

Vergaderjaar 2001–2002

27 552

Regels voor het heffen van mobiliteitstarieven ter zake van het rijden op de weg met een motorrijtuig en de ondersteuning van regionale mobiliteitsfondsen (Wet bereikbaarheid en mobiliteit)

Nr. 6

VERSLAG

Vastgesteld 8 oktober 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek, brengt als volgt verslag uit van haar bevindingen omtrent dit voorstel van wet. Onder het voorbehoud dat de regering de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

blz.

1. Algemeen	1
2. Europese dimensie prijsbeleid	8
3. Mobiliteitstarieven	9
4. Werking van mobiliteitstarieven	14
5. Evaluatie en effecten	16
6. Regionale mobiliteitsfondsen	16
7. Financiële gevolgen	18
Artikelen	19

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th.A.M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

1. Algemeen

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van dit wetsvoorstel, dat een algemene regeling bevat voor de heffing van mobiliteitstarieven en ruimte geeft voor de instelling van regionale mobiliteitsfondsen.

Zij zullen niet lang stilstaan bij het schrappen van het onderdeel over de spitstarief, omdat daarover al een en andermaal een inhoudelijk debat heeft plaatsgevonden. Zij volstaan met de constatering dat enerzijds het politiek en maatschappelijk draagvlak voor spitstarief op zijn mildst gezegd zeer bescheiden was en dat anderzijds de introductie van de Hofstra-heffing volgens het rapport Mobimiles technisch eerder mogelijk is dan aanvankelijk werd gedacht. Deze leden stellen overigens nu al de vraag waarom deze wet niet tevens de grondslag kan bieden voor de Hofstra-heffing (ofwel kilometerheffing). Een dergelijke uitbreiding van de reikwijdte van de wet past toch bij het karakter van een kaderregeling? De leden van de PvdA-fractie willen weten waarom ervan is afgezien het gewijzigde wetsvoorstel om hernieuwd advies aan de Raad van State voor

te leggen en waarom de regering niet heeft gezorgd voor een nieuwe memorie van toelichting (MvT) waarin de gevolgen van het schrappen van het spitstarief en de komst van de Hofstra-heffing zouden zijn verwerkt. Zo is bijvoorbeeld het onderdeel over «Variabiliteit en kilometerheffing» achterhaald. Uit het oogpunt van duidelijke en samenhangende wetgeving vinden deze leden de verbrokkelde aanpak van de regering niet in alle opzichten bevredigend. Zij doen een dringend beroep op de regering de wetgeving inclusief toelichting alsnog op orde te brengen.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel waarin een wettelijke grondslag wordt gelegd voor het heffen van mobiliteitstarieven. Daarnaast legt dit wetsvoorstel de basis voor de regionale mobiliteitsfondsen. Deze leden hebben echter nog diverse vragen en opmerkingen. Zij zijn van mening dat de huidige titel de lading van het wetsvoorstel niet meer dekt. Is de regering dezelfde mening toegedaan? Wat vindt de regering van de suggestie van de VVD-fractie om de titel van het wetsvoorstel om te dopen in: de tariefwet automobilitéit?

Zoals ook in het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan staat beschreven, neemt de mobiliteit toe, hoort mobiliteit bij een moderne samenleving en mag mobiliteit weer. De leden van de VVD-fractie onderschrijven dit. Echter er bestaat nog steeds een groot fileprobleem. Deze leden zijn van mening dat hiervoor twee oorzaken te vinden zijn. Allereerst is er een decennia lange verwaarlozing van onze infrastructuur in verhouding tot de snelle groei van wonen, werken en recreëren. Met name de hoofdwegen zijn sterk achtergebleven. Daarnaast zijn in ons wegennet lokale, regionale, nationale en internationale verkeersfuncties op één en dezelfde snelweg op elkaar gestapeld en is het wegennet op regionaal en streekniveau bij de moderne eisen achtergebleven. Om Nederland bereikbaar en berijdbaar te houden is er volgens de VVD-fractie een inhaalslag te maken als het gaat om het vergroten van de wegcapaciteit. Expresbanen en vooral tolwegen bieden hiertoe een goede mogelijkheid. Deelt de regering deze visie?

De regering heeft afgezien van het rekeningrijden c.q. de spitsheffing, maar met de kilometerheffing in het vooruitzicht. De leden van de VVD-fractie zouden graag van de regering willen weten wat het project rekeningrijden c.q. spitsheffing in totaal heeft gekost? Kan de regering aangeven waarom in deze wet het principe van de kilometerheffing niet is opgenomen? Is de regering niet van mening dat het principe van de kilometerheffing wel in deze wet opgenomen zou moeten worden? De uitwerking van de kilometerheffing kan dan later in een aparte wet geregeld worden. Wanneer komt de brief, aangekondigd voor de herfst, waarin invulling wordt gegeven aan de kilometerheffing? De leden van de VVD-fractie gaan ervan uit dat in deze brief een integraal kabinetsstandpunt naar voren komt in de geest van de motie Hofstra/Crone.

De leden van de CDA-fractie hebben met interesse kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij constateren dat het meest ingrijpende instrument uit dit wetsvoorstel, het spitstarief geheven door middel van betaalpoorten, uit dit wetsvoorstel is gehaald. De twee andere instrumenten, expresbanen en tolwegen kunnen volgens genoemde leden bijdragen aan de oplossing van de grote mobiliteitsproblemen waar ons land de laatste tijd mee te kampen heeft. Het is daarom goed dat met dit wetsvoorstel wordt beoogd de wettelijke mogelijkheden voor deze laatstgenoemde instrumenten te creëren of te verruimen.

Mogelijkheid tot betaling wordt onder andere gecreëerd op die wegen die zijn vereist voor de bereikbaarheid over de weg van belangrijke economische en andere centra in het land. Kan de regering duidelijk maken hoe zij denkt dit holistische criterium te kunnen kwantificeren?

Er wordt in het voorliggende voorstel een onderscheid gemaakt in tolheffing op nieuwe wegen die minstens deels door private partijen worden aangelegd en tussen het heffen van tarieven op bepaalde stroken van een weg (expresbanen). De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat tariefheffing niet dient plaats te vinden op al bestaande wegstroken. Kan de regering garanderen dat dit niet onder de definitie van expresbanen valt?

De regering geeft aan dat voor het openbaar vervoer een belangrijke rol is weggelegd ter bestrijding van knelpunten in de Randstad. Is de regering het met de leden van de CDA-fractie eens dat er een behoorlijke ov-kwaliteitsslag zal moeten worden gemaakt om het openbaar vervoer tot een beter alternatief te maken en dat een maatregel als spitstarief (via tolpoorten of kilometerheffing) pas echt zinvol is als mensen een realistische keuze voor het openbaar vervoer kunnen maken?

In de memorie van toelichting is aangegeven dat er een verstoring van evenwicht zal plaatsvinden indien cruciale onderdelen van het oorspronkelijke wetsvoorstel geen doorgang vinden. De leden van de CDA-fractie vragen welke evenwichtsverstoring tegemoet kan worden gezien nu het spitstarief uit het voorstel is gehaald. Is het uit belang van het bestrijden van deze verstoring dat de regering nu een spitstarief in de vorm van een kilometerheffing wil gaan invoeren?

De leden van de CDA-fractie vragen zich af op basis van welke harde onderzoeksgegevens de regering de verwachting baseerde dat invoering van het spitstarief in de Nederlandse situatie zou leiden tot een duidelijk betere benutting van de infrastructuur. Dit met het oog op toekomstige discussies over spitstarieven nieuwe stijl. Een van de prikkels die van het spitstarief zou zijn uitgegaan is volgens de memorie van toelichting het kiezen van een ander vervoermiddel. Geeft de regering hiermee niet zelf aan dat de leden van de CDA-fractie gelijk hebben wanneer zij stellen dat invoering van het spitstarief, in welke vorm dan ook, alleen zin heeft als mensen echte alternatieven hebben en dat dus eerst in deze alternatieven zal moeten worden geïnvesteerd alvorens het in de file staan duurder wordt gemaakt?

