
Aan de orde is de behandeling van:

- **het voorstel van wet van het lid Van Dijken houdende wijziging van de Gemeentewet in verband met een vrijstelling van parkeerbelastingen voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart (30879).**

De **voorzitter**: Ik heet mevrouw Van Dijken, de initiatiefneemster, de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de heren Jongma en Langenhuijzen, adviseurs van de initiatiefneemster, van harte welkom in de Eerste Kamer.

De beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Huijbregts-Schiedon** (VVD): Voorzitter.

Hoewel de VVD-fractie niet heeft deelgenomen aan de schriftelijke voorbereiding van dit wetsvoorstel, wil ik bij de plenaire behandeling namens mijn fractie toch een aantal opmerkingen maken en kanttekeningen plaatsen, die hebben geleid tot ons oordeel. Middels dit voorstel wil de initiatiefneemster een uniforme regeling voor alle gemeenten door in artikel 225 lid a Gemeentewet een beperking van de vrijheid van gemeentebesturen aan te brengen in het heffen van parkeerbelasting.

Laat ik vooropstellen dat de VVD de overwegingen die tot dit voorstel hebben geleid, een warm hart toedraagt, namelijk het bevorderen van mobiliteit van mensen met een handicap en het wegnemen van de barrières die dat in de weg staan. De vraag is echter of het gekozen instrument, wijziging van de Gemeentewet, daarvoor een juiste keuze is. In de Tweede Kamer heeft de VVD-fractie dit voorstel niet gesteund omdat er sprake is van een inbreuk op de gemeentelijke autonomie en het ook de vraag maar is of het rechtvaardig is om houders van een gehandicaptenkaart in algemene zin vrij te stellen van het betalen van parkeerbelasting. Vooral de inbreuk op de gemeentelijke autonomie is voor de Eerste Kamerfractie van de VVD een zwaar middel, dat naar onze mening ten principale slechts in zeer uitzonderlijke en ernstige situaties mag worden ingezet. De vraag of vrijstelling van het betalen van parkeerbelasting voor specifieke groepen in onze samenleving een dergelijke uitzondering rechtvaardigt, wordt door de VVD-fractie ontkennend beantwoord.

Tegelijkertijd is de VVD een groot voorstander van extra bescherming en toegankelijkheid van parkeervoorzieningen voor gehandicapten, maar parkeerbeleid is bij uitstek een gemeentelijke zorgtaak. Wie in deze dagen de lokale verkiezingscampagnes volgt, wordt daarin bevestigd. 60% van de gemeenten heeft inmiddels een vorm van gratis parkeren voor houders van een gehandicaptenkaart. Trouwens, over gemeentelijke autonomie gesproken, de uitgifte van die kaart verschilt overigens ook per gemeente.

In dit wetsvoorstel zou men zich dus vooral moeten richten op de 40% achterblijvers. Daarvoor zijn nog wel andere methoden denkbaar. Daar is ook van gedachten over gewisseld in de correspondentie via de VNG bijvoorbeeld. Dat is een andere methode dan een ingreep in de Gemeentewet. Daarnaast is met de introductie van elektronische betalingsmethoden binnen afzienbare tijd voldoende tegemoet te komen aan de

bedoelingen van de initiatiefneemster, zeker nu zij in de memorie van antwoord op het verslag aan de Eerste Kamer heeft aangegeven dat het voorstel niet het wegnemen van een financiële barrière beoogt, maar van een fysieke.

Een andere reden van het wetsvoorstel is dat vanwege de verschillende tijdsbeperkingen in parkeertijden in de verschillende gemeenten een aanpassing van artikel 225 Gemeentewet nodig is. Die reden is ook door de komst van telefonisch betalen vervallen.

Samengevat: het wetsvoorstel is sympathiek, maar daarmee begeeft men zich op het vlak van de gemeenteraadscampagnes, die niet in het parlement maar in de gemeenten moeten plaatsvinden. Wijziging van de Gemeentewet dient slechts te gebeuren wanneer er een zwaarwegend belang mee wordt gediend en er geen andere wegen openstaan om het beoogde doel te bereiken. Van beide is hier geen sprake.

Met bijzondere belangstelling wacht de VVD de reactie van de initiatiefneemster af.

Mevrouw **Ten Horn** (SP): Voorzitter. Voor welk probleem is dit wetsvoorstel een oplossing? Het wetsvoorstel van vandaag zou eigenlijk overbodig moeten zijn. Het is gênant dat in Nederland de vervoersmogelijkheden voor gehandicapten zo slecht en belemmerend zijn. Waar de beperking al flexibiliteit in het dagelijkse leven wegneemt en het openbaar vervoer zo moeizaam toegankelijk is, wordt het gebruik van eigen vervoer voor mensen met een beperking des te belangrijker en soms een must. Deze medeburgers, die niet in staat zijn zelfstandig 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen, komen in aanmerking voor een Europese gehandicaptenparkeerkaart. Probleem opgelost? Nee, helaas niet, want het parkeerbeleid voor gehandicapten met een dergelijke kaart verschilt sterk tussen gemeenten in Nederland en veroorzaakt veel onduidelijkheid en belemmeringen. Het is geen probleem in mijn woonplaats Groningen, noch hier in Den Haag, noch in sommige andere steden waar men met een gehandicaptenparkeerkaart overal zonder te betalen kan parkeren. Maar o wee in die gemeenten waar men met een gehandicaptenparkeerkaart wel overal moet betalen, ook op de officiële invalidenparkeerplaatsen.

Het probleem is dat de automaat waar men moet betalen, voor een gehandicapte vaak niet goed bruikbaar is, onbereikbaar is geplaatst, of niet toegankelijk is omdat er vaak onderweg naartoe obstakels staan. Meestal heeft een gehandicapte ook meer tijd nodig om te betalen, waardoor hij soms al beboet is zonder daar iets aan te kunnen doen. Met het wetsvoorstel van vandaag zou een oplossing moeten worden geboden voor het probleem dat gemeenten in Nederland niet in staat blijken te zijn overal parkeerautomaten goed bruikbaar en toegankelijk te maken voor alle burgers, inclusief de gehandicapten.

Chapeau dus voor de initiatiefneemster van dit wetsvoorstel! Als artikel 225 Gemeentewet wordt aangepast conform dit wetsvoorstel, dan is er voorlopig een oplossing voor het geschetste probleem, zodat gehandicapten met een gehandicaptenparkeerkaart, net zoals in Groningen en Den Haag, overal zonder te betalen kunnen parkeren. Voorlopig, omdat dit wetsvoorstel een horizonbepaling kent, waarin een maximale werkingstermijn van vijf jaar voor deze wetsbepaling

Ten Horn

wordt aangegeven. Uiterlijk over vijf jaar zal er dus een minstens even afdoende oplossing moeten zijn.

