid moeten nadenken of wij op dit moment – en niet alleen in de transportsector – een extra investering moeten overwegen om de innovatie echt van de grond te laten komen en dat wij niet blijven stilstaan.

In aansluiting op wat collega Van Heugten zei, vraag ik staatssecretaris De Jager en minister Eurlings wat de kostenbesparingen en de vergoedingsmaatregelen aan voordelen opleveren voor de sector. Wij kijken namelijk alleen maar naar de kosten, maar er zijn ook baten. Wij moeten daarin ook eerlijk zijn bij het bekijken van de problemen van de sector.

De heer **Madlener** (PVV): Wat mij echt mateloos irriteert is dat de heer Cramer zegt dat die 3 cent weinig voorstelt, dat het bij de vliegtaks en de verpakkingen-belastingen maar om een paar tientjes gaat, en dat de btw-stijging maar een procentje is. Misschien is het voor zijn salaris niet veel, maar voor veel mensen gaat het nu echt nijpend worden, want door die hoge olieprijsen zijn zij al veel geld kwijt en gaan alle producten in prijs omhoog. Wij zagen dat ook na de invoering van de euro. Hoe kan hij het zeggen? Laat hij niet heel veel mensen, misschien mensen die nu kijken, in de steek? Hij zegt tegen hen: wat maakt het nu uit? Voor hem is het niks, maar voor hen is het veel geld.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Meneer Madlener wat praat u nou. Als u met het vliegtuig op vakantie gaat, tikt u vrolijk extra brandstofkosten af. Daar wordt niet eens over geklaagd. En dan hebt u het over de vliegtaks. Laten wij elkaar niet voor de gek houden, als het ons uitkomt zijn wij bereid iedere prijs te betalen. Nu het ons dwarszit, hebben wij een probleem. Ik wil hiermee niet de problemen in de sector bagatelliseren, want die zijn er wel degelijk. Daarom is het goed dat minister Van der Hoeven extra inzet op innovatie. Laten wij geen verkeerde voorstelling van zaken geven van het uitgavenpatroon van mensen en wat zij daar zelf aan kunnen doen.

De heer **De Krom** (VVD): De arrogantie waarmee de ChristenUnie de neus ophaalt voor al die mensen en ondernemers in Nederland die zich helemaal blauw ergeren aan de belastingverhogingen van dit kabinet,

waaronder de accijnsverhoging op diesel en btw, vind ik – laat ik het maar zachtjes uitdrukken – zeer zeer ongepast. Mag ik de heer Cramer vragen waarom hij wel 16 mln. zonder enig probleem uit de knip trekt voor compensatie van juist dit brandstofprobleem in het openbaar vervoer en tegen iedere andere sector, de taxibranche, de transportondernemers, de gewone mensen in Nederland die de auto nodig hebben om naar hun werk te rijden enzovoorts, zegt dat zij niet zo moeten zeuren?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De argumenten voor die 16 mln. zijn uitgebreid gewisseld in het spoeddebat, omdat gebleken is dat de contracten in de concessies niet voorzagen in voldoende compensatie. De staatssecretaris heeft nadrukkelijk aangegeven dat zij daarnaar zou kijken en dat heeft zij gedaan. Wij weten allemaal dat lang niet alle concessies in Nederland daarvan last hadden, maar dat toch het hele openbaar vervoer plat lag. Het is geen arrogantie van de ChristenUnie, integendeel. Ik probeer enigszins in de voetsporen te treden van een buitengewoon consistente VVD, die altijd, ook in tijden van zwaar weer, heeft gezegd dat wij oog moeten houden voor het belang van 's lands financiën, wat er ook gebeurt. Er is een koers uitgezet, mijnheer De Krom, en ik probeer die gewoon te verdedigen. Ik denk dat dit in lijn is met wat u doet. De enige twee die hier draaien zijn u en de heer Madlener. Zegt u nu niet dat ik arrogant ben. Ik probeer gewoon te verdedigen waar wij voor staan. Over de suggestie dat wij geen oog zouden hebben voor de problemen, zeg ik dat u er een meester in bent om iets wat recht is krom te praten.

□

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. Ik begrijp dat de bewindslieden vinden dat zij een constructief gesprek hebben gevoerd, maar dat zij er nog niet uit zijn. Zij zijn in ieder geval niet met ruzie uit elkaar gegaan, laten wij dat maar concluderen, maar een akkoord ligt er ook niet. Wij wachten wel af of er een akkoord komt en wat daar dan in staat.

De hoge olie- en brandstofprijzen naar aanleiding waarvan zij gesproken hebben, zijn het kabinet niet aan te rekenen. Het kabinet is voor veel zaken verantwoordelijk, maar niet daarvoor. Je kunt met evenveel recht zeggen dat de hoge brandstofprijzen de schuld zijn van de oliemaatschappijen in dit land. De oliemaatschappijen maken enorme winsten en hebben een enorme positie op de benzinemarkt in Nederland. Uit een brief van de Bovag van 12 juni blijkt dat de benzine- en dieselprijzen exclusief btw en accijns altijd hoger zijn dan in onze buurlanden. Alleen de Belgische dieselprijs vormt hierop een uitzondering. Minister Bos zegt dat wij zullen moeten wennen aan de hogere brandstofprijzen, maar aan dat feit kan de SP-fractie niet wennen. Volgens de Duitse automobilistenbond, de ADAC, kopen wij in Nederland heus niet duurder in dan in Duitsland. Hoe is dat prijsverschil van 9 cent dan te verklaren?

De SP-fractie is van mening dat veel meer werk moet worden gemaakt van het doorbreken van de macht van de grote oliemaatschappijen op de benzinemarkt. Zittende pomphouders van de grote maatschappijen hebben een te groot voordeel bij de veilingen van benzinelocaties. De SP-fractie vindt het dan ook

Irrgang

onbegrijpelijk dat het kabinet de topdeelregeling niet wil verhogen. Wij kregen vandaag de evaluatie.

Ik denk dat de minister van Financiën gelijk heeft dat wij helaas zullen moeten wennen aan de hogere olie- en brandstofprijzen. Dat heeft voor iedereen gevolgen. Ondernemers kunnen en moeten de hogere brandstofkosten uiteindelijk doorberekenen. Voor de consument, en zeker voor de automobilist, blijft dan een flink verlies aan koopkracht over. De SP-fractie vindt dat het kabinet wel enige compassie kan tonen met de moeilijke situatie van de consument en van de automobilist.

Daarbij denken wij niet aan accijnsverlaging, omdat mijn fractie voorstander is van het principe: hoe meer je rijdt, hoe meer je betaalt. Het kabinet zou wel kunnen kijken naar verlaging van de vaste lasten in de vorm van de motorrijtuigenbelasting, om automobilisten een beetje tegemoet te komen. De hogere btw-inkomsten door de hoge brandstofprijzen leiden immers ook tot een meevaller voor dit kabinet van zo'n 300 mln. Wij vragen het kabinet ook om de geplande btw-verhoging voorlopig in de ijskast te zetten. Ik begrijp dat een deel van het kabinet dat met ons eens is. Minister Bos is hier niet uitgenodigd. De minister van Economische Zaken denkt er weer anders over. Ik wil hierover in tweede termijn een motie indienen, maar ik hoor graag een reactie van dit deel van het kabinet.

□

Minister Van der Hoeven: Voorzitter. Ik zal een aantal algemene opmerkingen maken, ingaan op innovatie en ook een kleine opmerking maken over het laatste onderdeel waarover de heer Irrgang sprak. Mijn collega van Financiën zal ingaan op alles wat met fiscaliteit te maken heeft en collega Eurlings op de EU-aspecten en de imagocampagne. Dan denk ik dat wij het wel verdeeld hebben.

Hoe je het ook wendt of keert, niet alleen Nederland, maar heel Europa wordt met die olieprijsen geconfronteerd. Wij hebben gekeken waar dat in zit. Wij weten dat dit niet in Nederland oplosbaar is. Het heeft te maken met productie- en raffinagecapaciteit. Het onderwerp olieprijsen staat hoog op de agenda van de Europese Raad. Komend weekend vindt op instigatie van het Verenigd Koninkrijk en Saudi-Arabië een bijeenkomst plaats in Jeddah, om te zien wat je daaraan kunt doen.

Dat heeft weliswaar niets te maken met accijnzen, het heeft wel te maken met de prijzen die voor olie worden gevraagd. Het is echt koffiedik kijken hoe hoog de olieprijsen zullen worden en of zij zo hoog zullen blijven. De deskundigen zijn daarover nogal verdeeld. Het zit er dik in dat het niet meer wordt zoals vroeger.