De regering geeft in de memorie van toelichting aan dat verhoging van de benzineaccijns de beste manier is om vaste kosten als de motorrijtuigenbelasting af te kunnen bouwen. Het grenseffect is hier echter een grote belemmering. Kan de regering duidelijk maken welke mogelijkheden deze simpele methode van variabilisatie zou kunnen bieden als het kwartje van Kok wordt afgeschaft? Dit mede afgezet tegen de grote complexiteit en kosten van andere variabiliseringssystemen als kilometerheffing. Over kilometerheffing wordt voorts in de memorie van toelichting gesteld dat moet worden gewaarborgd dat de automobilist met niet meer dan 1 kastje in de auto hoeft te rijden. En dat hiertoe in Europa afspraken op dit vlak dienen te worden gemaakt voordat tot invoering van een Nederlands systeem van kilometerheffing kan worden overgegaan. Kan de regering garanderen of en voorts duidelijk maken hoe aan dit goede uitgangspunt zal worden voldaan?

Vanzelfsprekend hebben de leden van de fractie van D66 met grote belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit. Naar de mening van deze leden heeft het toch al veel te lang geduurd vooraleer er een wettelijke basis komt voor het beprijzen van het gebruik van de weg. Het stemt deze leden wel bedroefd dat de regering de merkwaardige uitdrukking «betaald rijden» van de tegenstanders van rekeningrijden in haar toelichting op het wetsvoorstel overneemt. Als er al zo'n term nodig is, lijkt «betalend rijden» meer in overeenstemming met wat er gebeurt!

Met de gekozen vorm van een algemene kaderregeling voor de heffing van mobiliteitstarieven kunnen de leden van de fractie van D66-fractie instemmen, maar niet met de nu voorgestelde beperking tot expresbaan-

en toltarieven. Tijdens de behandeling van de begroting Verkeer & Waterstaat 2001 in november 2000 hebben deze leden er zelf op aangedrongen dat wordt afgestapt van het idee van een proef met rekeningrijden en zo snel mogelijk wordt overgegaan tot een systeem van kilometerheffing. De overwegingen daarbij waren dat de evaluatie en de daarbij te hanteren criteria voor die proef dusdanige discussies zouden oproepen dat die vorm van beprijzen alleen maar verder achter de horizon zou verdwijnen, terwijl de (technische) mogelijkheden voor een te differentiëren kilometerheffing al veel meer onder handbereik liggen dan werd gesuggereerd. Zo'n kilometerheffing behoeft uiteraard nadere uitwerking, maar dat dient naar de mening van deze leden niet te betekenen dat deze vorm van beprijzen in het geheel niet meer in een kaderwet als deze voorkomt. De leden van de fractie van D66 vragen zich zelfs af of deze rigoureuze ingreep de wet als geheel niet teveel aantast.

In de eerste plaats zijn deze leden van mening dat het bijzonder vreemd zou zijn daar waar dit wetgevingsproces is begonnen om te komen tot enigerlei vorm van betaling voor het rijden op de weg teneinde de congestie te bestrijden, te eindigen met een wet die alleen iets regelt omtrent selectieve doorstroming op en financiering van wegen.

De leden van de fractie van D66 constateren voorts dat het onderwerp regionale mobiliteitsfondsen een belangrijk onderdeel vormt van het voorliggende wetsontwerp. De instelling van deze fondsen hangt, blijkens de memorie van toelichting (blz. 3), ten nauwste samen met de benodigde steun bij de regionale besturen in de Randstad voor het rekeningrijden oftewel het spitstarief. Het gaat om een samenhangend pakket maatregelen, «zoals dat na intensief overleg tussen publieke en private organisaties in gezamenlijkheid is neergelegd in het BOR. (...) Dit wetsvoorstel legt een belangrijk juridisch fundament voor de uitwerking van die maatregelen. Er bestaat een duidelijke samenhang, die zorgt voor voldoende evenwicht. Dat evenwicht kan verstoord raken indien cruciale onderdelen geen doorgang zouden vinden.» (blz. 5). Nu het spitstarief niet langer in deze wet wordt geregeld, rijst de vraag of daarmee ook de basis voor de regionale mobiliteitsfondsen alsnog vervalt.

De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering dan ook toe te lichten waarom ervoor is gekozen het spitstarief gewoonweg uit de wet te halen, in plaats van te vervangen door de kilometerheffing, die immers mede gericht is op congestiebestrijding. Ook zien deze leden graag toege-licht wat er overblijft van de effecten van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) als geen sprake is van spitstarief of kilometerheffing. De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering ook aan te geven wat de stand van zaken is met betrekking tot het beoogde wetsvoorstel inzake de nadere invulling van de kilometerheffing.

De leden van de fractie van D66 zijn benieuwd naar het oordeel van de Studiegroep Begrotingsruimte over het collectieve lasten karakter van de mobiliteitsheffingen zoals beoogd met dit wetsvoorstel. Kan de regering alvast ingaan op de consequenties van verschillende invalshoeken?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben kennis genomen van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. De fractie kan zich niet vinden in de strekking van de wet. De reden hiervoor ligt in de laatste aanpassing van het wetsvoorstel. In het onderhavige voorstel is de mogelijkheid van een spitsheffing niet meer opgenomen. Het vorige wetsvoorstel was in feite toegesneden op het mogelijk maken van een dergelijke heffing, waarbij tevens de afspraken in het kader van het BOR inzake regionale mobiliteitsfondsen van een wettelijk kader werden voorzien. Doordat de mogelijkheid voor spitsheffing niet meer is opgenomen in voorliggend wetsvoorstel, is naar de mening van de fractie van GroenLinks de ziel uit de wet verdwenen. Wat rest is een aantal voorstellen, die zodanig met voorwaarden zijn omkleed, dat zij niet meer bijdragen aan een structurele oplossing van bereikbaarheidsproblemen op een manier die aansluit bij

de gedachten van de leden van de fractie van GroenLinks. Door deze ingrijpende verandering zou het naar de mening van de fractie van GroenLinks nodig zijn geweest dat de regering het gewijzigde wetsvoorstel opnieuw voor advies aan de Raad van State had voorgelegd en voorzien had van een nieuwe memorie van toelichting.

De spitsheffing maakt niet langer onderdeel uit van het wetsvoorstel. Zoals opgemerkt was de wet vóór deze laatste aanpassing ingericht op het mogelijk maken van de combinatie spitstarief – regionale mobiliteitsfondsen. De leden van de fractie van GroenLinks zien deze twee punten, spitstarief als beprijzing om de doorstroming in de spits te bevorderen, en extra investeringen in infrastructuur als onlosmakelijk verbonden. Kan de minister aangeven welke relatie zij ziet tussen spitstarief als vorm van beprijzen en extra investeringen in infrastructuur, als het gaat om de aspecten doorstroming, milieu en verkeersveiligheid? Zoals de minister heeft aangegeven in overleg met de Kamer, zal op termijn het spitstarief vervangen worden door een kilometerheffing. Waarom is de mogelijkheid van een kilometerheffing niet opgenomen in het wetsvoorstel? Kan de minister aangeven welke invoeringstermijnen zij beoogt voor het expresstarief, het toltarief, de regionale mobiliteitsfondsen, een vaste kilometerheffing en een variabele kilometerheffing?