Ik gebruikte daar straks het woord "gênant". Ik wil dit nog eens benadrukken. Wij vinden in Nederland een gevarieerde samenleving wenselijk, maar de praktijk van alledag staat daarmee nogal eens op gespannen voet. Het Sociaal en Cultureel Planbureau laat zien hoeveel letterlijke en figuurlijke drempels overwonnen moeten worden. Afgelopen zomer realiseerde ik mij dat nog eens extra, toen ik zag hoe het ook anders kan. Ik zat in de stadsbus in San Francisco. Een mevrouw in een elektrische rolstoel reed de bus binnen en er werden enkele stoelzittingen opgeklapt opdat zij veilig en met voldoende ruimte haar stoel kon parkeren. Zover is het in veel staten van de VS nog niet, maar ook in Nederland niet. Voorbeelden inspireren. Ze laten zien dat het wel anders kan! Alleen gaat het niet vanzelf. Inclusiebeleid landt niet automatisch. Wij belijden wel gelijke behandeling, maar zorgen daarvoor nog lang niet altijd en overal, ook niet als wetgever. Het is dankzij initiatiefneemster Van Dijken dat wij vandaag met deze wetwijziging tenminste een irritant obstakel voor de gehandicapte medemens in een auto kunnen wegnemen.

Het gaat vandaag om een aanpassing van de Gemeentewet. Mijn fractie heeft er volledig vree mee om de autonomie van gemeenten op dit punt een beetje aan te tasten. Het is overduidelijk dat die inperking van de autonomie vooralsnog nodig is. De fractie van de SP zal dit initiatiefwetsvoorstel daarom van harte ondersteunen. Wij hebben nog enige vragen.

Kan initiatiefneemster toelichten hoe zij semipublieke en publieke instellingen die niet onder de Gemeentewet vallen, wil stimuleren om vergelijkbare oplossingen te bieden voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart? Zoals gezegd, is daarbij niet gratis parkeren het doel maar probleemloos, onbelemmerd parkeren voor eenieder. Het gaat de initiatiefneemster immers niet om gratis parkeren voor gehandicapten of om het promoten van autogebruik door gehandicapten, maar om het verbeteren van de mobiliteitsmogelijkheden voor mensen met beperkingen.

Kan initiatiefneemster aangeven of zij of haar partij voornemens is om ook andere vervoersproblemen voor gehandicapten aan te pakken? Vindt zij niet ook dat het veel te lang duurt eer ons bus- en treinstelsel optimaal wordt voor gehandicapten? Staatssecretaris Bussemaker, minister Eurlings en staatssecretaris Huizinga schrijven bijvoorbeeld in het ontwerpbesluit met regels over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen: "Rekening houdend met de variabele economische levensduur van het vervoersmaterieel zal ... al het spooormaterieel in 2030 toegankelijk zijn." De Chronisch zieken en Gehandicapten Raad liet beide Kamers in reactie op dit ontwerpbesluit in elk geval weten vanzelfsprekend te blijven aandringen op het vervroegen van verbeteringen en het aanscherpen van normen. Vindt de CG-Raad mevrouw Van Dijken aan zijn zijde?

Juist vorige week ontvingen beide Kamers van staatssecretaris Bussemaker antwoord op door hen op 18 november en 2 december 2009 gestelde vragen over dat ontwerpbesluit. Van de antwoorden worden wij niet vrolijk. Zelfs gepaste informatie over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer zat nog vijf jaar nemen. Die tijd is nodig voordat Connekt, in opdracht van Verkeer en Waterstaat, de standaarden voor gegevens over

toegankelijkheid op orde heeft, zodat de data toepasbaar zijn in onder andere reisplanners.

Onlangs noemde Jacqueline Schoonheim van de Universiteit Maastricht in haar lezing over de implementatie van het VN-verdrag over gelijke rechten voor chronisch zieken en gehandicapten het Nederlandse beleid paternalistisch en niet best. Het verdrag is nog steeds niet geratificeerd. Nederland is hekkensluiter van Europa, en de concrete gevolgen zoals onder andere voor iedereen toegankelijk openbaar vervoer hebben geen prioriteit. Zoals columniste Marja Morskiet in Markant, het blad van de gehandicaptenzorg, schreef: "Toen ik de NS belde of ik een uur eerder mocht vertrekken omdat ik doodmoe was, peperde een bitse mevrouw me in: 'Dat moet u drie uur van te voren aanvragen.' Nee, dus, normaal?"

Met ingroeimodellen zoals die in het eerdergenoemde ontwerpbesluit staan, zijn gehandicapten nog jarenlang meer dan gemiddeld noodzakelijkerwijs aangewezen op gebruik van de auto. Dat laten wij toch niet gebeuren? Dat vraag ik de initiatiefneemster en de staatssecretaris van BZK. Mijn fractie ziet met belangstelling de beantwoording van de vragen tegemoet.

□

De heer **Putters** (PvdA): Voorzitter. Vandaag behandelen we de initiatiefwet van mevrouw Van Dijken over de vrijstelling van parkeerbelastingen voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Allereerst wil de PvdA-fractie de initiatiefneemster van harte complimenteren met de inzet voor de doelgroep, het wetstechnische werk dat is verzet en de snelheid waarmee de antwoorden op de vragen van deze Kamer zijn gekomen, al heeft mijn fractie in eerste aanleg geen schriftelijke vragen gesteld. Wij wilden dat hier plenair doen. Het is een compliment aan mevrouw Van Dijken waard. De PvdA-fractie is positief over dit wetsvoorstel omdat het de mobiliteit van mensen met beperkingen aanzienlijk kan verbeteren.

Veel gemeenten doen al wel geruime tijd aan parkeerbeleid voor gehandicapten, maar ze doen dat nogal verschillend van elkaar. Deels is dat inherent aan de lokale autonomie, maar het leidt er in het geval van mensen met beperkingen toe dat men voorafgaand aan het reizen bij gemeenten moet informeren hoe men dicht bij bijvoorbeeld winkels of stadhuis kan parkeren, wat de tarieven zijn en waar de betaalmeters staan. De betaalautomaten zijn niet altijd goed bereikbaar en niet altijd ingesteld op mensen met een handicap. Dat is nogal cruciaal als je slecht ter been bent. De informatie daarover schiet vaak tekort. Ter plekke is veelal niet duidelijk welke regels er gelden voor het parkeren door mensen met een beperking, waardoor ook de kans op boetes groot is. Het initiatiefwetsvoorstel beoogt dit op te lossen door het parkeren aan de parkeermeter voor houders met een gehandicaptenparkeerkaart gratis te maken. Omdat deze groep mensen sowieso al flink beperkt wordt in hun mobiliteit en vaak moeilijk met het ov kan reizen, ziet de PvdA-fractie dit als waardevol alternatief.