Wij hebben in Europa een aantal afspraken gemaakt over hoe wij omgaan met compensatie. Dat is gebeurd in Manchester door de Ecofin. Wij houden elkaar aan die afspraken. Daar kun je niet eenzijdig van afwijken. Dat gaat nu eenmaal niet. Dat betekent dat Nederland geen alleingang kan volgen wat de accijnzen betreft. Nogmaals, het punt is aan de orde in de Europese Raad.

Nu weet ik wel dat de vervoerssector niet heeft gesproken over de olie- of dieselprijzen, maar dat deze zich concentreert op de accijns. Maar die accijns van 3 cent lost het probleem van de hoge olie- en dieselprijzen natuurlijk niet op. Dus met een oplossing van datgene waarover geklaagd wordt, wordt niet het probleem

opgelost. Dat ligt elders. Dat heeft te maken met de beschikbaarheid van olie en dus ook van diesel.

Het heeft ook nog met iets anders te maken, namelijk met een aantal structurele verbeteringen die in de sector zelf doorgevoerd zullen moeten worden. Ik heb in het begin niet voor niets gesproken over de brandstofclausules. Op dit moment worden die brandstofclausules, waarbij de verhogingen van de brandstofprijzen kunnen doorwerken in de contracten, niet altijd toegepast. Wij zullen in ieder geval ook binnen de rijksoverheid nagaan hoe dat daar zit en of ook de overheden zich houden aan die brandstofclausules, maar wel in samenwerking met de sector, met Transport en Logistiek Nederland. Ook binnen de sector moet men zich immers houden aan de brandstofclausules. Het kan niet zo zijn dat de grote jongens wel de voordelen hebben van brandstofclausules, maar dat zij die voordelen niet doorberekenen aan de kleine jongens. Maar goed, dat zullen wij gezamenlijk aan de orde stellen.

Er moeten inderdaad structurele verbeteringen in de sector plaatsvinden. Dan gaat het over meer duurzaam en over schoner en zuiniger vrachtauto's. Het gaat over innovatie en over verbetering van de rentabiliteit. Daar hoort ook bij – wij moeten ons niets laten wijsmaken – dat er iets aan de beladingspercentages moet gebeuren. Wij hebben nu nog steeds te maken met een beladingspercentage van gemiddeld 45. Dat betekent dat er heel wat leeg of maar voor een klein deel beladen over de weg rijdt. Ook dat heeft met rentabiliteit te maken. Het heeft met nieuwe vervoersconcepten te maken en het heeft ook met nieuwe auto's te maken.

Ik heb aangegeven dat ik zeer bereid ben om een innovatieprogramma op te zetten voor Logistiek en Supply Chains. Wij nemen het advies van de commissie-Van Laarhoven als uitgangspunt. Dat is ingediend op 11 juni en wordt besproken in de Strategische Adviescommissie. Daar wacht ik even het advies over af. Dat is het uitgangspunt op basis waarvan je verder kunt gaan spreken. Het is een kansrijk gebied. Logistiek en transport zijn van belang voor de Nederlandse economie, maar de sector zal natuurlijk wel bij de tijd moeten zijn, ook in de 21ste eeuw.

Voorzitter. Tot zover mijn aandeel in deze zaak. Ik heb gesproken over de brandstofprijzen en de olieprijsen in hun algemeenheid. Op de tweede plaats heb ik gesproken over de innovatieve structurele verbeteringen in de sector. Ik hoop op niet al te lange termijn met voorstellen naar de Kamer te komen. Dat is uiteraard afhankelijk van het oordeel van de Strategische Adviescommissie over het ingediende plan van de commissie-Van Laarhoven.

De staatssecretaris van Financiën zal nu de fiscale aspecten voor zijn rekening nemen. Dat is tenslotte zijn vak.

□

Staatssecretaris De Jager: Voorzitter. Ik sluit me uiteraard geheel aan bij de woorden van de minister van Economische Zaken. Ik wil beginnen met een opmerking over de accijnsverhoging. Zoals de minister zojuist al aangaf, betreft het hier allereerst ontwikkelingen op de olieprijsmarkt die, naar wij steeds meer moeten aannemen, meer dan slechts incidenteel zijn. Niemand kan in een kristallen bol zien hoe die zich in de komende jaren zullen ontwikkelen, maar het lijkt toch voor langere duur te zijn dan eerst was aangenomen.

De Jager

Bij diesel is daarnaast nog iets bijzonders aan de hand. De dieselprijs zelf is nog veel harder gestegen dan uit de olieprijs alleen zou zijn af te leiden. Dat heeft onder andere te maken met raffinagetekorten. Daar zit mogelijk wel een tijdelijk element in. Het is dan natuurlijk ook te hopen dat de dieselprijs in ieder geval ten opzichte van de olieprijs weer omlaag kan. De dieselprijs is, ondanks dat er een aanzienlijk lagere accijnsdruk op diesel is, de afgelopen tijd toch heel erg richting de benzineprijs gestegen. Ik heb net een dienstreis door een paar landen gemaakt en heb gezien dat de dieselprijs aan de pomp daar vaak juist hoger is dan de benzineprijs aan de pomp.

Het is duidelijk: het is niet die accijnsverhoging van 3 cent die nog moet komen, waardoor de dieselprijs de afgelopen maanden met 30 cent is gestegen. Dat heeft toch echt met de markt te maken. De Kamer heeft, wellicht niet tot ieders tevredenheid, op basis van het coalitieakkoord ingestemd met die accijnsverhoging. De minister van Financiën heeft hier vorige week nogmaals bevestigd dat datgene wat in de Tweede Kamer en later ook in de Eerste Kamer is aangenomen, doorgang vindt. Maar daarover moeten wel een paar misverstanden uit de wereld worden geholpen. Ik geef daarom een paar feiten. Ten eerste wordt de benzineaccijns in het geheel niet verhoogd. In de discussie over auto's wordt de benzineaccijns weleens betrokken. In Nederland is deze relatief hoog. Mede om die reden wordt deze accijns niet verhoogd.

Het is goed om ook een tweede misverstand uit de wereld te helpen. Accijnzen worden helemaal niet uitgedrukt in procenten van de prijs aan de pomp. Men denkt vaak dat de schatkist er beter van wordt als de olieprijsen zo hoog zijn. Dat is niet het geval; accijnzen worden namelijk vastgesteld in centen per liter, maar niet in procenten van de verkoopprijs. Dat betekent dat een hogere pompprijs juist vaker zal leiden tot minder tanken aan de pomp, en dus eerder tot een lagere accijns-opbrengst dan tot een hogere. Overigens zal het effect niet groot zijn, als je al een effect verwacht.

Ook wordt er in dit kader wel eens verwezen naar de aardgasopbrengsten. Er is niet specifiek naar gevraagd, maar ik wil de mythe daarover toch uit de wereld helpen. Het Centraal Planbureau hebt in scenariostudies aangegeven dat een hogere olieprijs – zelf als je het positieve effect van de hogere aardgasbaten meeneemt – op de langere termijn voor de Nederlandse schatkist geen positieve opbrengsten oplevert. Wij zijn dus, net als een aantal leden van de Kamer, ook tegen de hoge olieprijs. Maar met een aantal leden van de Kamer zeg ik daar gelijk bij, dat deze niet in handen is van het kabinet.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind nu echt dat de regering en de regeringspartijen moeten stoppen met constant te verwijzen naar de hoge olieprijs. Iedereen weet dat de olieprijs hoog is en iedereen weet dat de regering daaraan niets kan doen. Dus laten wij nu ophouden met die onzin. Het gaat hier om accijns en als het gaat om accijnzen en belastinginkomsten, dan zijn de btw-inkomsten wel degelijk gestegen, want dat is een percentage. Voorts blijken de benzineprijzen wel degelijk te worden verhoogd, ieder jaar namelijk automatisch. Maar misschien kan de staatssecretaris toezeggen dat er in deze kabinetsperiode nooit meer sprake zal zijn van een accijnsverhoging. Staatssecretaris, bent u bereid om de btw-inkomsten, die wel variabel zijn en die dus wel

stijgen, te bevroren? Want als ik u zo aanhoor, zou dat geen enkel probleem moeten zijn. Hoe verklaart u dat de aardgasbaten op 9,5 mld. zijn begroot en dat deze al veel hoger zijn dan in de afgelopen jaren? Als er een strenge winter komt, zijn wij allemaal weer de sigaar, dan kunnen wij allemaal weer dokken en het geld komt allemaal in uw zak.

Staatssecretaris **De Jager**: De aardgasinkomsten komen niet in mijn zakken, want het zijn geen belastingen. Wat betreft uw vraag over de belastingen moet ik, met alle respect, aangeven dat u erin faalt om een goed beeld neer te zetten. U maakt een paar rekenfouten. In de eerste plaats is het indexeren van een accijns niet hetzelfde als het verhogen ervan, maar het gelijk houden ervan in hele euro's. Het zou absurd zijn om te zeggen dat niet indexeren neerkomt op gelijkhouden, want dan ben je feitelijk accijns aan het verlagen.