De leden van de fractie van GroenLinks benadrukken dat zij van mening zijn dat investeringen in infrastructuur via regionale mobiliteitsfondsen, zoals overeengekomen in het BOR, onlosmakelijk zijn verbonden met het variabel beprijzen. Het laten vallen van de mogelijkheid een spitstarief te heffen heeft deze elementen losgemaakt. Volgens huidig wetsvoorstel wordt er wél al geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur, zonder dat daar een afdoende systeem van beprijzen tegenover staat. De invoering van een variabele kilometerheffing, die vergelijkbaar is met een spitstarief, laat nog jaren op zich wachten, terwijl het heffen van een spitstarief al binnen afzienbare tijd te realiseren is. De fractie van GroenLinks zal een wetsvoorstel wat enerzijds wel investeringen in nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, maar waarbij een systeem van eerlijke, variabele beprijzing wordt weggelaten, niet kunnen ondersteunen. Tevens zijn de leden van de fractie van GroenLinks van mening dat het via de wet gefaciliteerd wordt dat private partijen via PPS constructies wegen exploiteren, waardoor er een sterkere lobby zal ontstaan om nieuwe wegen aan te leggen.

De leden van de SP-fractie zijn hoogst ongelukkig met het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden zijn van mening dat de regering de verkeerde middelen kiest om het doel van het wetsvoorstel – het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg in ons land en het stroomlijnen van de mobiliteit – te bereiken.

De leden van de SP-fractie zijn blij dat het spitstarief in de nota van wijziging uit het wetsvoorstel is geschrapt, maar vrezen dat het gehandhaafde betaalstrooktarief en het eveneens gehandhaafde toltarief de bereikbaarheid in ons land aanzienlijk zullen verslechteren in plaats van verbeteren. Dit zal hieronder worden toegelicht.

De regering schets in de memorie van toelichting dat het wetsvoorstel is aan te merken als een belangrijke stap op weg naar een meer algemene vorm van beprijzing van mobiliteit, zoals een kilometerheffing. De leden van de SP-fractie vragen zich af waarom de regering niet inzet op een spoedige invoering van kilometerheffing, zodat het onderhavige wetsvoorstel achterweg kan blijven. De SP-fractie is onder voorwaarden voorstander van kilometerheffing, omdat daardoor de kosten van autorijden eerlijker over de automobilisten worden verdeeld en tegelijkertijd de belastingen vergroend worden. Naar de mening van de leden van de SP-fractie mogen de mobiliteitstarieven in geen geval worden gedifferentieerd naar tijd en plaats. Het onderhavige wetsvoorstel bevat voorstellen voor de aanleg van wegen, die door hun locatiegebonden karakter in ieder geval differentiëren naar plaats en wellicht ook naar tijd. Deze wegen

kunnen derhalve nooit zijn aan te merken als een belangrijke stap op weg naar een kilometerheffing, die niet wordt gedifferentieerd naar tijd en plaats. Deze leden vrezen daarom dat dit wetsvoorstel de opmaat vormt voor een naar tijd en plaats gedifferentieerde kilometerheffing.

De leden van de SP-fractie concluderen dat de regering de verkeerde middelen kiest om het doel van het wetsvoorstel – het verbeteren van de bereikbaarheid over de weg in ons land en het stroomlijnen van de mobiliteit – te bereiken. Aan de concrete uitwerking van het wetsvoorstel kleven louter nadelen en geen enkel voordeel. De leden van de SP-fractie zijn van mening dat het zinvoller is alles in het werk te stellen om op zo kort mogelijke termijn te komen tot invoering van een kilometerheffing, die niet wordt gedifferentieerd naar tijd en plaats. Het onderhavige wetsvoorstel kan het best worden ingetrokken.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij constateren dat met het schrappen van het spitstarief het hart uit het oorspronkelijke voorstel is gehaald. Hiermee is de gefaseerde afbraak van het rekeningrijden voltooid. In de memorie van toelichting bij het oorspronkelijk wetsvoorstel merkt de regering nog op dat sprake is van een samenhangend pakket van maatregelen en dat sprake is van een duidelijke samenhang, die zorgt voor voldoende evenwicht. Dat evenwicht kan naar het oordeel van de regering verstoord raken indien cruciale onderdelen geen doorgang zouden kunnen vinden (MvT, blz. 5). Kan de regering aangeven hoe zij het verwijderen van de spitsheffing, zonder twijfel het meest cruciale onderdeel van het wetsvoorstel, in dit licht ziet?

Wat nu overblijft is niet veel meer dan een algemene kaderregeling voor de heffing van mobiliteitstarieven, op basis waarvan het expresbaantarief kan worden geheven, naast een regeling over tolheffing door anderen dan de wegbeheerder. Nu gelukkig ook de regering heeft gekozen voor de invoering van de kilometerheffing dringt zich de vraag op of het niet meer voor de hand had gelegen dit belangrijke instrument onder te brengen in het voorliggende wetsvoorstel, ter vervanging van het spitstarief. Waarom heeft de regering er niet voor gekozen een en ander te integreren, eventueel nog aangevuld met andere hiermee samenhangende voornemens, zoals de verlaging van de vaste kosten? Deze vraag dringt zich te meer op nu de regering mogelijkheden ziet de kilometerheffing veel eerder dan aanvankelijk gepland (rond 2010) te introduceren. In de toelichting op het oorspronkelijk wetsvoorstel wordt op bladzijde 10 meegedeeld dat de verschillende maatregelen (spitstarief, betaalstrooktarief én tolwegen) worden geïntegreerd in één heffingssysteem, te weten de kilometerheffing. Hoe serieus moet deze mededeling worden genomen, nu is gebleken dat de kilometerheffing veel eerder kan worden geïntroduceerd? Moet worden geconcludeerd dat daarmee kennelijk teveel is gezegd, nu de behandeling van het onderhavige wetsvoorstel wordt voortgezet en daarnaast binnenkort een apart wetsvoorstel wordt ingediend betreffende de kilometerheffing? Het antwoord op deze vragen is mede van belang in het licht van de bepalingen in de artikelen 33 tot en met 39 en artikel 48, waarin in zekere mate een inbreuk wordt gedaan op bestaande rechtsbescherming van burgers en decentrale overheden die worden geconfronteerd met de aanleg van betaalpoorten. In het verlengde hiervan informeren de leden van de fractie van de ChristenUnie naar de noodzaak tot spoedige behandeling van dit wetsvoorstel. Moet de nu voorliggende kaderregeling per sé per 1 januari 2002 in werking treden?

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren wanneer de Kamer het wetsvoorstel betreffende de kilometerheffing tegemoet kan zien en welke planning de regering daarbij verder voor ogen staat. Zij vragen of de door de minister-president, tijdens de algemene politieke beschouwingen, toegezegde notitie over de beoogde budgettaire neutraliteit van de invoering van de kilometerheffing in relatie tot de verlaging

van de vaste autokosten in 2001 en 2002 in de memorie van toelichting bij dat wetsvoorstel wordt meegenomen of afzonderlijk wordt toegezonden. Als dat laatste het geval is, zouden zij graag vernemen wanneer dat uiterlijk gebeurt.

Het is de leden van de fractie van de ChristenUnie opgevallen dat de doelstellingen van het wetsvoorstel met name zijn gericht op de bereikbaarheid en op de verbetering van de stroomlijning van de mobiliteit. In hun schriftelijke reactie op het ingetrokken wetsvoorstel betreffende rekeningrijden hebben deze leden al aangegeven niet gelukkig te zijn met het beperkte ambitieniveau van de regering. Zij betreuren het dat de SVV-doelstellingen betreffende reductie van de groei van de automobility volledig buiten beeld zijn geraakt. Overigens vragen zij zich af hoe dit zich verhoudt tot het voorstel om slechts in beperkte mate te experimenteren met het systeem met abonnementen, dat wordt gemotiveerd vanuit de gedachte dat bij een abonnement de prikkel tot afremming van de vraag naar wegcapaciteit minimaal is (MvT, blz. 17).

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij delen de mening van de regering dat de verkeerssituatie in de randstad een integrale aanpak van de mobiliteitsproblematiek noodzakelijk maakt, zeker gelet op de verwachting dat de mobiliteitsgroei voorlopig zal doorzetten.