Wij willen graag meewerken aan een snelle invoering van deze wet zodat er duidelijkheid komt voor de doelgroep, die hier al geruime tijd op wacht. Dat blijkt ook weer uit de brief van de CG-Raad die we dit weekend ontvingen. Wij besloten dus geen schriftelijke vragen te stellen, maar onze vragen meteen in de

Putters

plenaire behandeling te brengen. Onze vragen sluiten wel aan bij hetgeen collega-fracties eerder hebben geschreven in hun schriftelijke inbreng. Wij hebben drie vraagpunten.

Ons eerste vraagpunt betreft de lokale autonomie en de beleidsvrijheid van gemeenten om dit soort zaken zelf te regelen. Veel gemeenten hebben in hun parkeerbeleid al aandacht voor gehandicapten. De gemeenten vullen dat dus verschillend in. Zij moeten nu aan de generieke vrijstelling van parkeerbelastingen voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart voldoen. De initiatiefneemster bepleit deze landelijke regeling boven lokale diversiteit, omdat zij tot minder onzekerheid leidt over geschikte parkeervoorzieningen in bijvoorbeeld buurgemeenten. Daarnaast voorkomt de landelijke regeling dat gemeenten besluiten de vrijstelling van parkeertarieven af te schaffen, hetgeen in tijden van bezuinigingen niet ondenkbaar is. Dat zagen we de afgelopen week ook weer in berichten over sterk stijgende parkeertarieven voor andere parkeerplaatsen. Een landelijke regeling bevordert de mobiliteit van mensen met beperkingen en borgt dat deze groep fysiek en financieel niet onevenredig zwaar belast wordt. De vraag komt echter wel naar boven in hoeverre het centraal regelen van parkeerbeleid past in de decentrale sturingsfilosofie die we in de zorg en de dienstverlening de afgelopen jaren hebben doorgevoerd. Betreft dit nu juist niet de beleidsvrijheid van gemeenten, die dit soort zaken in het kader van onder meer de Wmo zouden moeten regelen? Kan de initiatiefneemster nog eens duidelijk aangeven waarom precies dit punt centralistisch veranderd zou moeten worden? Zij geeft immers in de schriftelijke beantwoording aan dat veel gemeenten hieraan in hun parkeerbeleid al veel aandacht schenken. Ook van de regering vernemen wij graag hoe zij de verhouding ziet tussen deze wet en de bredere sturingsfilosofie van het kabinet op lokale beleidsvrijheid.

Ons tweede vraagpunt betreft de gelijke behandeling van verschillende doelgroepen met en zonder beperkingen. Kwijtschelding van parkeertarieven voor mensen met beperkingen komt ons sympathiek voor, maar hoe rechtvaardig is het om dit in generieke zin te doen, bijvoorbeeld ten opzichte van ouderen zonder beperkingen die wel minder mobiel zijn en uitkeringsgerechtigden, die om financiële redenen wellicht minder mobiel zijn? Wij realiseren ons heel goed dat mensen met beperkingen al heel snel in de hoek zitten waar zij financieel en fysiek met grote beperkingen te maken hebben en dat zij niet altijd de keus hebben om met het ov of met de fiets te gaan. Tegelijkertijd betekent dat niet dat parkeren voor deze groep gratis hoeft te zijn. De initiatiefneemster geeft in de memorie van antwoord wel duidelijk aan dat het haar niet gaat om het gratis parkeren, maar om de verbetering van de mobiliteit en om het wegnemen van de onduidelijkheid over de vraag of de betaalmeters en parkeertijden wel tegemoetkomen aan de fysieke mogelijkheden van mensen met beperkingen. Kan de initiatiefneemster uitleggen waarom de gratis kaart het beste middel is gebleken om dat te realiseren en of er varianten zijn overwogen waarin wel betaling aan de orde was, bijvoorbeeld gedeeltelijke? Zo ja, waarom zijn die varianten afgefallen? Zo nee, waarom niet? Daarnaast geldt deze regeling niet voor parkeergarages. Ontstaat er met deze regeling niet een nieuwe onduidelijkheid en ongelijkheid voor mensen met

beperkingen die vooral op garages aangewezen zijn? Hoe zal hierover worden gecommuniceerd met de doelgroep?

Ons derde vraagpunt betreft het mogelijke misbruik dat van de gehandicaptenparkeerkaart zou kunnen worden gemaakt. Ook in de Tweede Kamer is hierbij uitvoerig stilgestaan. Op het moment dat we de gehandicaptenparkeerkaart gratis maken, vertegenwoordigt hij een waarde en is de kans aanwezig dat fraude met gratis parkeren toeneemt. Is nu voldoende gewaarborgd dat misbruik voorkomen kan worden? In het Tweede Kamerdebat is ook van regeringszijde gesproken over een registratiesysteem van gehandicaptenparkeerkaarten. De criteria om er een te bemachtigen moeten streng zijn en de nummers van de kaarten zouden geregistreerd kunnen worden. Hoe staat het met de gedachtevorming op dat punt? Wij vragen met name aan de regering of er zicht is op een systeem dat fraude daadwerkelijk kan beperken. De initiatiefneemster bepleitte in de Tweede Kamer een serieuze boete bij misbruik van zowel parkeerplaatsen als de gehandicaptenparkeerkaart. Kan de regering daar meer over zeggen? Hoe zal dit bij inwerkingtreding van de wet in zijn werk gaan?