Het tweede punt betreft de btw-inkomsten. Welnu, voor zover er al meer btw-inkomsten zijn doordat de olieprijs aan de pomp hoger wordt, gaan deze ten koste van andere btw-inkomsten, of leiden zij tot ontsparing, wat ook weer lagere box 3-opbrengsten met zich zou kunnen brengen. Ik zie nu even af van volume-effecten doordat er minder wordt getankt. Al met al is het effect voor de schatkist niet positief. Als je alles meerekent, gaat het Centraal Planbureau ervan uit dat het effect op de lange termijn zeker niet positief is. Sterker nog, zelfs met de positieve aardgasinkomsten, die overigens lager zijn als er een warme zomer is, zou het positieve effect geheel kunnen uitblijven en zou er wellicht zelfs sprake kunnen zijn van een negatief effect. Ik hoop dat ik hiermee de mythes rond de schatkist en de hoge olieprijs heb kunnen wegnemen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het is bijna een komisch betoog van de staatssecretaris. Hij zegt dat de hoge brandstofprijzen en de hoge accijnzen heel slecht zijn voor de schatkist, omdat mensen dan minder gaan rijden, met minder belastinginkomsten tot gevolg. Afgezien van het feit dat hier natuurlijk geen kilometer minder om wordt gereden – mensen gaan daar gewoon meer voor betalen – zou ik, zijn redenering volgend, zeggen: maak het dan niet nog erger voor de schatkist en haal die 3 cent accijnsverhoging ervan af. Ik keer de redenering van de staatssecretaris maar even om. Wat hij zegt, is natuurlijk helemaal niet logisch. Hij houdt er bakken vol geld aan over, honderden miljoenen. Dat verhaal van hem deugt natuurlijk van geen kant.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik wil best herhalen wat ik net al zei. In het coalitieakkoord zijn een paar afspraken gemaakt om belastingen te verlagen, en er zijn een paar afspraken gemaakt om belastingen te verhogen. Zo is voor werkenden de arbeidskorting verhoogd; zo is de inkomensafhankelijke combinatiekorting verhoogd; zo zijn reeds per 1 januari zeer succesvol – al zeg ik het zelf – veel groene prikkels ontstaan voor zeer zuinige auto's; zo is de motorrijtuigenbelasting gehalveerd voor zeer zuinige auto's en is de bijtelling voor zeer zuinige auto's naar 14% gegaan.

Van dat totaalbeeld kunt u niet slechts één dingetje noemen, van wat daarmee is gefinancierd, want dat staat al in de totaalbegroting met betrekking tot de meerjarige uitgavenkaders aan de ene kant en de inkomstenkaders aan de andere kant. Wij zijn ten opzichte van het

De Jager

coalitieakkoord – misschien is dat ook een mythe die ik net al had moeten doorprikken, dus laat ik dat bij dezen doen – de lasten met geen cent aan het verzwaren. Daar houden wij ons aan. Dit kabinet heeft gezegd: wij gaan ten opzichte van het basispad – mede achtergelaten door de partij van de heer De Krom – de lasten niet verder verzwaren. Er is een coalitieakkoord gesloten waar wij ons aan hebben te houden. Wij hebben afspraken gemaakt; sommige belastingen worden verlaagd, sommige belastingen worden verhoogd – onder andere die op milieuvriendelijke brandstoffen, zoals ze in het coalitieakkoord zijn genoemd – en dat betekent inderdaad dat deze maatregel nu niet is terug te draaien. Aan het begin van de avond heb ik echter ook de sector beloofd dat ik – samen met mijn collega's Van der Hoeven en Eurlings, die op hun terrein ook iets kunnen doen – een luisterend oor zal hebben voor de noden in de sector.

Wij hebben hier te maken met een schaars product waar steeds minder van komt. De vraag is of subsidiëring van dat steeds schaarser wordende product helpt om dit probleem voor de toekomst structureel op te lossen. Het antwoord is nee. Dit is besproken door de Europese ministers van Financiën en afgelopen week ook nog, in mijn aanwezigheid, door de Europese en Aziatische ministers van Financiën. Ook zij zeiden dat het subsidiëren van olieprijs in een schaarse markt met een beperkt aanbod niet logisch is. Voor het niet doorvoeren van de voorgenomen accijnsverhogingen geldt hetzelfde.

Wat kun je dan wel doen? Je kunt nagaan hoe je het wagenpark zuiniger en schoner kunt maken. Kunnen wij dat als overheid stimuleren? Kunnen wij daar geld in investeren? In het kader van de vluchtheuvelvariant zijn vorig jaar de vrachtsector en de bestelauto's "gevluchtheuvel", dat betekent dat de bpm verlaagd is en mede uitgesmeerd is over vrachtauto's en bestelauto's. Ik heb vanavond aangegeven, bereid te zijn om er met de sector over te praten, dat voortaan achterwege te laten. Ik heb al in de vergroeningsbrief voor 2009 iets van vracht gezegd. Vluchtheuvelen doen wij alleen bij personenauto's, waar wij de bpm vandaan halen, zodat bussen, vrachtauto's en wellicht ook bestelauto's in mindere mate meebetalen. Het gaat over veel geld. Ik heb hier de tabel bij me. Wat betalen zij nu mee aan het vluchtheuvel? In 2012 zie ik voor vrachtauto's 28 mln. staan, voor bestelauto's 52 mln. en voor bussen 4 mln. In totaal hebben wij het dus over 84 mln. per jaar, en ik heb mijzelf bereid verklaard, met de sector te spreken over mogelijkheden om die 84 mln. per jaar binnen de bpm en binnen de vluchtheuvel te verdelen, zodat het neerslaat bij de groep waar de bpm ook vandaan komt. Dat is toch een fors bedrag. Mijn collega's van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat en ik hebben ook met de sector gesproken om te bekijken of het mogelijk is om groene prikkels ter waarde van zo'n 8 mln. per jaar structureel in te voeren om te daarmee te werken aan een schoner en zuiniger wagenpark. Wij willen een aantal structurele afspraken maken en bezien welke prikkels wij binnen de Europese regelgeving aan de sector kunnen geven om het wagenpark – vrachtwagens en eventueel ook bussen en bestelauto's – schoner en zuiniger te maken. Ik heb goed gehoord wat de heer Van Heugten net heeft gezegd over de dieselaccijns. Hij ondersteunt hetgeen al eerder is afgesproken, maar hij vraagt het kabinet wel om af te zien van verdere

verhogingen. Ik kan in ieder geval toezeggen dat het kabinet op dit moment geen enkel voornemen heeft om in deze kabinetsperiode de dieselaccijns verder te verhogen dan wat al in het coalitieakkoord is afgesproken. Uiteraard is dit naast de indexerings, maar dat is geen verhoging. Ik ben ook bereid om dat met de sector in een soort totaalakkoord af te spreken in een pakket met de contouren die ik net heb aangegeven.

De fractie van GroenLinks heeft de heer Heemskerk van de Rabobank genoemd. Ik heb een column gelezen in Het Financieel Dagblad waarin eigenlijk hetzelfde wordt gezegd. Daarin wordt eigenlijk ondersteund wat ik net heb gezegd, al was het in scherpere bewoordingen: laten wij mensen niet verder laten ploeteren in een steeds meer opdrogende olieplas, maar laten wij bekijken wat wij structureel kunnen doen om te werken aan een schoner en zuiniger wagenpark. Dat is waar dit kabinet op ingezet heeft. Daar heeft het kabinet reeds in het afgelopen belastingplan veel geld aan besteed: aan een groen en zuinig wagenpark. Bij de personenauto's hebben wij inmiddels gezien dat dit heel erg effectief is. Ik ben ook bereid om te bekijken welke groene impulsen vervolgens mogelijk zijn in de vrachtautosector en de bestelautosector.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zou de staatssecretaris van belastingverhogingen willen meegeven dat zijn verhaal dat hij de belastingen per saldo niet verhoogt, volstrekt onjuist is. Hij weet heel goed dat hij honderden miljoenen aan extra belastingen over de automobilisten en de transportsector uitstort. Een heleboel mensen in Nederland hebben dat feilloos in de gaten. De staatssecretaris weet heel goed dat het kabinet per saldo 7 mld. aan lastenverzwaringen heeft toegevoegd.