De leden van de SGP-fractie constateren allereerst dat de wet zeer veel open einden kent. Een groot aantal artikelen verwijst naar nadere regelgeving en nog te maken algemene maatregelen van bestuur. Feitelijk wordt in het voorliggende wetsvoorstel in materieel opzicht weinig geregeld. Slechts de hoogte van de mobiliteitstarieven valt een zekere concrete invulling te beurt. Is de wet in dit opzicht niet erg mager en wordt hiermee het parlement niet zeer weinig ruimte gegeven tot meebeslissen?

De leden van de SGP-fractie willen vervolgens enkele kanttekeningen plaatsen bij de «integrale» aanpak die de regering voorstaat. Hoe integraal is deze aanpak eigenlijk? In hoofdzaak richt het bereikbaarheidsplan zich primair op maatregelen voor de wegeninfrastructuur en het openbaar vervoer. Dit is zeer nuttig, maar op zich niet te beschouwen als een soort totaalpakket. De leden van de SGP-fractie missen aandacht voor een aantal andere fundamentele aspecten aan de mobiliteitsproblematiek. Deelt de regering deze conclusie?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het wetsvoorstel zich sterk richt op de beprijzing van mobiliteit. Er wordt getracht een duidelijke relatie te leggen tussen het gebruik van de weg en de kosten die dit gebruik veroorzaken. Deze leden steunen in beginsel deze benadering. Bij de gekozen vormgeving van deze benadering plaatsen zij echter de nodige kanttekeningen.

De leden van de SGP-fractie constateren met instemming dat het voorgestelde spitstarief – als aanvankelijk «onlosmakelijk onderdeel van een breed pakket maatregelen» (MvT, p. 5) – inmiddels bij nota van wijziging is geschrapt. Voor de langere termijn wordt nu ingezet op de invoering van de kilometerheffing. Hierbij rijzen enige vragen.

Allereerst merken de leden van de SGP-fractie op dat met het schrappen van het spitstarief het aanvankelijk voor de regering meest wezenlijke instrument om de files in de spits te bestrijden, vervalt. Voorlopig is dáárvóór ook geen alternatief beschikbaar; zelfs niet na invoering van de zogenaamde platte kilometerheffing. Welke consequenties heeft dit voor het mobiliteitsbeleid, zeker indien daarbij in ogenschouw wordt genomen dat het spitstarief tot voor kort als hoeksteen van het komende mobiliteitsbeleid is gezien?

Vervolgens informeren de leden van de SGP-fractie of het vanuit oogpunt van integraliteit niet verstandig is om de kilometerheffing te integreren in het onderhavige wetsvoorstel. Ligt het niet in de rede om één integrale wet te hebben, waarin alle (financiële) aspecten rond de beprijzing van

mobiliteit worden samengebracht? Ook vanuit het oogpunt van adequate en zorgvuldige wetgeving lijkt integratie gewenst.

In hoeverre is het denkbaar dat als gevolg van de toekomstige invoering van de (gedifferentieerde) kilometerheffing, de in het onderhavige wetsvoorstel geopperde maatregelen (deels) overbodig worden, zo informeren de leden van de SGP-fractie. Uit het recent gepresenteerde AVV-rapport blijkt immers dat de effecten van de kilometerheffing aanzienlijk kunnen zijn; aanzienlijk méér dan de spitsheffing. Wat zou dit betekenen voor de dan aangelegde expressbanen, betaalpoorten, etc? Kan nader worden ingegaan op het verband tussen de nu aangekondigde maatregelen en de komst van de kilometerheffing?

Met de invoering van nieuwe mobiliteitstarieven wordt beoogd met behulp van prijsprikkels bij een deel van de automobilisten een ander verplaatsingsgedrag te bewerkstelligen, zo merken de leden van de SGP-fractie op. De automobilist moet dan wel zoveel mogelijk over een serieus alternatief kunnen beschikken. Het mag niet zo zijn dat de automobilist straks tegen extra betaling in de file staat. Is de regering met deze leden van mening dat de invoering van nieuwe heffingen nauw verbonden is met het bieden van voldoende en kwalitatief hoogwaardige alternatieven voor de automobilist? Welke consequenties verbindt de regering in dit verband aan de huidige toestand van het spoorvervoer? In dit verband vragen de leden van de SGP-fractie expliciet aandacht voor gehandicapten die, juist vanwege hun handicap, geen gebruik maken van het openbaar vervoer en derhalve zijn aangewezen op een al dan niet aangepaste auto. Wordt in het beoogde mobiliteitsbeleid hiermee voldoende gerekend?

Ministeriële verantwoordelijkheid

De leden van de PvdA-fractie willen weten waarom dit onderdeel van de memorie van toelichting noodzakelijk is. Hebben de betrokken ministers over hun respectievelijke verantwoordelijkheid ruzie gemaakt en wordt die bijgelegd met deze schets?

Waarom is het wetsvoorstel door drie ministers ondertekend en de nota van wijziging door één?

2. Europese dimensie prijsbeleid

De leden van de PvdA-fractie willen weten of inmiddels een reactie van de Europese Commissie is ontvangen op dit wetsvoorstel en zo ja, of zij daarvan een afschrift kunnen krijgen, zo nodig voorzien van commentaar van de regering. Zo nee, wanneer wordt de reactie verwacht en welke complicaties kunnen naar aanleiding daarvan nog optreden?

De leden van de fractie van D66 vernemen graag of er inmiddels duidelijkheid is van de kant van de Europese Commissie over de verenigbaarheid van het (nieuwe) wetsvoorstel met richtlijn nr. 1999/62/EG (MvT, blz. 9). Kan ook worden aangegeven wat de verwijdering van het spitstarief uit het wetsvoorstel betekent voor de overige Europese aspecten, genoemd op bladzijde 9 van de memorie van toelichting?

In de memorie van toelichting (blz. 9) is aangegeven dat nog wordt onderzocht hoe zal worden omgegaan met houders van voertuigen met buitenlandse kentekens die betaalpoorten in Nederland passeren. De leden van de fractie van D66 vernemen graag wat de stand van zaken op dit punt is.

Er wordt op Europees niveau momenteel sterk nagedacht over mogelijkheden om de kosten die aan mobiliteit zijn verbonden door te berekenen aan de gebruikers. De leden van de SGP-fractie informeren in hoeverre de voorliggende voorstellen parallel lopen aan de Europese initiatieven. Is het risico niet reëel dat de Nederlandse plannen op kortere termijn reeds

worden doorkruist door de Europese planvorming? Zal de voorgestelde Nederlandse wetgeving houdbaar zijn in het licht van komende Europese regelgeving ter zake?

Daarnaast zijn Duitsland en Zwitserland ver gevorderd met de introductie van de kilometerheffing. Loopt Nederland qua systematiek enigszins in de pas met deze Europese landen, zo informeren de leden van de SGP-fractie.

3. Mobiliteitstarieven

De leden van de PvdA-fractie hebben kennis genomen van de uitgesproken verwachting dat «rond 2010 deze maatregelen worden geïntegreerd tot één heffingssysteem». Bestaat deze verwachting nog steeds en kan worden aangegeven hoe de integratie van het betaalstrookstelsel/ expresbaantarief en de tol met de Hofstra-heffing zal gaan verlopen?

Zij vragen deze verduidelijking omdat zij een aantal mogelijke problemen zien die aan deze integratie van tarieven kunnen vastzitten. Een private heffing (zoals tol) gaat immers onderdeel worden van een publieke heffing. Als de inning van deze publieke heffing wordt uitbesteed aan een onafhankelijk organisatie (en dus niet via de belastingdienst gaat plaatsvinden) is het wellicht gemakkelijker de tol of het expresbaantarief daarin onder te brengen. Wellicht dat een integratie op juridische bezwaren gaat stuiten bij de buitenlandse automobilisten die van het Nederlandse wegennet gebruik gaan maken. Kan op deze mogelijke problemen bij de integratie van tarieven/heffingen worden ingegaan?