Tot slot kom ik bij een instemmende opmerking die de horizonbepaling van dit wetsvoorstel betreft. Het wetsvoorstel geldt in eerste aanleg voor vijf jaar. De wet wordt na drie jaar geëvalueerd. Dat lijkt ons een goede zaak, want zo kan er tijdig worden bekeken in hoeverre de voordelen voor mensen met beperkingen echt gerealiseerd worden, alsmede of het inbreuk maakt op wat lokaal aan beleid voor mensen met beperkingen wordt ontwikkeld. Dat laatste maakt duidelijk dat in de evaluatie breder lokaal gekeken zou moeten worden hoe het parkeerbeleid en het gehandicaptenbeleid eruit zien. Dan doel ik op de toegankelijkheid van wegen, parkeergarages, de werking van slagbomen et cetera. Wij vinden het van realiteitszin van de initiatiefneemster getuigen dat deze tijdige evaluatie en horizonbepaling in het wetsvoorstel zijn aangebracht. Het biedt de mogelijkheid de praktijk te laten spreken en de wetgeving daarop mee te laten bewegen.

Wij gunnen mevrouw Van Dijken uiteraard de naamgeving van deze wet, maar stiekem wensen wij haar toe – en wij denken dat dit ook haar diepste wens is – dat bij de evaluatie blijkt dat de “wet-Van Dijken” niet meer nodig is omdat de groep mensen met beperkingen veel beter wordt geholpen in hun mobiliteit via gemeentelijk beleid. Wij wachten met belangstelling de reactie van de initiatiefneemster en de regering af.

De heer **Engels** (D66): Voorzitter. Ik begin met de opmerking dat mijn bijdrage tevens wordt uitgesproken namens de OSF. Mijn tweede opmerking van tevoren is dat ook ik me graag wil aansluiten bij de complimenten van voorgaande sprekers voor de initiatiefneemster. Wij weten allemaal dat initiatiefwetgeving zeker geen sinecure is.

Dit voorstel beoogt een sociaal doel te dienen. Het gratis maken van parkeren voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart voorkomt – samengevat – problemen van bereikbaarheid en inzichtelijkheid voor deze groep. Ook de fractie van D66 vindt dit een sympathieke gedachte, maar meent dat het voorstel niet verstandig is. Met de Raad van State menen wij dat de

Engels

hieruit voortvloeiende beperking van de vrijheid van gemeentebesturen een dermate principiële inbreuk maakt op het beginsel van de lokale autonomie, dat daarvoor een overtuigende rechtvaardiging noodzakelijk is. Een rechtvaardiging waarin de waarde van de gemeentelijke fiscale beleidsvrijheid wordt afgewogen tegen het centralistisch bij wet willen regelen van een lokale zorgtaak.

Wat ons in de tot dusver gevoerde procesgang van het voorstel opvalt, is dat de voorstelster deze afweging stelselmatig op een eendimensionale wijze maakt en daarmee een fundamenteel debat uit de weg gaat. Een daadwerkelijke afweging wordt daarmee dan ook niet gemaakt. Zij herhaalt keer op keer dat het tegemoetkomen aan de mobiliteitsproblemen van houders van een gehandicaptenparkeerkaart een hoger doel is dat om die reden deze inbreuk op de lokale autonomie rechtvaardigt. Maar op grond van welke argumenten moet hier nu van een hoger doel worden gesproken? Wat maakt nu precies de aard en omvang van deze problematiek zodanig dat een wettelijke inperking van de gemeentelijke bevoegdheden geboden is? Dat blijft volstrekt onduidelijk. Wij maken uit het dossier tot dusver vooral op dat de initiatiefneemster deze groep gehandicapten graag wil helpen. Die invalshoek geeft een bijzonder effect aan het debat over deze kwestie. Hier kan immers gemakkelijk het beeld ontstaan – en ik wil dat toch helder neerzetten – dat degenen die kritiek op dit voorstel hebben onvoldoende compassie zouden hebben met het lot van de gehandicapte medemens. Mijn fractie is zich bewust van dit mogelijke effect. Ik volsta op dit punt met de opmerking dat wij op zichzelf genomen en inhoudelijk geen enkele moeite hebben met extra voorzieningen voor gehandicapten.

Mijn fractie is van mening dat de wetgever zorgvuldig dient na te gaan of wettelijk ingrijpen noodzakelijk is. Wij vinden bovendien dat ingrepen in de lokale autonomie een meer overtuigende onderbouwing vragen dan de eenvoudige verwijzing naar het belang van gehandicapten. Ook hier moet het door de Raad van State ontwikkelde adagium gelden: decentraal wat moet, tenzij het alleen centraal kan. Ik ben mij ervan bewust dat mijn fractie daarmee een verplichting op zich neemt de betekenis van de lokale autonomie nader te duiden.

In de moderne westerse staten functioneert een parlementaire democratie en heerst de rechtsstaatidee. Deze beginselen omvatten een catalogus van waarden waarop het staatsrecht is georiënteerd. Dat loopt van grondrechten, de heerschappij van de wet, de onafhankelijkheid van de rechter, de machtenscheiding, de volkssoevereiniteit en publieke verantwoording tot openbaarheid. In de bijzondere historische context van de Nederlandse staatsgeschiedenis hebben in deze context verwante beginselen als decentralisatie en met name decentrale autonomie een bijzondere betekenis. Wie niettemin mocht twijfelen aan de status en gelding van het beginsel van lokale autonomie zou zich moeten realiseren dat onze Grondwet en organieke wetgeving dit principe al sinds het midden van de negentiende eeuw formuleren. Nu kan onmiddellijk worden toegegeven dat deze negentiende-eeuwse formulering, waarin wordt gesproken over het recht van decentrale besturen tot regeling en bestuur van de eigen huishouding, niet uitblinkt in helderheid. Dat is een manco dat in onze tamelijk beginselloze Grondwet op meerdere plaatsen kan worden aangewezen.

In dat licht is het plezierig dat Nederland het Handvest inzake lokale autonomie van 1985 heeft aanvaard. Dit in het kader van de Raad van Europa gesloten verdrag beoogt de continuïteit van de hoofdelementen en structuurprincipes van het lokaal bestuur te waarborgen. Voor dat doel zijn in het verdrag expliciet beginselen vastgelegd die in onze constitutie impliciet uit de Grondwet kunnen worden afgeleid. In de preambule van het verdrag verklaren de deelnemende staten onder meer dat het lokaal bestuur een van de belangrijkste grondslagen vormt van een democratisch stelsel en dat de lokale democratische bestuursorganen over een hoge mate van autonomie moeten beschikken qua bevoegdheden en middelen. Dat hier niet in de eerste plaats aan de figuur van het medebewind gedacht moet worden, blijkt uit de volgende omschrijving. "Lokale autonomie is het recht en het vermogen van lokale besturen om, binnen de grenzen van de wet, een substantieel deel van de openbare aangelegenheden krachtens hun eigen verantwoordelijkheid en in het belang van de plaatselijke bevolking te regelen en te beheren." Deze adequate en aansprekende formulering verplicht de nationale wetgever ruimhartig te zijn in het toekennen van vrije beleidsmarges in het kader van medebewind en vooral terughoudend te zijn in de verdere inperking van wat thans nog over is van de eigen huishouding van gemeenten. In artikel 4 staat in dat verband nog dat overheidsverantwoordelijkheden bij voorkeur worden uitgeoefend door de bestuursorganen die het dichtst bij de burger staan.