Ik heb de staatssecretaris heel vaak horen zeggen dat het allemaal voor het milieu wordt gedaan, ook de accijnsverhoging. Ik kan mij nog heel goed een debat herinneren – de fractievoorzitter van het CDA was nog staatssecretaris van Milieu en de Partij van de Arbeid drong in de oppositie aan op verhoging van de dieselaccijns – waarin de heer Van Geel zei: geen sprake van, dat zou oneerlijk zijn tegenover alle mensen tegen wie de overheid een aantal jaren geleden heeft gezegd dat zij vooral een dieselauto moesten kopen omdat deze veel efficiënter en zuiniger was en dus minder CO₂ uitstoot. "Doet u dat vooral", zei de overheid toen. "U dacht toch niet dat ik die mensen nu ga straffen met een accijnsverhoging?", zei de heer Van Geel.

De heer De Jager heeft nog nooit hard kunnen maken dat dit zo goed is voor het milieu. Het Milieu en Natuur Planbureau hebt het regeerakkoord doorgerekend op milieueffecten. Het milieueffect van deze maatregel was nul. Kan de staatssecretaris daarop reageren?

De staatssecretaris heeft eerder gezegd dat het te laat is om de accijnsverhoging terug te draaien omdat deze al in de wet is opgenomen. Het kabinet draaide zijn hand er niet voor om – terwijl ook dat in de wet was vastgelegd – om de verplichte aanbesteding in het openbaar vervoer in de drie grote steden er zomaar weer uit te halen. Het is gewoon een kulargument. Als de staatssecretaris het wil doen, kan hij het doen.

Staatssecretaris **De Jager**: Dit is toch wel een enigszins populistische betoog van de heer De Krom. Hoe moet ik nu reageren op dingen die hij als waarheden naar voren brengt, maar die niet juist zijn? De heer De Krom begint

De Jager

met een opmerking in de trant van "laat ik even vaststellen dat", maar wat hij zegt, is volstrekt onjuist. Ik kan voor de heer De Krom wel het verhaal herhalen dat wij vorig jaar bij de algemene politieke en de algemene financiële beschouwingen hebben gehouden, om aan te geven dat er ten opzichte van het coalitieakkoord sowieso helemaal geen belastingverhogingen zijn geweest en dat het coalitieakkoord het basispad is geweest dat wij hebben gevolgd voor wat de totale lasten betreft. Wij hebben het dan niet over belastingen, maar over lasten. Ik denk niet dat dit debat zich ervoor leent om de beschouwingen van vorig jaar nog eens over te doen, maar toen is duidelijk aangegeven welke belastingen omlaag gaan, welke omhoog gaan en waar welke bedragen naar toe gaan. Daar heeft integrale besluitvorming over plaatsgevonden. Ik betreur het dat de heer De Krom er nu zeer eenzijdig juist een paar elementen uit haalt die omhoog zijn gegaan. Dat geeft een volstrekt verkeerd beeld van de werkelijkheid, waar ik mij totaal niet mee kan verenigen. Kortheidshalve verwijs ik naar de beschouwingen van vorig jaar. Overigens is ook het verschil tussen lasten en belastingverhogingen in die beschouwingen heel duidelijk gemaakt.

Nogmaals: ten opzichte van het coalitieakkoord is er geen cent belastingverhoging geweest. Een verschuiving is iets anders, maar van een belastingverhoging is geen sprake. Of die verschuivingen nu bij de personenauto's hebben plaatsgevonden of ergens anders, is een andere zaak. De belastingen bekijken wij in dit land in hun geheel en die zijn niet verhoogd ten opzichte van het coalitieakkoord.

De **voorzitter**: Ik wil de heer De Krom, die nu een beetje is uitgedaagd, nog een keer de gelegenheid geven om te reageren. Ik stel wel voor dat zijn reactie kort is en dat hij niet in de breedte over het Belastingplan gaat spreken, maar terugkeert naar het onderwerp dat thans aan de orde is.

De heer **De Krom** (VVD): Ik maak ernstig bezwaar tegen het door de staatssecretaris gebruikte woord "populisme". De reden voor de staatssecretaris om de accijnsverhoging niet per 1 juli van tafel te halen, is populisme en het gebruik van oneigenlijke argumenten. Als ik argumenten naar voren breng die de staatssecretaris niet welgevallig zijn, dan moet hij niet op de man spelen, maar gewoon de bal spelen. Hij moet gewoon op de door mij aangevoerde argumenten ingaan.

Staatssecretaris **De Jager**: Ik ben niet begonnen met de benaming "staatssecretaris voor belastingverhoging". De heer De Krom is daar mee begonnen. Als hij vindt dat ik met mijn opmerkingen op de man speel, dan geldt dat natuurlijk nog veel meer voor zijn opmerking.

De heer De Krom stelde dat het milieueffect van de maatregel nul is. Ook dat is geheel onjuist. Ik zou toch de heer De Krom willen oproepen om het rapport van Milieu- en Natuurplanbureau over het Belastingplan nog eens in zijn geheel door te lezen en niet hier te beweren dat een dieselaccijnsverhoging geen enkel effect heeft op het milieu en dat de verlaging van de Motorrijtuigenbelasting op zeer zuinige auto's of de 14% bijtelling voor zeer zuinige auto's geen effect zouden hebben. Die maatregelen hebben geleid tot een enorme toename van de verkoop van zeer zuinige auto's. Dat dit een effect

heeft van nul, is absoluut onjuist en dat werp ik verre van mij. Dat is gewoon onjuist.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daar heeft de staatssecretaris gelijk in, als alle belastingmaatregelen ten aanzien van het autopark daarmee zouden stoppen. Maar als hij ook de verlaging van de bpm meetelt en die verrekent, is het saldo van alle belastingmaatregelen ten aanzien van de auto slecht voor het milieu. De staatssecretaris had de bpm-verlaging dus nooit moeten doorvoeren en de bpm moet hij ook in de toekomst niet verlagen. Dit laatste kan ik echter ook tegen de heer De Krom zeggen.

Staatssecretaris **De Jager**: Zelfs met die laatste opmerking ben ik het niet helemaal eens. Het is waar dat de vluchtheuvelvariant de positieve effecten voor het milieu voor een groot deel weer teniet heeft gedaan, maar niet geheel. En ten tweede is natuurlijk ook heel duidelijk aangegeven dat de invoering van de kilometerbeprijzing, waar de vluchtheuvelvariant de voorbode van is, per saldo heel positief is voor het milieu. Dus de vluchtheuvelvariant, de verlaging van de bpm, moet uitsluitend in het kader van de kilometerbeprijzing worden gezien.

Ten slotte een opmerking over de dieselaccijns. Ik heb heel duidelijk de argumenten genoemd op basis waarvan die niet teruggedraaid kan worden. Wij staan hier ook voor een financieel solide beleid, dat ook in het coalitieakkoord is vastgelegd. Het geld is ook al ingezet, op een goede manier, bijvoorbeeld om andere belastingen te verlagen. Wij kunnen dus niet zomaar zeggen dat wij de verhoging van de dieselaccijns maar schrappen, zonder ook maar enige vorm van dekking aan te geven. Ik geef dus niet alleen maar als formele reden dat de verhoging al in de wet staat. Natuurlijk niet. Een politicus moet te allen tijde kunnen aangeven wat de reden is voor een bepaalde beslissing. Op het gebied van die dieselaccijns, hebben wij dat volgens mij uitgebreid gedaan.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zal nog kort ingaan op een aantal punten. Het staat als een paal boven water dat het voor de sector van heel groot belang is om efficiënter met energie om te gaan. Hoe zuiniger de vrachtauto's zijn, hoe minder liters er worden gebruikt en hoe lager de kosten zijn. Het beeld dat de olieprijs in de toekomst eerder verder zal stijgen dan zal dalen, maakt de noodzaak voor zuinige vrachtauto's en auto's alleen maar groter.

Het gesprek, waarvan ik alleen het begin heb bijgewoond, vond in een constructieve en open sfeer plaats. Ik heb benadrukt dat wij in volle vaart verder willen gaan met het subsidieprogramma Duurzame Logistiek dat is gericht op het efficiënter en duurzamer maken van transport en logistiek. Wij willen het Nederlandse bedrijfsleven echt zuiniger zien te krijgen. Dat is een belangrijke eerste lijn.

De tweede lijn is een wettelijke. De Nederlandse regering zal met de sector alles op alles moeten zetten om ervoor te zorgen dat zowel hier als in Europa, waar steeds meer besluitvorming plaatsvindt die voor deze internationaal opererende sector van groot belang is, de maximale ruimte voor de sector eruit wordt gehaald. Wij

Eurlings

hebben afgelopen vrijdag in Luxemburg een typisch onderwerp besproken dat er voor onze sector echt toe doet, namelijk cabotage. Wij hebben daar al vaak over gesproken. Wij hebben in de Raad op het scherp van de snede geopereerd om in elk geval voor onze sector de mogelijkheid te creëren dat vrachtauto's die terugkomen uit Spanje in Frankrijk nog lading kunnen ophalen. Dat is goed voor de economische positie van onze sector, die juist op dit punt heel sterk is. Daarnaast is het goed voor het milieu, want het voorkomt dat vrachtauto's duizenden kilometers terugrijden zonder lading. Ik heb gesproken over een minimumresultaat op dit punt. Ik hoop dat het Europees Parlement verder kan doorpakken.