Kan een indicatie worden gegeven van de plaatsen rond de vier grote steden waar fysieke ruimte bestaat voor de aanleg van betaalstrook/ expresbanen, die geen verslechtering opleveren van de milieukwaliteit van de aangrenzende woon- en werklocaties?

Betaalstrooktarief/expresbaantarief

De leden van de PvdA-fractie hadden en hebben twijfels over de toegevoegde waarde die het expresbaantarief zal hebben en daarom vragen zij om een nadere toelichting.

Welke winst wordt van dit instrument verwacht in de strijd tegen files en congestie? En hoe verhoudt de winst die dit instrument kan opleveren zich tot die van andere instrumenten als de Hofstraheffing? Wat zijn de voordelen van het expresbaantarief boven de heffing van tol? En waarom krijgt de Nederlandse en vooral ook de buitenlandse automobilist te maken met drie afzonderlijke tarieven/heffingen? Zijn er trouwens landen in de Europese Unie, zo willen deze leden weten, waar een even verwarrende variatie in tarieven/heffingen bestaat en zo ja, om welke landen en welke tarieven/heffingen gaat het?

Zij brengen in herinnering dat het oorspronkelijke wetsvoorstel in december vorig jaar bij de Kamer aanhangig is gemaakt. Inmiddels is dus bijna een jaar verstreken en zij willen dan ook weten wat de stand van zaken is van de vier potentiële locaties die voor de betaalstrook/ expresbaan in aanmerking komen. Worden deze locaties min of meer beschouwd als een proefneming met de betaalstrook/expresbaan (gezien de opmerking dat op een viertal trajecten het betaalstrooktarief wordt ingevoerd om er ervaring mee op te doen)?

De leden van de PvdA-fractie krijgen graag een uitvoeriger toelichting op de elementen waarover deze proefneming informatie moet gaan opleveren, zoals fysieke vormgeving, verkeersveiligheid, draagvlak, bereidheid tot betalen en verkeerskundige effecten. Hoe worden bijvoorbeeld mogelijke verslechteringen van de verkeersveiligheid gemeten? Hoe wordt beoordeeld of er wel, geen of slechts een beperkt draagvlak is en welke consequenties worden daaraan verbonden? Op welke mogelijke verkeerskundige effecten zal gelet worden en wat moet minstens gebeuren om tot

een positief oordeel te komen en welke effecten zullen een negatief oordeel opleveren? Een aantal van deze punten komt aan de orde in het werkplan voor het evaluatieprogramma maar het gaat om zulke belangrijke kwesties dat ze ook met zoveel woorden in de nota naar aanleiding van het verslag behandeld moeten worden.

De systematiek van de expresbaan spreekt de leden van de VVD-fractie zeer aan. Men betaalt extra voor reeds bestaande infrastructuur, maar men betaalt voor een betere doorstroming. Daarbij heeft de mobilist de keuze tussen in de file staan of doorrijden. Op een viertal projecten zullen proeven worden gehouden met het gebruik van de expresbaan. Blijft het vooralsnog bij vier projecten? Het tarief voor de expresbaan bedraagt maximaal 7 euro. De VVD-fractie vindt dat het tarief afhankelijk zou moeten zijn van de lengte van de expresbaan, zodat er een maximaal tarief per kilometer ontstaat. Deelt de regering deze mening? Voorziet de wet in een dergelijke regeling? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe werkt deze regeling?

Het is de leden van de CDA-fractie opgevallen dat in dit wetsvoorstel het begrip «betaalstrook» is vervangen door het uit PR-overweging meer verantwoorde woord «expresbaan». Kan de regering bevestigen dat het hier alleen een cosmetische naamsverandering betreft? Op welke wijze denkt de regering te voorkomen dat deze nieuwe naam «expresbaan» een even gebrekkige houdbaarheidsduur zal hebben als de andere PR-naam «Mobimiles» die gedurende een korte tijd als vervanging van het begrip «kilometerheffing» is gehanteerd?

Een manier waarop de regering congestie op expresbanen denkt te voorkomen is een regulering van het verkeer op deze stroken. Kan de leden van de CDA-fractie duidelijk worden gemaakt wat zij onder deze regulering kunnen verstaan? Gaat het hier om toeritdosering, variabele tarieven of nog andere reguleringsinstrumenten?

Het valt de leden van de fractie van D66 op dat uit de memorie van toelichting in het geheel geen overtuiging blijkt dat expresbanen effectief zijn om een snellere doorstroming te bieden aan groepen weggebruikers die bereid zijn voor een kortere reistijd te betalen. Op diverse plaatsen in de memorie van toelichting (o.a. blz. 10 en 13) wordt aangegeven dat de eerste vier potentiële locaties voor expresbanen de eerste twee jaar vooral benut zullen gaan worden om kennis te vergaren over de gevolgen van de in te stellen heffing. Het is de leden van de fractie van D66 niet duidelijk hoe vervolgens over de toekomst van expresbanen moet worden beslist. Terwijl het succes van de pilot met een spitstarief zou hebben moeten worden afgemeten aan het al dan niet halen van de verwachte reductie van het aantal voertuigverliesuren met 20 – 25%, is voor de expresbanen geen sprake van een dergelijk kwantitatief criterium. De leden van de fractie van D66 krijgen graag toegelicht waarom voor de pilot met expresbanen geen kwantitatieve doelstelling geldt. «De pilots zijn dus succesvol als er zodanige informatie beschikbaar is gekomen dat een adequaat inzicht in gedragsveranderingen van weggebruikers is verkregen.», aldus de memorie van toelichting (blz. 21). Is dit niet een te bescheiden en te gemakkelijk omschreven doelstelling? Zijn er bovendien geen gegevens beschikbaar uit andere landen waar al met expresbanen wordt gewerkt?

De fractie van GroenLinks constateert dat de mate waarin het heffen van een exprestarief op een of meerdere rijstroken bijdraagt aan het bevorderen van de doorstroming, mede afhankelijk is van de hoogte van de heffing. Immers, om de doorstroming te bevorderen dient er een prikkel aanwezig te zijn om op een ander tijdstip of via een andere modaliteit te reizen. Deze prikkel zal zodanig moeten zijn, dat de gebruiker van de weg minder geneigd zal zijn om in de spits te weg te gebruiken. Kan worden

aangegeven, zo mogelijk kwantitatief, wat de relatie is tussen de hoogte van het tarief en de mate van doorstroming? In hoeverre is er bij de bepaling van deze relatie rekening is gehouden met de draagkracht van de verwachte gebruiker van expresbanen? Is er rekening gehouden met de mogelijkheid dat werkgevers werknemers compenseren voor de te betalen exprestarieven, wanneer de werkgevers van mening zijn dat de werknemers in de spits gebruik dienen te maken van een weg met expresbaan? Kan de regering aangeven in hoeverre zij van mening is dat hiervan een tariefopdrijvende uit kan gaan?

Het betaalstrooktarief, in de nota van wijziging omgedoopt in expresbaan-tarief, kan absoluut niet op sympathie van de leden van de SP-fractie rekenen. Met de introductie van expresbanen, wordt naar de mening van deze leden een systeem geschapen, waarbij het rijkere deel van de bevolking meer mobiliteit geboden wordt dan het armere deel. Dit vergroot de tegenstellingen in het land tussen arm en rijk. Bovendien lijkt het erop alsof de expresbanen voornamelijk zullen worden gerealiseerd op infrastructuur, die nog aan de bestaande infrastructuur moet worden toegevoegd. Deze nieuwe infrastructuur zal extra mobiliteit genereren. Hoewel plaatselijk – ter hoogte van de expresbaan – een bereikbaarheidsprobleem wordt opgelost, zal op andere plaatsen de extra mobiliteit tot nieuwe of grotere bereikbaarheidsproblemen leiden. Hoe wil de regering dit voorkomen? Bovendien zullen de aanlegkosten, door moeilijke knooppunten en fly-overs, extreem hoog zijn.