Dit fundamentele karakter van de lokale autonomie biedt voor mijn fractie – nadrukkelijk in het voetspoor van het meest gezaghebbende handboek van het Nederlandse gemeenterecht – de rechtvaardiging om van een rechtsbeginsel te spreken. En het fundamentele karakter van dit rechtsbeginsel dwingt ons een afweging te maken die wat dieper gaat dan de initiatiefneemster heeft gedaan. Graag vragen wij haar om die reden, en nadrukkelijk ook in haar hoedanigheid als lid van ons hoogste wetgevende orgaan, nu eens inhoudelijk in te gaan op de betekenis en het belang van dit algemene en normatieve basisprincipe van ons decentraal bestuur en niet uitsluitend te focussen op een deelaspect dat verbonden is met de positie van houders van een gehandicaptenparkeerkaart, hoezeer mijn fractie op zichzelf dat probleem ook herkent.

Onze vaststelling dat de lokale autonomie geen vorm van bestuur is die, zoals het genoemde handboek treffend zegt, *à bon plaisir* van de nationale overheid kan worden vormgegeven, hebben wij tot onze grote spijt evenmin aangetroffen in de reactie van de regering op het voorlopig verslag over dit voorstel. De erkenning van de lokale autonomie, de gewichtige plaats daarvan bij de inrichting en uitoefening van de overheidsbevoegdheden en het democratische karakter van het lokale bestuur hebben wij in de reactie van de regering niet gelezen, hoewel de juridische normativiteit daarvan richting de centrale overheid buiten kijf staat. Ook voor de regering staat het sympathieke karakter van het voorstel blijkbaar voorop en vormt dat het motief om de indiening daarvan te steunen. Ook voor de regering weegt het voordeel van een vergroting van de mogelijkheid voor gehandicapten deel te nemen aan het sociale leven zwaarder dan de als beperkt gekwalificeerde ingreep in de lokale autonomie.

Mevrouw **Ten Horn** (SP): Collega Engels gebruikt een

Engels

aantal keer het woord "sympathiek". Wij hebben een VN-verdrag over de gelijke behandeling van chronisch zieken en gehandicapten. Heeft hij een alternatief?

De heer **Engels** (D66): Er zijn inderdaad alternatieven denkbaar.

Mevrouw **Ten Horn** (SP): Zoals?

De heer **Engels** (D66): Ik had me kunnen voorstellen dat, als dit probleem als een zwaar probleem wordt ervaren, er geprobeerd zou zijn om in overleg met de gemeenten zelf een overleg te starten waarom in bepaalde gemeenten dit beleid niet wordt gevoerd en of dat op een bepaalde manier gestimuleerd kan worden.

Mevrouw **Ten Horn** (SP): Van de CG-Raad hebben wij afgelopen herfst uitvoerige documentatie gekregen dat dit beraad al enkele decennia plaatsvindt. Kennelijk werkt dat niet. Heeft de heer Engels nog andere alternatieven?

De heer **Engels** (D66): Nee. Dan kom je op het punt dat je de afweging moet maken dat de lokale autonomie in dezen voorop behoort te staan. Dat is een andere invalshoek.

Mevrouw **Ten Horn** (SP): Mag ik dan vragen hoe die beide verdragen zich tot elkaar verhouden: de gelijke behandeling van chronisch zieken versus het verdrag waaraan de heer Engels refereert?

De heer **Engels** (D66): Ik geloof niet dat daar op voorhand een bepaalde verhouding in kan worden aangewezen. Dat is mij niet duidelijk.

De heer **Putters** (PvdA): Ik heb zoals altijd met veel waardering zitten luisteren naar de inbreng van de heer Engels.

De heer **Engels** (D66): Niet helemaal, vrees ik.

De heer **Putters** (PvdA): Het is toch mooi dat wij in ons parlement een aantal staatsrechtsgeleerden hebben die ons weer even een aantal beginselen uit de doeken doen. Ik ben wat dat betreft even wat huiselijker in mijn gedachtevorming. De heer Engels had een hele exegetische over hoe die beginselen in elkaar zitten. Wij hebben alleen te maken met een doelgroep die ook over de gemeentegrenzen heen met onduidelijkheden zit rondom het wel of niet kunnen parkeren en bereiken van betaalmeters. Er is gewoon een aantal praktische problemen dat eigenlijk die gemeentelijk autonomie overstijgt, omdat die problemen gelden voor alle plaatsen waar die mensen heen gaan. Hoe kijkt de D66-fractie aan tegen de vraag hoe je die onduidelijkheid voor de mensen weg zou kunnen nemen, opdat zij gewoon gemakkelijker kunnen parkeren in bijvoorbeeld centra van steden?

De heer **Engels** (D66): De heer Putters zegt het zelf in zijn vraag: het probleem dat hij schetst overstijgt de lokale autonomie. Het antwoord op die vraag heeft hij al gegeven. Maar voor mijn fractie is het antwoord op die vraag niet helder. In mijn bijdrage heb ik gezegd dat er een veel fundamenteelere afweging moet worden gemaakt als het gaat om een inbreuk op de lokale

autonomie. Wat ik tot dusver in het dossier heb aangetroffen is dat er kennelijk sprake is van een hoger doel en dat de lokale autonomie op dat punt daarvoor moet wijken.

De heer **Putters** (PvdA): Ik spreek zelf even niet over hoger of lager doel. Ik begrijp het punt van de beginselen, maar ik vraag de heer Engels om een reactie op de praktische problematiek van deze doelgroep. Als wetgever zijn wij er namelijk ook voor om beleemmeringen weg te nemen voor die doelgroep. Zo interpreteer ik deze wet althans. Beginselen, prima, maar nu even de praktijk waar deze mensen mee te maken hebben.