Wij hebben afgesproken dat de regering en de sector hun strategieën meer dan ooit zullen afstemmen. De sector via zijn Europese evenknie en de regering via haar politieke raden proberen er echt de maximale ruimte voor de sector uit te slepen. Het gaat om het creëren van nieuwe mogelijkheden en het voorkomen van slechte ontwikkelingen, zoals het voorstel voor progressieve taxering in Duitsland dat voor onze sector heel erg slecht zou uitwerken.

Ik heb nog een derde punt. Onze sector heeft, zo hebben sommige leden beklamtoond, aan marktaandeel verloren. Dat staat buiten kijf. De sector is echter nog steeds sterk. Wij moeten ervoor zorgen dat de sector de groeikansen voor de toekomst volledig kan grijpen. De logistiek groeit heel erg sterk. Het afgelopen jaar is het aantal containers dat vanaf de haven van Rotterdam is vervoerd met meer dan 10% gestegen. De groeisput wordt nog groter als de Tweede Maasvlakte er komt. De regering wil het maximale doen om de sector die winst volledig te laten pakken. Daarvoor is het van belang dat het imago van de sector verbetert. Bij zowel de grote bedrijven als de kleine rijders ligt het zwaar op de maag dat de sector in de ogen van de mensen die er iedere dag in werken een te slechte naam heeft gekregen. Ten onrechte staat het wegvervoer bekend als een te milieuvriendelijke transportmodaliteit. Ten onrechte heeft het beroep van de chauffeur niet meer de glans en uitstraling die het vroeger had en die het zou moeten hebben: met de vlam in de pijp. Ik doel op het gevoel van vrijheid, het internationale gevoel en het gevoel van er echt voor gaan.

Wij hebben met de sector afgesproken dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat het voortouw zal nemen om samen met de sector een imagocampagne te starten waarin niet alleen het negatieve beeld van milieuvriendelijkheid wordt weggenomen, maar waarin vooral ook aan de jonge mensen in Nederland wordt verteld wat een mooi beroep chauffeur is. Er zijn ongeveer 5000 mensen nodig. Wij vinden die mannen en vrouwen niet en dat remt de sector heel erg in zijn groeimogelijkheden. Zo willen wij aan de slag, samen met de sector, om in elk geval de toekomstige groeikansen maximaal te grijpen. Er is gevraagd naar de stand van zaken rond de commissie-Noordzij. Deze commissie heeft in opdracht van het ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Verkeer en Waterstaat een rapport opgesteld. Ik kan toezeggen dat dit rapport in het najaar naar de Kamer wordt gestuurd. Daarbij zal ook de kabinetsreactie op de commissie-Dekker worden betrokken. De laatste commissie heeft met name de regels in de bouw gezien. Dit lijkt mij een geschikt moment om uitgebreid met de Kamer te

discussiëren over de aanbevelingen van de commissie-Noordzij. De aanbevelingen van de commissie-Elverding zijn op dezelfde manier behandeld, en zo zullen wij ook omgaan met de aanbevelingen van de commissie-Ruding, die vandaag haar rapport heeft gepresenteerd.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Soms wordt de kloof tussen politiek en burger pijnlijk duidelijk. Dat is ook vanavond het geval. Wie is er nu eigenlijk tevreden? Zijn de vrachtwagenchauffeurs tevreden? Nog lang niet. Zij sluiten harde acties niet uit. Zijn de taxichauffeurs tevreden? Ook zij zijn niet tevreden. Ik voorspel dat ook zij actie gaan voeren. Zijn de reizigers in het openbaar vervoer tevreden? Nee, want zij worden straks weer geconfronteerd met een hogere prijs van de strippenkaart. Alle burgers zijn ontevreden. Alleen de politieke elite van regeringspartijen is tevreden. Iedereen in Nederland begrijpt dat de regering de wereldmarkt voor olie niet naar haar hand kan zetten. Laat de bewindslieden daar dan ook over ophouden. Het enige wat wij van de regering vragen, is dat zij iets doet aan haar uitgavenpatroon en dat zij de burger compenseert. Het verhogen van accijnzen en belastingen stimuleert de innovatie niet, maar haalt juist geld weg bij bedrijven. Het is bovendien niet goed voor het milieu. Het levert slechts geld op voor de linkse hobby's van het kabinet. Ik zeg de bewindslieden nogmaals dat niet iedereen het geld heeft om een nieuwe zuinige auto te kopen. De meeste mensen zullen de komende jaren gewoon blijven rijden in de auto waarin zij op dit moment rijden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, het kwartje van Bos, voorheen het kwartje van Kok, nu eindelijk terug te geven aan de burgers door de brandstofaccijnzen substantieel te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 84 (31200-XII).

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Dit is een teleurstellend debat met het kabinet. Het is teleurstellend om te zien hoe drie CDA-bewindslieden pal staan voor de accijnsverhoging per 1 juli aanstaande. Wij hebben veel verhalen gehoord. De sector zou belangrijk zijn en er zouden eventueel andere maatregelen mogelijk zijn. De bewindslieden zouden in gesprek zijn. De kern is echter, dat het kabinet het probleem van de hoge brandstofprijzen eerst erger maakt.



De heer De Krom (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

Het kabinet heeft recent heel snel de portemonnee weten te trekken voor het openbaar vervoer. In dit licht dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering een "duw" van 16 mln. heeft gegeven ter verbetering van het klimaat en het gesternte rond het streekvervoer;

overwegende dat ook burgers en andere sectoren in de economie worden getroffen door hoge brandstofprijzen en de meerkosten niet of nauwelijks kunnen doorbelasten;

overwegende dat de regering nog steeds niet bereid is om van de accijnsverhogingen af te zien;

verzoekt de regering, ook met deze sectoren in gesprek te treden om te onderzoeken of ook daar een duw kan worden gegeven om het klimaat en het gesternte te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 85 (31200-XII).

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de bewindspersonen voor hun beantwoording. Namens de PvdA-fractie heb ik gevraagd om een toekomstgerichte, offensieve actie van de sector met ondersteuning door het kabinet. Ik begrijp dat het kabinet ook op die koers ligt. Dat doet ons deugd. Het kabinet moet gericht zijn op de toekomst en daar niet met de rug naartoe gaan staan.

Het moet de eerlijke boodschap durven te vertellen aan de Nederlandse bevolking dat wij allen met die hoge olieprijs moeten leven. Dat getuigt van enig lef en dat mis ik om eerlijk te zijn bij de oppositie.

Ik ben blij dat het kabinet offensief en in samenspraak met de sector probeert te kijken naar mogelijkheden om energiebesparing te bereiken. Dat is uiteindelijk het beste wapen tegen hoge olieprijs. Wij moeten af van onze olieverslaving. Tegelijkertijd mogen ingrepen in bijvoorbeeld de fiscaliteit, het doel van het programma Schoon en Zuinig niet onderuit halen. Dit doel mag nu niet per ongeluk achter de horizon verdwijnen. Wij houden er graag aan vast en dat doet zeker ook deze staatssecretaris die toch de naam heeft de verdediger van Al Gore in Nederland te zijn.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik dank de bewindspersonen voor hun beantwoording. Ik denk dat zij ook hier hebben laten zien dat zij oor en oog hebben voor een in Nederland belangrijke sector, dat de geboden ruimte structureel en op de toekomst gericht is en dat wij niet mogen blijven hangen in symboolpolitiek.

Ik weet het, mijnheer De Krom en mijnheer Madlener, het is enorm populair om hier te roepen dat die drie cent eraf moet. Je denkt er vrienden mee te maken, maar alleen voor de korte termijn. Voor de lange termijn heeft de sector echter meer aan diepgaande maatregelen. Het pakket dat de staatssecretaris van Financiën voorstelt, heeft ruimte om naar de toekomst van de sector te kijken. Het vluchtheuvelen, de 8 mln. voor intensive-ringen en stimuleringen, het achterwege laten en daarmee het stabiel houden van de accijnzen op het huidige niveau, het dus niet verder verhogen van de accijnzen, biedt allemaal perspectief waarmee de sector de gesprekken met het kabinet mag voortzetten.