De regering heeft in de nota van wijziging de benaming betaalstrook gewijzigd in expresbaan. Het is de leden van de fractie van de Christen-Unie niet geheel duidelijk welk doel hiermee is gediend. Wil de regering de associatie met betalen liever vermijden? Los hiervan merken deze leden op dat het de duidelijkheid niet ten goede komt als allerlei benamingen, zoals rekeningrijden en betaalstroken, voortdurend worden gewijzigd. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen zich overigens af of de omschrijving van expresbanen in de toelichting op het voorstel overeenkomt met de omschrijving ervan in de toelichting op de begroting. Daar wordt gesteld dat als de behoefte aan extra snelheid groot genoeg is, er ook een markt is en bedrijven geïnteresseerd zullen zijn in het aanleggen en exploiteren van expresbanen en andere voorzieningen. Uit de toelichting op het wetsvoorstel maken deze leden niet op dat het om mede door bedrijven aan te leggen infrastructuur gaat. Integendeel, in de toelichting wordt op bladzijde 10 gesteld dat indien de eerste fase van het betaalstrookentarief succesvol is, dat kan leiden tot PPS-constructies met gebruikmaking van het toltarief. Of moet hieraan de conclusie worden verbonden dat voor expresbanen naast een expresbaan-tarief ook een toltarief kan gaan gelden? Kan de regering dit aspect nader toelichten?

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de vier locaties die in de memorie van toelichting zijn genoemd al vast staan. Kan daarnaast wat uitgebreider worden onderbouwd waarom voor die locaties is gekozen? Deze leden kunnen zich niet voorstellen dat op grond van de genoemde criteria alleen voor deze locaties kon worden gekozen.

De leden van de SGP-fractie staan niet zonder meer positief ten opzichte van de invoering van de voorgestelde expresbanen. Deze leden veronderstellen dat het aanleggen van expresbanen naar alle waarschijnlijkheid gericht zal moeten zijn op nieuwe banen naast de bestaande wegcapaciteit. De bezettingsgraad van de huidige wegcapaciteit laat immers niet toe dat bestaande banen worden omgezet in expresbanen. Is deze veronderstelling juist? Indien de invoering van expresbanen derhalve alleen mogelijk zal zijn door de aanleg van nieuwe wegen, kost deze oplossing veel (schaarse) ruimte. Daarnaast zijn de expresbanen alleen in de spits nodig.

Dit impliceert derhalve een voorziening van 24 uur voor een piekbelasting van slechts enkele uren. Een expresbaan vereist – paradoxaal genoeg – bovendien congestie op de andere rijstroken, omdat anders niemand de expresbaan zal gebruiken. Acht de regering dit geen grote bezwaren? Hoe verhoudt de keus voor expresbanen zich tot de opmerking in de brief van de minister inzake de MobiMiles (27 455 nr. 6, blz. 1) dat «het afstemmen van de infrastructuurcapaciteit op de spits een inefficiënt gebruik van middelen betekent»?

Daarnaast merken de leden van de SGP-fractie op dat het aanleggen van expresbanen geen rem zal vormen op de mobiliteit. Zal ook in dit geval méér wegcapaciteit niet ook weer méér verkeer aantrekken? Op welke wijze wordt voorts vastgesteld hoeveel expresbanen nodig zullen zijn? Welke criteria worden daarbij gehanteerd?

Toltarief en private initiatieven

De leden van PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het uitgangspunt dat de regering hanteert, namelijk dat tolheffing mogelijk is op nieuwe infrastructuur, waarvoor bij bijvoorbeeld het rijk geen of onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn. Deze leden betwijfelen of dit een sluitende benadering oplevert, want het lijkt alsof in beginsel elk project via een toltarief kan worden gefinancierd dat niet in het MIT is opgenomen. Zo'n brede werking zal de regering toch niet aan het toltarief willen geven?

Infrastructuur waarvoor tol geheven gaat worden moet niet alleen passen binnen een landelijk vastgesteld kader (zoals het NVVP of het MIT) maar deze moet bovendien voldoen aan de vanzelfsprekende en hoogwaardige eisen ten aanzien van de planologische en ruimtelijke inpassing. Graag krijgen de leden van de PvdA-fractie op deze beschouwing een uitvoerige reactie.

Kan van elk van de voor tol genoemde projecten worden aangegeven wat de actuele stand van zaken is: tweede Coentunnel, de Westrandweg, de A13–A16, de A4 bij Bergen op Zoom en de verbinding A6–A9. En kan worden toegelicht welke eventuele complicaties verbonden zijn aan aanbesteding van deze projecten in overeenstemming met de Europese aanbestedingsrichtlijnen?

Deze leden willen weten wie te zijner tijd de hoogte van de toltarieven gaat bepalen en welke factoren daarbij een rol kunnen gaan spelen.

Het toltarief moet volgens de leden van de VVD-fractie alleen gelden voor nieuwe en extra infrastructuur, waarbij tol als (mede) financieringsmiddel wordt gekozen. Voorziet de wet hierin? Dient de tolheffing ter financiering van het specifieke project? Hoe denkt de regering over een maximaal tarief per kilometer bij tolheffing?

In de memorie van toelichting wordt een aantal tolwegen genoemd dat na 2006 in gebruik kan worden genomen. Kan de regering aangeven of deze projecten op schema liggen? Waarom is verder uitbreiding van tolwegen pas na 2010 mogelijk, wanneer volgens de regering de introductie van de kilometerheffing reëel is? De commissie-Brinkman beziet in hoeverre andere vormen van tolheffing mogelijk zijn. Zijn de resultaten van dit onderzoek al bij de regering bekend? Zo ja, kan men deze aan de Kamer overleggen? Wordt in dit onderzoek ook gekeken naar de mogelijkheid van het instellen van een «landelijke private tolmaatschappij»? Hoe kijkt de regering aan tegen de instelling van een dergelijke instantie?

De leden van de CDA-fractie vragen welke projecten met tijdsplanning er voorzien zijn als PPS weg met toltarief. Op welke wijze zal worden bewerkstelligd dat deze PPS constructies in de toekomst wel voortvarend van de grond zullen komen? Is er bijvoorbeeld gewerkt aan betere randvoorwaarden voor de private partners? Hoe zal bovendien worden gegaran-

deerd dat er in tegenstelling tot een project als de Betuwelijn, niet zal worden afgeweken van de minimum-eis voor private participatie (in dit PPS-construct 40%)?

De leden van de fractie van D66 maken uit de memorie van toelichting op dat het primaire doel van toltarieven is het financieren van de aanleg van nieuwe wegen samen met private partijen, hoewel op bladzijde 14 van de memorie van toelichting ook wordt gerefereerd aan «de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van een nieuwe weg, in de toekomst wellicht in samenhang met een deel van een bestaande weg.» In de wetstekst is evenwel geen sprake van beperking tot wegen die worden aangelegd met behulp van private financiering, zo constateren de leden van deze fractie. Kan de regering toelichten of dat een bewuste keuze is?

In de Inleiding van de memorie van toelichting wordt bovendien gesteld dat het voorstel de basis biedt «voor het aanwijzen van anderen dan de wegbeheerder voor de heffing van het toltarief; daarbij wordt in het bijzonder gedacht aan (samenwerkingsverbanden van en met) private partijen.» En op bladzijde 5 staat: «De beheerder van een nieuwe weg kan de heffing van het toltarief door anderen laten uitvoeren, zoals bijvoorbeeld private of publiek-private samenwerkingsverbanden.» In de wetstekst is echter uitsluitend sprake van heffing door rijk, provincie, gemeente of waterschap. De leden van de D66-fractie verzoeken de regering daarom toe te lichten hoe en waar die wettelijke ruimte voor private partijen precies wordt gecreëerd, zonder dat deze leden daarmee overigens een voorkeur voor die mogelijkheid uitspreken.