De heer **Engels** (D66): De praktijk waar deze mensen mee te maken hebben, vindt plaats binnen het kader van het lokaal bestuur. Dit betekent dus dat dit debat moet worden gevoerd op dat politieke en democratische niveau, met name in de gemeenten waarin kennelijk een regeling niet geldt die in 60% van de andere gemeenten wel geldt. De invalshoek van mijn fractie is dat wat lokaal is, ook lokaal moet worden opgelost. Het eerste probleem is de behoefte om dat centraal te regelen bij wet. Het tweede probleem is dat het een heel belangrijk effect heeft op de lokale autonomie van de gemeenten. Als dit nu de enige inbreuk zou zijn en als er sprake zou zijn van volstreekte autonomie, zou het in een ander licht komen te staan. Maar ik plaats het betoog over het belang van de lokale autonomie in het perspectief van de ontwikkeling die wij al jarenlang zien, namelijk dat de centrale overheid stelselmatig zich bemoeit met dat lokale bestuur. Dan hangt het dus af van je appreciatie van de lokale autonomie als rechtsbeginsel. Ik ken ook redeneringen waarin wordt gezegd: het is helemaal niet relevant of sprake is van lokale autonomie; het gaat erom of het lokale bestuur zijn taken kan uitoefenen; het is niet relevant of het autonomie of medebewind is. Dit is niet de benadering van mijn fractie. Daarom staat in de benadering van onze fracties juist dat beginselmatige aspect voorop. En nogmaals – ik wil dit nog één keer benadrukken om elk misverstand te voorkomen – daarmee is hier niet een poging aan de orde om iets aan de problematiek af te doen, om iets ervan te bagatelliseren of om te zeggen dat deze problematiek niet opgelost zou moeten worden. Het gaat om de methode en de weg daarlangs. Daarin kun je dus van mening verschillen. Ik leg dit nog een keer heel fundamenteel op tafel. Dat doe ik niet om hier heel grote staatsrechtelijke betogen te houden. Maar als ik vraag aan de initiatiefneemster of zij nog eens fundamenteel inhoudelijk wil ingaan op die afweging, moet dat dus meer zijn dan alleen: het belang van gehandicapten is een hoger doel, dus wij hebben geen discussie. Het is voor mij dan de verplichting om aan te geven waarom ik vind dat lokale autonomie zo belangrijk is. Dat heb ik hier gedaan, dat is de achtergrond van mijn inbreng.

Voorzitter. Ik zie dat de tijd al helemaal is doorgelopen terwijl ik nog niet klaar was.

De **voorzitter**: U hebt de tijd om uw inbreng af te ronden.

De heer **Engels** (D66): Dat duurt niet lang meer.

Voorzitter. Met name de vaststelling dat feitelijk een groot aantal gemeenten het beoogde beleid al voert roept vragen op. Moeten wij nu aannemen dat de

Engels

regering lokale autonomie niet opvat en vooral respecteert als het vrije initiatiefrecht van gemeentebesturen, zoals Thorbecke het ooit introduceerde? Moeten wij ervan uitgaan dat ingeval een aantal gemeenten een afwijkende invulling geeft aan bijvoorbeeld het fiscale vrijstellingenbeleid, het Rijk dat wel even zal corrigeren? Krijgt het gelijkheidsbeginsel dan niet een al te obsessief karakter, zoals de Raad voor het openbaar bestuur het onlangs formuleerde? Mijn fractie had ook van dit kabinet een meer fundamentele reactie verwacht en ik vraag de staatssecretaris – met wie ik tot dusver niet of nauwelijks substantiële meningsverschillen heb gehad – graag of zij bereid is, de gemaakte afweging in het licht van onze opmerkingen over de betekenis van de lokale autonomie nog eens te heroverwegen.

Daarvoor is des te meer reden nu de Tweede Kamer de reikwijdte van dit voorstel behoorlijk heeft ingeperkt. De werkingsduur van de wet – dit is reeds genoemd – is gefixeerd op vijf jaar en na drie jaar zal een evaluatie plaatsvinden. Daarmee, zo stelt mijn fractie vast, geeft men aan de overzijde een hoffelijk vormgegeven signaal af dat er een hoog overbodigheidsgehalte aan dit voorstel kleeft. In dit huis zouden wij in dit geval dat afgegeven signaal serieus moeten nemen.

□

Mevrouw **Van Bijsterveld** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie complimenteert de indienster met het nemen van dit wetgevingsinitiatief. Het wetgevingsinitiatief is een belangrijk recht en het is altijd bijzonder wanneer dit recht ook daadwerkelijk wordt uitgeoefend. De waardering van de CDA-fractie voor het uitoefenen van het initiatiefrecht betekent niet dat er geen aarzelingen zijn ten aanzien van het voorstel dat nu aan de orde is. Deze aarzelingen zijn eerder ook geuit in de schriftelijke behandeling.

Laat ik vooropstellen: de fractie van het CDA acht het van groot belang dat zo veel mogelijk obstakels worden weggenomen die gehandicapten belemmeren om deel te nemen aan het gewone maatschappelijke verkeer. Het vrijstellen van de verplichting om parkeergelden te betalen kan daar ook onder vallen. De vraag die hier vandaag aan de orde is, is echter niet in eerste instantie of gehandicapten vrijstelling van parkeerbelasting zouden moeten hebben. De vraag is allereerst aan de orde of de centrale overheid hiertoe zou moeten besluiten in plaats van de gemeentelijke overheid, die daartoe nu bevoegd is en die daartoe ook de meest aangewezen overheid is. Om die vraag positief te beantwoorden, is een verwijzing naar verschillend beleid tussen de gemeenten naar de mening van mijn fractie niet voldoende. Wezenskenmerk van de gemeentelijke autonomie is nu juist dat verschillend beleid mogelijk is. Daarmee wordt ook recht gedaan aan de plaatselijke omstandigheden en aan politieke voorkeuren. Wanneer verschillend beleid op zich al een steekhoudend argument zou zijn, zou voor gemeentelijke autonomie per definitie geen plaats meer zijn.

Er moeten dus sterke argumenten zijn om daaraan voorbij te gaan en als centrale wetgever in te grijpen. Door de argumenten die tijdens de eerdere behandeling aan de orde zijn geweest en waaruit zou moeten blijken dat gemeenten duidelijk tekortschieten, is mijn fractie nog niet overtuigd. Om te beginnen blijkt uit de eerdere stukken dat circa 60% van de gemeenten nu al vrijwillig

tot vrijstelling van parkeerbelasting voor gehandicapten is overgegaan. Inzicht in de urgentie om vanwege de overige gemeenten tot centrale regeling over te gaan heeft de indienster niet geboden. Zo is bijvoorbeeld niet bekend geworden in hoeveel gemeenten helemaal geen parkeergelden worden geheven. Maar ook is niet duidelijk in hoeveel gemeenten waar wel parkeerbelasting wordt geheven de voorzieningen zodanig zijn dat voor gehandicapten voldoende en goed geplaatste bijzondere parkeerplaatsen worden aangeboden. Voor een beoordeling van een eventueel tekortschieten van gemeenten die een centrale regeling kan rechtvaardigen is enig inzicht daarin wel gewenst. Kan de indienster bevestigen dat hierover geen gegevens beschikbaar zijn? Wanneer het inderdaad zo zou zijn dat het gemeentelijk beleid ten aanzien van parkeren voor gehandicapten te wensen overlaat, zou dan de centrale wetgever moeten ingrijpen door vrijstelling te verlenen van het betalen van parkeerbelasting?