Ik roep de minister van Verkeer en Waterstaat op om in ieder geval op basis van het rapport van de commissie-Noordzij uiterlijk in september, oktober daadwerkelijk met voorstellen te komen. Daar liggen naar ons idee namelijk nog voldoende opties voor besparingen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank het kabinet voor de beantwoording waarin het liet zien de werkelijkheid te erkennen in plaats van te ontkennen. Ik ben blij dat het kabinet niet bezwijkt voor makkelijke pleidooien. De heer Tang maakte zojuist wellicht een beetje ten onrechte een opmerking over "de oppositie". U ziet hier een vertegenwoordiger van een oppositiepartij staan die op dit punt het kabinet steunt en niet meedoet aan de makkelijke pleidooien van de fracties van VVD en PVV.

Het zal af en toe pijn doen en wrang zijn – een dergelijke transitie is namelijk lastig, zeker voor individuele bedrijven – maar het perspectief is natuurlijk gewoon schoner en zuiniger vervoeren. Daar moet heel hard aan worden gewerkt. Het is zelfs zo dat wie die kant kiest, voorop zal lopen en in de toekomst marktaandeel zal winnen. De toekomst is natuurlijk aan schoon en zuinig en niet aan vuil en vies. Wie daar te lang in blijft hangen, zal op termijn achterblijven en verliezer zijn. Ik hoop van harte dat het kabinet aan deze innovatie in de

Duyvendak

sector actief steun wil geven. Het kabinet zegt 84 mln. toe, en niet wat in het Kamerjargon "vluchtheuvelen" heet, het geld dat niet meer binnenkomt doordat de bpm verlaagd wordt, alsnog binnenhalen via de motorrijtuigenbelasting en dat ook bij de vrachtwagens. Met de heer Tang zeg ik: nou ja, als dat maar de doelen van Schoon en Zuinig dichterbij brengt. Die kwamen met de plannen die tot nu toe zijn ingediend niet veel dichterbij. Er is dan ook een enorm gat bij de vervoerssector als het gaat om het halen van de doelen van Schoon en Zuinig. Als u dan toch herschikt, kunt u alles nog wat grover vergroenen, mijnheer De Jager.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik kan kort zijn. Ik meen dat het kabinet goed de pijn heeft aangegeven waarover wij vanavond spraken. Wij hoeven alles niet gemakkelijker te maken dan het is: je kunt niet altijd met een gemakkelijk boodschap komen. In die zin accepteer ik de fiolen van toorn die namens de VVD over mij worden uitgestort. Het is niet anders. Het moet maar.

Toch meen ik dat het goed is dat de minister van Economische Zaken heeft aangegeven dat er een krachtige impuls voor innovatie zal komen. Ik ben benieuwd naar de plannen die – en op dit punt sluit ik mij aan bij collega Duyvendak – echt iets kunnen betekenen bij de transitie naar een ander energiegebruik.

□

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. De SP-fractie maakt zich grote zorgen over de ontwikkeling van de koopkracht voor de burgers in het volgende jaar. Die bezorgdheid is na dit debat niet weggenomen. Ik heb geen reactie gekregen op mijn suggestie om de vaste lasten van de automobilist in aanmerking te nemen. Ik heb niet gepleit voor het ongedaan maken van de accijnsverhoging van 3 cent. De SP-fractie is daar niet voor, maar het ging mij niet om die 3 cent, maar wel om de 9 cent. Op mijn opmerking daarover heb ik geen reactie gekregen. Er is 9 cent verschil met Duitsland in de kale benzineprijs, exclusief accijns, exclusief btw. Het verschil is 9 cent voor Euro 95, 4 cent voor diesel en dat is al meer dan de accijnsverhoging. Op mijn opmerkingen hierover krijg ik graag een reactie van het kabinet. Ik neem namelijk aan dat wat de Duitsers kunnen, wij ook kunnen. Daar kan het kabinet zich toch wel voor inzetten. Vanmiddag ontvingen wij de evaluatie van de ontwikkelingen op de benzinemarkt. Ik lees daar geen voorstellen in die voor verbetering zorgen. Hierover zou ik graag nog iets horen van het kabinet, wat het kan op dit punt allicht iets doen.

Voorzitter. Ik wil tot slot een motie indienen. Die motie is een beetje een ondersteuning van het beleid van de heer Bos.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de geplande btw-verhoging per 1 januari 2009 een aanzienlijk verder opwaarts effect heeft op de snel stijgende inflatie;

verzoekt de regering, de geplande btw-verhoging uit te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Irrgang en De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 86 (31200-XII).

Ik vind dat de motie nogal buiten het kader van dit debat is, maar de indiening is ondersteund en dat betekent dat zij deel uitmaakt van de beraadslaging.

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. Wat u zei, wil ik bestrijden. Wij hebben het hier onder andere over de btw op benzine. Daarover is een discussie gevoerd. Als je de btw verhoogt van 19% naar 20%, dan heeft dat natuurlijk ook effect op de hoogte van de benzineprijs en dat mag niet worden verwaarloosd.

De **voorzitter**: Ik viel u niet aan. Ik deed slechts een constatering en voor de rest wil ik hierover geen discussie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voordat mijn fractie überhaupt tot een oordeel kan komen, wil ik de heer Irrgang een vraag stellen. Ik meen dat uitvoering van deze motie een gat van 2 mld. op de rijksbegroting slaat. Hoe denkt u daarvoor dekking te vinden, mijnheer Irrgang. Wij moeten zowel A als B in aanmerking nemen, anders wordt het wel erg gemakkelijk om met voorstellen te komen.

De heer **Irrgang** (SP): Voorzitter. De heer Duyvendak weet misschien ook dat de btw-verhoging wordt gekoppeld aan verlaging van de WW-premies. De minister van Economische Zaken houdt zich daar ook mee bezig. Van de verlaging van de WW-premies profiteren wel de mensen die werken, maar niet de mensen die bijvoorbeeld een AOW- of een gewone uitkering hebben, de mensen met een laag inkomen, groepen waarvoor volgens mij de heer Duyvendak zich ook wil inzetten. Zij krijgen wel te maken met de btw-verhoging. Als ik dat in aanmerking neem, zie ik de oplossing voor hetgeen waarop de heer Duyvendak doelt.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Duyvendak weer wil interrumperen, maar wij gaan hierover niet discussiëren. Wij hebben het over het gesprek dat is gevoerd met de transportsector. De net ingediende motie is wel onderdeel van de beraadslaging en wij zullen er ook over stemmen, maar deze aspecten komen met de voorstellen van het kabinet weer wel aan de orde. Het woord heeft de heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Dit is een goede motie met een slechte dekking. Ik zal met de fractie overleggen over de vraag wat wij ermee doen. Ik wil nu terugkomen op de opmerking van de heer Irrgang over de concurrentie op de benzinemarkt. Waarom betalen de Nederlanders ook zonder die veel te hoge belastingen nog steeds een hogere prijs dan de mensen in het buitenland?

Irrgang

De **voorzitter**: Oké, de heer Irrgang...

De heer **Madlener** (PVV): Nee, ik moet mijn vraag nog stellen.

De **voorzitter**: Maar u vroeg waarom mensen hier meer betalen dan in het buitenland. Kort dan nog.

De heer **Madlener** (PVV): In het buitenland kun je bij iedere supermarkt een benzinepomp beginnen. Daar worden benzineprijzen vaak als lokkertje gebruikt. Hier gelden aan de snelweg de adviesprijzen. Die zijn vaak veel hoger dan de prijzen bij kleinere benzinepompen weg van de snelweg. Kan de SP-fractie het ermee eens zijn dat wij supermarkten voortaan de mogelijkheid geven om tegen actietarieven benzine te verkopen en dat wij op die manier veel meer benzinepompen in Nederland realiseren?

De heer **Irrgang** (SP): Nee, daarvan is de SP-fractie geen voorstander. Ik ben het ook niet met de heer Madlener eens dat dit de oorzaak is dat de kale benzineprijs in Nederland hoger is. Volgens mij is de oorzaak dat wij in Nederland de locaties aan de snelwegen, die de heer Madlener terecht noemde, veilen op een manier die sterk in het voordeel is van de bestaande pomphouders, die zijn gelieerd aan de grote oliemaatschappijen en die dus telkens weer die locaties bemachtigen. Daardoor bestaat er onvoldoende concurrentie tussen verschillende pomphouders en komt de prijs hoger te liggen. Dat is de zogenaamde top-billregeling. Het kabinet moet er veel meer werk van maken om te zorgen dat die beter werkt en dat die grote oliemaatschappijen niet alle locaties aan de snelwegen beheersen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik vrees het antwoord van de heer Irrgang al te weten, gelet op zijn antwoord over de dekking, maar voor de duidelijkheid over de motie stel ik mijn vraag toch. Bedoelt de heer Irrgang dat hij de btw-verhoging op de brandstoffen, de diesel of voor transportsector wil uitstellen of gaat het hem om de generieke maatregel? In dat geval ben ik het met de voorzitter eens dat wij spreken over iets heel anders dan waarvoor dit debat bedoeld is.