In het wetsvoorstel wordt de mogelijkheid gecreëerd om tol te heffen op publieke wegen. De leden van de fractie van GroenLinks vinden het opvallend dat deze mogelijkheid alleen bestaat voor nieuwe wegen. Kan de regering aangeven waaruit de wens is ontstaan om op publieke wegen tol te heffen? In hoeverre hebben overwegingen als het «terugverdienen» van gedane investeringen via het principe «de gebruiker betaalt», het afremmen van de mobiliteit op bedoelde wegen op bepaalde tijdstippen en/of het bereiken van een «modal shift» naar andere modaliteiten hierbij een rol gespeeld? Waarom bestaat er alleen de mogelijkheid om op nieuwe wegen tol te heffen? Wat zijn de nadelen van het heffen van tol op bestaande wegen? Wat is bij het belduit om bestaande wegen uit te zonderen doorslaggevend geweest?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn van mening dat de mogelijkheden en onmogelijkheden van publiek-private samenwerking (PPS) van belang zijn bij de beoordeling van de mogelijkheden om het gebruik van wegen te beprizen. Wat is het huidige standpunt van de regering ten aanzien van PPS bij wegen? Hoe kijkt zij aan tegen een gedeeld eigendom van wegen (publiek-privaat)? Hoe kijkt zij aan tegen de mogelijkheid voor private partijen om wegen die via PPS zijn gefinancierd te exploiteren en onderhouden? Hoe lang kan een private partij een via PPS-gefinancierde weg blijven exploiteren?

In hoeverre is het middels dit wetsvoorstel mogelijk, dat op wegen die (mogelijk) in de toekomst via PPS worden gerealiseerd, een deel of het geheel van te heffen tarieven ten goede komen aan private partijen als medefinanciers van de aanleg danwel onderhoud van infrastructuur, of ten goede van andere overheden dan de rijksoverheid?

Ook de aanleg van tolwegen is de leden van de SP-fractie een doorn in het oog. Deze tolwegen zullen alleen door middel van PPS-constructies worden aangelegd. De financiële betrokkenheid van het bedrijfsleven bij de aanleg van infrastructuur heeft een zeer groot nadeel. De ondernemer zal namelijk van de regering eisen dat zij geen extra maatregelen treft om de file ernaast – op de gratis weg – te verminderen. De leden van de SP-fractie vinden in het wetsvoorstel geen enkele waarborg, die dit effect

kan voorkomen. De regering biedt derhalve de private partners in de PPS een uitstekende mogelijkheid om geld te verdienen aan de schaarse ruimte die op de weg ernaast blijft bestaan. De bereikbaarheid zal daarom net als bij de expresbanen alleen verbeteren voor mensen die bereid en in staat zijn een hoger tarief te betalen.

Alle tolwegen zullen nieuwe wegen zijn. Zij leggen daarmee beslag op de schaarse ruimte in met name het westen van het land. Bovendien geldt ook hier dat nieuwe wegen altijd nieuw verkeer aantrekken, naast het verkeer dat van de ene naar de andere weg verhuist. Net als bij de expresbanen zal de extra mobiliteit tot nieuwe of ergere bereikbaarheidsproblemen elders leiden. Hoe wil de regering dit voorkomen?

De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken de regering in te gaan op de spanning die kan bestaan tussen de belangen van private financiers van een tolweg (zoveel mogelijk passages) en het algemeen belang, zoals de vermindering van uitstoot van schadelijke emissies. Op welke wijze wordt gewaarborgd dat aan het algemeen belang voldoende prioriteit wordt gegeven? Voorziet de regering overigens niet dat aan de inpassing bij aanleg door private financiers slechts minimale eisen zullen worden gesteld?

Deze leden hebben de indruk dat de regering er nog niet helemaal uit is hoe het voorstel met betrekking tot de tolheffing precies gestalte moet krijgen. In de toelichting wordt al de mogelijkheid van een nota van wijziging opengelaten, als de voorstellen van de commissie-Brinkman daartoe aanleiding geven. Hoe voldragen is het voorliggende voorstel ter zake? In de toelichting wordt verdere uitbreiding van tolwegen na 2010 door de regering niet uitgesloten (MvT, blz. 14). Hoe verhoudt dit zich tot de mededeling op bladzijde 10, waarin juist wordt gesteld dat de genoemde maatregelen, waaronder de tolwegen, worden geïntegreerd in één heffingsstelsel?

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren nog of voor automobilisten altijd een alternatieve route voor een tolweg zal bestaan.

De leden van de SGP-fractie constateren dat de regering tevens wil inzetten op de aanleg van nieuwe wegen die via PPS-constructies geëxploiteerd kunnen worden en bekostigd via tolheffing. Deze leden staan op zich afwijzend ten opzichte van de invoering van tolwegen, waarbij apart moet worden betaald om toegang tot de betreffende weg te verkrijgen. Zij beklemtonen voorts, dat de zorg voor infrastructuur een publieke verantwoordelijkheid dient te blijven; ook om die reden staan zij huiverig ten opzichte van PPS-constructies. De overheid is en blijft, vanuit haar positie als wet- en regelgever, ook bij PPS verantwoordelijk voor vraagstukken van ruimtelijke ordening, milieu en inpassing van nieuwe of aangepaste infrastructuur. Onderschrijft de regering dit? Op welke wijze wordt gewaarborgd dat er tussen overheid en private investeerders geen diffuse vermenging van verantwoordelijkheden en bevoegdheden zal ontstaan? Dreigt niet het risico dat via dergelijke constructies het gewenste mobiliteitsbeleid kan worden doorkruist? Wat zijn bijvoorbeeld de gevolgen van de toekomstige invoering van de kilometerheffing voor de betreffende PPS-constructies rond tolwegen? Worden de gebruikers dan dubbel aangeslagen?

4. De werking van mobiliteitstarieven

De leden van de PvdA-fractie vragen wat de consequenties zijn van de toepasselijkheid van afdeling 3.5.6 van de Algemene Wet bestuursrecht op de besluitvorming over betaalpoorten.

Deze leden willen weten op welke berekeningen het maximumtarief van 7 Euro voor het betaalstrook/expresbaantarief is gebaseerd. En waarom

wordt gedacht dat het tarief «doorgaans ruim onder dit maximum zal liggen»?

Welke andere motieven spelen bij de gebruiker vermoedelijk ook een rol bij de bereidheid om meer te betalen dan op grond van enkel tijdswinst het geval zal zijn?

De leden van de PvdA-fractie kunnen de opmerking over «de prikkel tot afremming van de vraag naar wegcapaciteit» niet helemaal plaatsen, omdat zij niet hebben begrepen dat bij het betaalstrook/expresbaantarieef een dergelijk effect moet optreden. De eerder gegeven definitie rept toch alleen van een «snellere doorstroming voor groepen weggebruikers die bereid zijn voor een kortere reistijd te betalen»? Graag krijgen zij dus een nadere toelichting. Voor alle duidelijkheid vragen deze leden of bij de introductie van tolwegen ook met mogelijk sluipverkeer rekening moet worden gehouden en zo ja, of de maatregelen die daar tegen genomen worden eveneens door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betaald gaan worden.

Kan worden verduidelijkt wat de concrete betekenis is van de wens die wordt uitgesproken om «speciale aandacht aan de totstandkoming van transferia»?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een wildgroei aan betaalsystemen en locaties voorkomen moet worden. De instelling van betaalsystemen zou volgens deze leden alleen bij wet mogen geschieden en met expliciete goedkeuring van de Tweede Kamer. Kan de regering aangeven of de wet hierin voorziet voor zowel de expresbanen als voor de tolwegen? Indien dit niet het geval is, kan de regering dan aangeven waarom hier niet voor is gekozen?