Uit de eerdere behandeling is het moeilijk om grip te krijgen op de argumentatie die de initiatiefneemster verschaft. De initiatiefneemster brengt een aantal inhoudelijke redenen naar voren voor haar voorstel. Het punt is echter dat geen van die redenen op zichzelf tot het invoeren van de voorgestelde maatregel leidt. Zo zijn genoemd: een einde maken aan onduidelijkheid voor betrokkenen vanwege het verschil in gemeentelijk beleid, het voorkomen van feitelijke betaalproblemen vanwege minder goede bereikbaarheid van de automaten, de wens tot het verhogen van mobiliteit van gehandicapten en het vergroten van de feitelijke parkeermogelijkheden. De CDA-fractie kan zich er zeker iets bij voorstellen, maar zij heeft ook het idee dat deze zaken ook langs andere weg goed bereikt kunnen worden, bijvoorbeeld door meer gehandicaptenparkeerplaatsen te creëren en die goed te positioneren, door parkeerzuilen dichtbij te plaatsen en goed bereikbaar te houden, en door informatievoorzieningen, bijvoorbeeld op de zuilen zelf. Ook deze zaken kunnen het best op lokaal niveau beoordeeld worden. De indienster heeft naar het oordeel van mijn fractie niet echt aannemelijk kunnen maken dat deze voor de hand liggende oplossingen niet afdoende zijn, zodanig dat de centrale overheid moet optreden en dan via geheel andere weg.

Mevrouw **Ten Horn** (SP): Ik vind het sympathiek dat het CDA zoveel alternatieven heeft. Ik vroeg mij wel af in hoeveel gemeenten deze alternatieven in de komende verkiezingsprogramma's staan.

Mevrouw **Van Bijsterveld** (CDA): Ik denk eigenlijk dat de vraag andersom zou moeten zijn. In hoeveel gemeenten is het nu daadwerkelijk een probleem? Daarin heeft de indienster geen inzicht kunnen verschaffen. Dus ik denk dat de bewijslast eerder bij de indienster van het voorstel ligt.

Mevrouw **Ten Horn** (SP): U vindt de onderbouwing en de argumentatie van de CG-Raad daarbij niet voldoende?

Mevrouw **Van Bijsterveld** (CDA): Wij hebben gezegd dat naast het geven van vrijstelling van de parkeerbelasting er nog een aantal heel voor de hand liggende andere oplossingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld het verhogen van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen. Daardoor zou de mobiliteit ook al verhoogd kunnen worden.

Van Bijsterveld

De openbare parkeergarages vallen niet onder de reikwijdte van het wetsvoorstel. Kan de indienster ingaan op de reden waarom de situatie bij openbare parkeergarages, die niet onder dit wetsvoorstel vallen, zo anders is voor gehandicapten?

Tot slot: de indienster heeft verklaard dat het haar in dit voorstel niet gaat om het gratis parkeren op zich. Dit is een middel tot het doel van verhoogde mobiliteit. De hoogte van de parkeertarieven beperkt gehandicapten ook in hun bewegingsvrijheid, zeker ook omdat zij minder alternatieve vervoersmiddelen voorhanden hebben. Zoals de CDA-fractie al eerder opmerkte, geldt dit bezwaar ook voor anderen, zoals mindervaliden zonder parkeerkaart en sommige senioren. Wanneer de hoogte van tarieven een zelfstandig argument is, komt ook het gelijkheidsbeginsel in het geding. Graag krijgen wij hierop een reactie van de indienster.

Met belangstelling zien wij de beantwoording en nadere reactie van de indienster tegemoet.

□

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter. Namens de fracties van SGP en ChristenUnie complimenteer ik de initiatiefneemster graag met het feit dat haar initiatief de barrière van de Tweede Kamer is gepasseerd en dat zij nu in staat is het voorstel ook in de Eerste Kamer te verdedigen. Daarbij mag zij zich intussen verzekerd weten van de onverhulde steun van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Het doet mij in de eerste plaats genoeg vast te kunnen stellen dat wij met een initiatiefneemster worden geconfronteerd. Dat klinkt misschien ietwat merkwaardig, maar die vaststelling komt voort uit het feit dat in de onderscheiden stukken nu eens van een (één) indiener dan weer van meerdere indieners, nu eens van een initiatiefnemer en dan weer van een initiatiefneemster sprake is. Het laatste blijkt nu het geval te zijn. De slordigheid qua taalgebruik in de aanduiding van de initiatiefneemster is weliswaar van totaal ondergeschikte betekenis voor de beoordeling van het wetsvoorstel, maar het had vermeden kunnen worden.

Het doel van het wetsvoorstel is sympathiek, al vind ik de aanduiding "het verbeteren van de mobiliteit van de gehandicapten" wel een heel ruime jas, anders gezegd: buitengewoon abstract. Het gaat immers om het wegnemen van zekere belemmeringen die gehandicapten bij het parkeren in een aantal gemeenten nog ondervinden. Het middel om daarin verandering te brengen is een wijziging van de Gemeentewet. Het beoogde effect van het wetsvoorstel is dat gemeenten niet langer de bevoegdheid zullen hebben om zelf te beslissen of zij houders van een gehandicaptenparkeerkaart al dan niet parkeerbelasting laten betalen. Als het parkeren op openbare parkeergelegenheden gratis dient te worden, zoals het wetsvoorstel wil dan is ontegenzeggelijk sprake van een in dat opzicht effectief wetsvoorstel. Het merkwaardige is intussen dat het de initiatiefneemster als zodanig niet te doen is om de houders van een gehandicaptenparkeerkaart financieel voordeel te bezorgen doordat ze gratis kunnen parkeren. Dát is niet de bedoeling. En terecht, want er is geen goede reden om gehandicapten categorisch, onafhankelijk van inkomens- of vermogenspositie vrij te stellen van parkeerbelasting en niet-gehandicapte min- of onvermogensden niet.