De heer **Irrgang** (SP): Wij spraken over de geplande btw-verhoging van 19% naar 20% en die heeft niet alleen betrekking op de benzineprijzen.

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb ook nog veel vragen. De eerste vraag luidt: waarom nu? Kunnen wij niet wachten tot de besluitvorming de gebruikelijke weg heeft gevolgd?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij dat debat hier nu niet voeren. U kunt een vraag stellen.

De heer **Tang** (PvdA): Er ligt een motie voor waarover wij straks moeten stemmen, dus ik moet weten hoe het zit. Mijn tweede vraag is in hoeverre dit voorstel de koopkracht helpt. Wanneer wij de ene verhoging tegen de andere verlaging wegstrepen, is mij niet helemaal duidelijk dat dit bijdraagt. Ten derde vraagt de heer Irrgang om uitstel. Tot wanneer? Geldt dat voor beide? Moet de invoering dan per 1 januari 2010 plaatsvinden of

is uitstel afstel? Kan de heer Irrgang daarover iets meer zeggen?

De **voorzitter**: Afrondend de heer Irrgang.

De heer **Irrgang** (SP): De eerste vraag luidt: waarom nu? Deze motie is bedoeld ter ondersteuning van minister Bos, die naar wij begrijpen, daarvoor in het kabinet een strijd voert. Vandaar ook de voorzichtige formulering, namelijk over uitstel. Dat is ook de discussie in het kabinet, begrijp ik. Dit is ter aanmoediging van de heer Bos: daarom nu. De tweede vraag van de heer Tang gaat over de koopkracht. Dit is wel van belang. De mensen die niet werken hebben weinig aan de geplande WW-verlaging. Dit helpt vooral de mensen met de laagste inkomens. Voor hen neemt mijn partij het op, dus ik zie daarin wel een belangrijke verbetering.

□

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. Ik zal eerst de vraag beantwoorden van de heer Cramer over een krachtige impuls aan de innovatie. Ja, maar wel op basis van het plan dat op dit moment voorligt bij de strategische adviescommissie. Het moet niet ins Blaue hinein gebeuren, dus er is wel een aantal voorwaarden aan verbonden. Ik wacht dit af en daarna zal ik daarop terugkomen.

De heer Irrgang heeft een vraag gesteld over het verschil in benzineprijzen tussen Nederland en omliggende landen, als ik dat zo mag formuleren. Ik neem aan dat wij een keer zullen spreken over het rapport over de veilingen van de benzineverkooppunten dat hij onlangs heeft ontvangen. Het lijkt mij goed om in dat kader nader op deze vraag in te gaan. De heer Irrgang kan zich voorstellen dat ik op dit moment niet over een analyse beschik die ik kan presenteren.

Dat brengt mij bij twee moties die zijn ingediend. De eerste motie, van de heer De Krom, gaat over een duw in de rug. Ik moet eerlijk zeggen dat ik die motie wel heel erg cynisch gesteld vind. Dat ben ik van hem helemaal niet gewend. Nee, dat vind ik echt niets.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is ook gek, dat zijn dezelfde woorden die de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat gebruikte om aan te kondigen dat zij iets voor het openbaar vervoer ging doen. Ik verzin niks zelf, dit zijn de woorden van het kabinet.

Minister **Van der Hoeven**: Nee, u moet ook kijken naar de tekst van de motie. Het is maar net in welke context een en ander wordt geplaatst. De context waar de staatssecretaris het in geplaatst had, was dat het om extra geld ging dat inderdaad naar het streekvervoer is gegaan. Dat is niet gekoppeld aan de verhoogde brandstofprijzen. Het was bedoeld om de cao-onderhandelingen in het streekvervoer een zetje te geven. Eigenlijk is het een eenmalig bedrag met een structureel effect. Dat is echt heel iets anders dan wat u in de motie aan de orde stelt. Natuurlijk wordt er overleg gepleegd. Dat wordt steeds gedaan en er wordt ook gekeken op welke manier je de innovatie in de sector een duw in de rug kunt geven. Uiteraard is dat het geval, maar dat is toch iets anders dan wat u vraagt. Ik ontraad daarom aanvaarding van deze motie.

Van der Hoeven

De tweede motie waar ik op inga, is de motie van de heer Irrgang over de btw-verhoging. De heer Irrgang weet precies hoe het in elkaar zit. Hij weet ook wat er in het coalitieakkoord staat. Hij weet dat er een relatie is gelegd met het verlagen van de WW-premie voor werknemers. Waarom willen wij dat? Wij willen dat omdat participatie een van de topprioriteiten van dit kabinet is. Dat is namelijk de beste garantie voor koopkracht, voor economische ontwikkeling en voor houdbaarheid van de uitkeringen. Als je op een gegeven moment iets wilt doen, zul je daar een dekking voor moeten vinden. In het coalitieakkoord staat hoe wij hiermee omgaan. Als wij daarvan afwijken, zullen wij dat samen bespreken in het kabinet in het kader van bijvoorbeeld de augustusbesluitvorming. De heer Irrgang kan zich wel voorstellen dat wij de aanvaarding van deze motie in ieder geval van harte ontraden.

De **voorzitter**: Ik stel de heren Irrgang en De Krom in staat om één vraag te stellen.

De heer **Irrgang** (SP): Is dit het standpunt van de minister van Economische Zaken of van de regering?

Minister **Van der Hoeven**: Wat is dat nu voor flauwekul, als hier een standpunt gegeven wordt door wie dan ook, dan is het altijd een standpunt namens de regering.

De heer **Irrgang** (SP): Dus de regering is niet voornemens om de btw-verhoging in de ijskast te zetten?

Minister **Van der Hoeven**: Mijnheer de voorzitter. De heer Irrgang heeft kranten gelezen. Ik heb ook kranten gelezen.

De heer **Irrgang** (SP): Ja, daarom vraag ik dat aan de minister.

Minister **Van der Hoeven**: De heer Irrgang heeft kranten gelezen. Hij zou zich niet alleen op een krantenbericht, op een gerucht moeten baseren. Hij kan beter afwachten waar het kabinet mee komt.

De heer **De Krom** (VVD): Als de dekking het primaire probleem is van het kabinet, verwijs ik graag naar de tegenbegroting van de VVD van vorig jaar. Daar had de dekking niets te maken met de WW-premies overigens, maar met heel andere zaken, onder andere het schrappen van uitgaven van dit kabinet. Daar hebben wij deze week ook nog een heleboel voorstellen voor gedaan. Dus als dat het probleem is, kom ik graag bij u terug, mevrouw de minister.

Minister **Van der Hoeven**: Mijnheer de voorzitter. Voor zover ik weet, is de tegenbegroting van de VVD niet aangenomen door deze Kamer en is de begroting van het kabinet wel aangenomen door deze Kamer.

De heer **De Krom** (VVD): Ik hecht eraan om te zeggen dat de VVD wel degelijk, ook deze week nog, een aantal voorstellen heeft gedaan om een aantal uitgaven te schrappen. Dat levert veel budgettaire ruimte op. Daar komen wij graag met de minister over in gesprek.

De **voorzitter**: Oké, maar dat is meer een mededeling.

Minister **Van der Hoeven**: Zo is het, mijnheer de voorzitter, dat is inderdaad een mededeling.

□

Staatssecretaris **De Jager**: Voorzitter. Ik wijs erop dat de heer De Krom met zijn voorstellen de door zijn partijgenoot Zalm opgestelde regels met de voeten zou treden. Misschien is het toch verstandig om die begrotingsregels nog eens goed te lezen.

Voorzitter. Allereerst dank ik de meerderheid van de Kamer voor de steun. Ik heb alleen van de twee aanvragers van het debat een verzoek gehoord om maatregelen specifiek op het gebied van accijnzen. De heren Tang en Duyvendak vragen of de vergroeningsagenda in gevaar komt als ik de maatregelen neem voor de transportsector die ik in eerste termijn heb aangekondigd. Bij de overweging over het nemen van deze maatregelen blijft vergroening heel belangrijk. Bijvoorbeeld de verhoging van de motorrijtuigenbelasting, die is aangekondigd in de vergroeningsbrief, voor de Euro-norm 0, 1 en 2 – dat zijn de 15% meest vervuulende vrachtauto's – levert 20 mln. op. De resterende opbrengst, 8 mln., zet ik in voor groene prikkels.