Zodoende blijft de vraag zich opdringen of het middel dat het wetsvoorstel voorstaat wel passend is voor het beoogde doel. Want uiteindelijk blijkt het niet te gaan om gratis parkeren mogelijk te maken, maar om een einde te maken aan de onduidelijkheid over de gehanteerde parkeervoorwaarden door onderscheiden gemeenten, die per gemeente ook nog eens per gebied of wijk kunnen verschillen. Het beoogde effect is dus eigenlijk het uitbannen van verschillen. Hoe ernstig en in welke mate die verschillen aanwezig zijn, wordt ons niet recht duidelijk. Cijfermatige informatie ter onderbouwing van het wetsvoorstel, waar de Raad van State om had gevraagd, ontbreekt in het nader rapport. Zo ontbreken bijvoorbeeld gegevens over het aantal gemeenten dat in het geheel geen parkeergeld heft. Wél is er sprake van een meerderheid van gemeenten die reeds een parkeerbeleid voert dat strookt met het beoogde doel van het wetsvoorstel. Voor deze gemeenten is de materiële betekenis van de ingreep in de gemeentelijke autonomie dan ook van beperkte betekenis te noemen. Hoe groot die meerderheid is, blijft in het vage, maar is niet onbelangrijk. In de stukken wordt gesproken over 60% dat vrijwillig heeft afgezien van het heffen van parkeerbelasting bij houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Ons bereiken ook cijfers van 80%. Mogelijkerwijs ligt het reële getal daar ergens tussenin, maar wij tasten in het duister.

De kernvraag is of het gewenste beleid en de uniformiteit daarvan aan iedere gemeente van rijkswege door middel van een wijziging van de formele wet moet worden opgelegd. Onder de gemeenten bestaat er kennelijk verdeeldheid op dit punt, maar niet duidelijk is geworden, althans ons niet, wat de argumenten van zowel vóór- als tegenstanders van de voorgestelde wetswijziging onder die gemeenten zijn. Is het daarom ook wel reëel om te veronderstellen, zoals de initiatiefneemster lijkt te doen in de memorie van antwoord, dat het wetsvoorstel ook moet helpen voorkomen dat gemeenten die reeds vrijwillig besloten vrijstelling van parkeerbelasting toe te kennen, op dat beleid zullen terugkomen wanneer de wet niet wordt gewijzigd? Waar het naar onze opvatting in het gemeentelijk parkeerbeleid in de allereerste plaats om moet gaan, is dat er voldoende parkeerplaatsen op overbrugbare afstand bestaan, óók voor gehandicapten. Waar volgens initiatiefneemster niet het geld maar de onduidelijkheid over de parkeervoorwaarden het eigenlijke knelpunt is voor gehandicapten, zou het toch allereerst voor de hand liggen gemeenten te adviseren en zeker ook te activeren om te voorzien in adequate informatie ten behoeve van de houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Waarom deze weg niet gekozen? Alsdan zou initiatiefneemster zich niet hebben hoeven te verweren tegen het argument dat ook hier vanmiddag weer klinkt, dat haar voorstel, al is het tijdelijk en beperkt, een aantasting van het fundamentele beginsel van de lokale autonomie betekent.

Het wetsvoorstel strekt zich uitsluitend uit tot openbare parkeerplaatsen. De voorgestelde oplossing is voor afgesloten parkeerterreinen en -garages niet aan de orde. Ook besloten parkeerplaatsen van (semi)publieke instellingen, zoals van ziekenhuizen en vergelijkbare instellingen, vallen niet onder de Gemeentewet en worden dus niet door het wetsvoorstel bestreken. Waarom deze plaatsen eigenlijk buiten beschouwing gelaten? Liggen hier geen belangen voor gehandicapten?

Holdijk

Of worden mogelijke problemen hier al spontaan, dus óók vrijwillig, opgelost?

Ik moet zeggen dat het door onze fracties in het voorlopig verslag aangesneden punt van de combinatie van een horizonbepaling met een daaraan voorafgaand evaluatiemoment ook na de beantwoording nog steeds niet erg helder is. Anders gezegd: ik vraag mij sterk af of dit een schoolvoorbeeld van ordentelijke wetgeving genoemd kan worden. De mogelijke consequentie van deze combinatie, namelijk dat een wet na drie jaar zou moeten worden aangepast om vervolgens binnen twee jaar daarna weer te komen vervallen, lijkt mij geen alledaagse procedure. Realiseren we ons wel hoeveel tijd met de aanpassing van een wet, ook al is het schijnbaar een eenvoudige, gemoeid kan zijn? Ik zou kunnen wijzen op de tijd die het onderhavige voorstel is beslag heeft genomen. Het werd bij de Tweede Kamer aangeboden op 21 november 2006, en we zijn nu bijna drieënhalf jaar verder.

De heer **Putters** (PvdA): Voorzitter. Hoe kijkt de heer Holdijk in meer algemene zin aan tegen die horizonbepaling? Is dat wat hij bedoelt met niet ordentelijke wetgeving? Ik heb de heer Engels net horen zeggen dat hiermee het overbodigheidsgehalte van dit wetsvoorstel is gedeut. Ik heb in mijn inbreng geprobeerd aan te geven dat het aanbrenge van die horizonbepaling juist van realiteitszin getuigt. Deze wordt in deze Kamer vaak bepleit om te voorkomen dat wetgeving te lang voortduurt terwijl deze eigenlijk achterhaald is. Hoe ziet de heer Holdijk dat?

De heer **Holdijk** (SGP): Tegen de horizonbepaling op zichzelf zou ik geen enkel bezwaar hebben. Het gaat mij om de combinatie van een daaraan voorafgaande evaluatie na twee jaar en een daaropvolgend moment waarop deze wetgeving vervallen wordt verklaard. Ik meen dat de evaluatie na drie jaar door de Tweede Kamer erin is aangebracht en niet rechtstreeks door de initiatiefneemster, maar niettemin staat het in het voorliggende voorstel. Het is die combinatie die het voor mij problematisch maakt en niet de horizonbepaling op zichzelf.

Tot slot. Duidelijk moge zijn geworden dat onze fracties veel sympathie voor het beoogde doel van het wetsvoorstel kunnen opbrengen, maar sterke aarzelingen hebben wat betreft het gekozen middel. Wij zullen met bijzondere belangstelling kennisnemen van de reactie van de initiatiefneemster op onze opmerkingen en vragen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.