Eenzijds moeten de zeer vervuulende auto's natuurlijk aangepakt worden, maar anderzijds moeten zuinige en schone auto's in de vrachtautosector worden beloond.

Ik sluit mij aan bij hetgeen de heer Van Heugten heeft gezegd. Ik heb inderdaad in mijn eerste termijn een aantal toezeggingen gedaan. Ik hoop daar uiteindelijk met de sector in goede harmonie uit te komen. Ik realiseer mij dat het op dit moment heel zwaar is in de transportsector, zoals de heer Eurlings al heeft gezegd. Het coalitieakkoord scheidt de kaders waarbinnen ik ruimte heb. Die ruimte is er niet op het gebied van de accijns, maar wellicht wel voor andere maatregelen. Ik heb gezocht naar mogelijkheden om het werken met zuinigere en schone auto's te belonen.

De heer Irrgang heeft gevraagd of de motorrijtuigenbelasting voor burgers kan worden verlaagd als compensatie voor de gestegen brandstofprijzen. Hiervoor geldt dat het generiek compenseren van hoge brandstofprijzen geen goed signaal is. Ik heb in mijn vergroeningsbrief wel aangegeven dat ik bereid ben voor de zeer zuinige auto's een stap in de motorrijtuigenbelasting omlaag te gaan. In de Kamer zullen wij daarover debatteren en in het Belastingplan zullen wij daarop terugkomen.

De motie van de heer Madlener gaat over het kwartje van Kok. Is die motie ook door de heer De Krom ingediend?

De **voorzitter**: Die is alleen door de heer Madlener ingediend.

Staatssecretaris **De Jager**: De VVD heeft natuurlijk twaalf jaar de scepter gezwaaid over het ministerie van Financiën. Het is in ieder geval consequent van de heer De Krom dat hij zegt dat dit kwartje niet meer teruggeven kan worden. Het is misschien goed om de mythe voor de heer Madlener door te prikken. Wat is er waar van het kwartje van Kok? De accijns op ongelode benzine is destijds verhoogd met 8,3 eurocent en op diesel met 3,18 eurocent. Toen is nooit door het kabinet aangegeven dat het om een tijdelijke accijnsverhoging ging. Dat is later wel eens beweerd, maar in de historie is daarover

De Jager

niets teruggevonden. Nog belangrijker wellicht is dat het kwartje feitelijk is teruggegeven in de periode-Balkenende. In 2001 en 2002 zijn er enige verlagingen van de benzine- en dieselaccijns doorgevoerd, alsmede een tweetal verlagingen van de motorrijtuigenbelasting. Daarnaast is in het Hoofdlijnenakkoord van Balkenende bepaald dat de resterende opbrengst van het kwartje zal worden aangewend voor wegen en voor onderhoud van openbaar vervoer en vaarwegen. Daarvoor is vanaf 2004 gedurende een aantal jaren geld toegevoegd aan de rijksbegroting. Het nogmaals teruggeven van dat kwartje zou een fors budgettair beslag betekenen, namelijk 500 mln. voor benzineaccijns en 240 mln. voor diesel. Als ik het goed heb gezien, is de motie niet gedekt. Daarom ontraad ik de aanneming van deze motie.

De heer **Madlener** (PVV): Van die extra wegen heb ik nog niet veel gemerkt, want de files nemen elk jaar toe. Volgens mij bent u hierover niet goed geïnformeerd. Ik zou zeggen: ga eens in het land kijken. Wat betreft de dekking heb ik net voorgesteld om van die enorm hoge aardgasbaten, die alle Nederlanders zelf aan u betalen, namelijk 9,5 mld., structureel een deel te bestemmen voor de financiering van deze motie. Dat lijkt mij prima.

Staatssecretaris **De Jager**: Het wordt een beetje saai als ik Kamerleden iedere keer op begrotingsregels moet gaan wijzen. Dat is geen deugdelijke dekking. Ik blijf erbij dat ik het aannemen van deze motie ontraad.

De **voorzitter**: Nee, nee, wij gaan hier verder geen debat over voeren.

De heer **Madlener** (PVV): Nee, maar hier wordt iets beweerd wat niet waar is. Er wordt gezegd dat het geen deugdelijke dekking is. Het is niet uw dekking, maar het is wel een deugdelijke dekking.

Staatssecretaris **De Jager**: Korthedshalve verwijs ik naar de laatste Miljoenennota. De heer Madlener kan daar zien hoe de aardgasbaten in de begroting staan en waarom je deze conform de begrotingsregels niet voor deze motie mag gebruiken.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat wij aanstaande dinsdag over de ingediende moties kunnen stemmen. Ik dank de drie bewindslieden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **speddebat** over de situatie in de tbs-kliniek Oldenkotte.

De **voorzitter**: Met u is afgesproken dat een spreektijd van drie minuten wordt gehanteerd. Ik neem aan dat u zich daar allemaal op heeft geprepareerd.

Het woord is allereerst aan de heer De Roon.

De heer **De Roon** (PVV): Voorzitter. Op 20 mei heeft de staatssecretaris toegezegd dat er binnen drie weken een rapportage zou komen over de situatie in de tbs-kliniek

Oldenkotte. Op 6 juni, dus voor die drie weken om waren – dat zou namelijk op 10 juni zijn geweest – kwam in het nieuws dat het in Oldenkotte zo erg is dat niet het personeel maar de tbs'ers zelf de touwtjes er in handen hebben. U hoort het goed: psychisch gestoorde en gevaarlijke tbs'ers hebben er de touwtjes in handen. Het personeel werkt met het hart in de keel. Sta je vandaag alleen op de groep? Dan zorgen wij wel dat het rustig blijft, aldus twee tbs'ers tegen een medewerker.

Voorzitter. De medewerkers in de kliniek zijn dus van een loyale houding van tbs'ers, van een gedogen door tbs'ers, afhankelijk. Dit kan toch niet waar zijn! Moet u zich eens voorstellen dat uw veiligheid afhankelijk is van een stel tbs'ers! Het spreekwoordelijke zijden draadje is in dezen wel extra gevaarlijk dun. Ik moet er niet aan denken, in de schoenen van een van deze medewerkers te moeten staan. Ik neem aan dat dit voor ons allemaal geldt.

Mij hebben inmiddels ook signalen bereikt dat ook terbeschikkinggestelden in Oldenkotte zich niet veilig voelen.

Naar aanleiding van die berichtgeving op 6 juni is op 10 juni tot een spoeddebat met de staatssecretaris besloten. De toegezegde rapportage was niet beschikbaar en die heb ik tot op de dag van vandaag nog niet gezien. Maar ik mag toch aannemen dat toen de staatssecretaris op 6 juni kennis nam van die alarmerende berichtgeving, zij onmiddellijk heeft besloten om niet te gaan zitten wachten op een rapport van een raad van toezicht. Wat heeft zij nu op 6, 7, 8 of 9 juni gedaan – in ieder geval voordat zij naar Turkije afreisde – om vast te stellen wat er mis is in de veiligheidssituatie voor personeel en gedetineerden? Klopt die berichtgeving in de Volkskrant van 6 juni nu wel of niet? Zij heeft toch hopelijk wel vastgesteld of uitgesloten dat er sprake was van een onveilige situatie zoals het personeel heeft beweerd?

Als er wel een onveilige situatie was, welke maatregelen heeft de staatssecretaris dan genomen voordat zij afreisde om die veiligheid in de kliniek te herstellen en te waarborgen?

De heer **Teeven** (VVD): Voorzitter. Wij zijn op dit late uur bij elkaar. Ondanks het feit dat de veiligheid van de medewerkers van Oldenkotte en de tbs-verpleegden in gevaar zou zijn, kiest de staatssecretaris ervoor om een zorgvuldige procedure te volgen waardoor het rapport en de kabinetsreactie op de ontwikkelingen bij Oldenkotte nog niet beschikbaar zijn. Dat blijkt ook uit haar brief van 16 juni jongstleden.

Onze fractie zegt: het is maar wat je belangrijk vindt! Of er is sprake van een levensbedreigende situatie, zoals het personeel en de ondernemingsraad van Oldenkotte naar buiten brengen. Dan moet er ogenblikkelijk worden ingegrepen. De heer De Roon zei dat al. Of de situatie is niet zo. Dan moeten wij een zorgvuldige procedure volgen. Maar dan is natuurlijk wel de vraag waarom er tot een opnamestop is besloten.

De VVD-fractie heeft de volgende vragen aan de staatssecretaris. Daarin neem ik wat geluiden en briefwisselingen mee – die ik hier niet openbaar zal maken maar waar wij blijkbaar allemaal wel kennis van genomen hebben – over het gegeven dat de raad van bestuur en de ondernemingsraad elkaar een beetje de