Tariefsystematiek

De leden van de VVD-fractie hebben voorts nog enkele vragen en opmerkingen over de tariefsystematiek en de opbrengsten. De term «betaalpoort» is volgens deze leden niet een juiste benaming, omdat het niet per definitie een betaalpoort hoeft te zijn. De term «betaallocatie» spreekt de leden van deze fractie veel meer aan. Deelt de regering deze visie?

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de tarieven zouden moeten gelden voor alle weggebruikers, dus ook voor buitenlanders. Is dit ook daadwerkelijk het geval? Als dit niet zo is, kan de regering dan aangeven waarom er niet voor gekozen is buitenlanders ook te laten betalen? Gelden er ook ontheffingen voor bepaalde beroepsgroepen zoals bijvoorbeeld ambulances, openbaar vervoer, motorrijders, gehandicapten etc? Zo ja, voor welke groepen gelden de ontheffingen? De leden van de VVD-fractie vinden voorts dat de tarieven zouden moeten worden teruggesluisd naar het Infrastructuurfonds (expresbaan) dan wel naar specifieke projecten.

Maatregelen tegen sluipverkeer

De invoering van nieuwe mobiliteitsheffingen op de rijkswegen dwingt decentrale overheden om mobiliteitsremmende maatregelen op het onderliggend wegennet te introduceren om sluipverkeer te voorkomen. Zal dit niet een forse belemmering, een aantasting van de plaatselijke verkeersfunctie, betekenen voor het lokale verkeer dat geheel afhankelijk is van het onderliggend wegennet, zo vragen de leden van de SGP-fractie. Wat zijn de mogelijkheden om lokaal bestemmingsverkeer vrij te stellen van tolheffingen als ook op het onderliggend wegennet betaalpoorten worden geplaatst?

De leden van de SGP-fractie informeren voorts of het niet in de rede ligt om ook ten aanzien van het onderliggende wegennet harde criteria op te

nemen ten aanzien van de veiligheid, de intensiteit van het verkeer en de geluidsbelasting.

5. Evaluatie en effecten

Het verbaast de leden van de fractie van D66 dat in de memorie van toelichting geen evaluatie van het instrument toltarief is voorzien. Kan dit worden toegelicht? Ook zien deze leden graag toegelicht waarom zo nadrukkelijk in de memorie van toelichting (blz. 14) wordt gesteld dat verdere uitbreiding van tolwegen ook na introductie van de kilometerheffing een mogelijkheid is.

De leden van de SGP-fractie informeren wat nu precies de evaluatiecriteria zijn voor het vaststellen van het al dan niet geslaagd zijn van de expresbanen en de overige tolheffingen. De memorie van toelichting blinkt op dit essentiële punt bepaald niet uit in helderheid. Wanneer zijn deze instrumenten geslaagd te noemen en wanneer niet?

Gevolgen voor het bedrijfsleven & milieu

De leden van de PvdA-fractie vinden de toelichting op de mogelijke milieu-effecten van de expresbaan/betaalstrook nogal mager. Voor welke milieucomponenten zijn (vermoedelijk) positieve respectievelijk negatieve effecten te verwachten en wat is de beoordeling van de milieu-effecten die per saldo optreden?

In de toelichting op het oorspronkelijk wetsvoorstel wordt met name ingegaan op de gevolgen voor het bedrijfsleven en milieu van het spits-tarief. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen de regering nader in te gaan op de verwachte gevolgen van het expresbaantarief en de tolwegen.

Het is deze leden overigens niet duidelijk waarop de stelling is gebaseerd dat iedere tijdwinst van 10 minuten een vervoerder per auto circa 5,5 Euro zal opleveren (MvT, blz. 23).

6. Regionale mobiliteitsfondsen

De leden van de PvdA-fractie vragen of (en zo ja, op welke wijze) wordt vastgelegd dat 2/3 deel van de regionale mobiliteitsfondsen voor openbaar vervoer is bestemd. Kan overigens voor elk van de vier regio's worden aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de (vermoedelijke) besteding van de rijksbijdrage, plus eigen bijdrage, aan O.V.-projecten?

De onderhavige wet stelt tevens regels voor de instelling van regionale mobiliteitsfondsen. De leden van de VVD-fractie ondersteunen de gedachte dat de regionale mobiliteitsfondsen een stap zijn op weg naar verdere decentralisatie.

Het wetsvoorstel biedt geen vorm voorschriften noch een omschrijving van de geografische spreiding van een fonds. Er moet echter wel sprake zijn van samenhang in verkeers- en vervoerskundig opzicht. Wat is de verwachting van de regering omtrent het aantal in te stellen mobiliteitsfondsen?

Met het Bereikbaarheidsoffensief Randstad is de instelling van deze fondsen in de vier grote steden een feit geworden. Hoeveel geld zit er op dit moment in kas bij de drie mobiliteitsfondsen van de drie regio's Amsterdam, Den Haag, en Rotterdam? Waar komt de voeding van deze fondsen vandaan, verdeeld over rijk, provincie en gemeente? Wat is er tot nu toe met het geld gedaan? Kan een overzicht worden gegeven van de uitgaven per fonds per project? Hoe is tot nu toe het stortingsverloop

geweest per fonds, uitgesplitst naar naam en datum? Is de regering met de VVD-fractie van mening dat de mobiliteitsfondsen geen automatische structurele voeding dienen te krijgen? De leden van deze fractie vinden voorts dat de opbrengsten van de proeven met betaalstroken en tolwegen ook geen doorwerking mogen hebben naar de mobiliteitsfondsen.

In het oorspronkelijke wetsvoorstel werd gewag gemaakt van regionale mobiliteitsfondsen. Kan de leden van de CDA-fractie worden duidelijk gemaakt wat de invloed op deze fondsen is van het niet doorgaan van het invoeren van het spitstarief? Kan de regering kwantitatief onderbouwd aangeven hoe zal worden gegarandeerd dat de hoogte van deze fondsen afdoende zal zijn om de regio's in staat te stellen de regionale mobiliteitsproblemen effectief te bestrijden? Hoe wordt bovendien gegarandeerd dat er een adequate verdeling van de middelen over de verschillende landsdelen, ook die buiten de randstad, zal plaatsvinden? Deze laatste vraag achten genoemde leden extra relevant gelet op de extra middelen die Rotterdam, Amsterdam en Den Haag kregen (elk 250 miljoen) voor hun medewerking aan het rekeningrijden. Ook Utrecht, dat medewerking weigerde, heeft deze 250 miljoen gulden uiteindelijk uitbetaald gekregen. De leden van de CDA-fractie zijn ervan overtuigd dat deze middelen hard nodig zijn en hebben altijd het ook doen van een uitkering aan Utrecht bepleit. Vraag is wel, nu de regering voornemens is het spitstarief door middel van een kilometerheffing in het gehele land in te voeren, op welke wijze ook andere landsdelen zo'n extra uitkering tegemoet zullen kunnen zien. De leden van de CDA-fractie vragen welke voornemens de regering in dezen heeft.

Nu het spitstarief niet langer in deze wet wordt geregeld, vragen de leden van de fractie van D66 zich af of het nog wel logisch is de regionale mobiliteitsfondsen er wel in te houden. Deze leden krijgen voorts graag toegelicht in hoeverre en hoe bij de toekenning van gelden ten behoeve van deze fondsen per 1-1-2001 een voorbehoud is gemaakt met het oog op de wettelijke verankering en, vooral, de eventuele regels (algemene maatregel van bestuur) inzake voorwaarden, voorschriften en verantwoording, zoals bedoeld in artikel 30.

De leden van de fractie van D66 ontvangen graag de meest recente gegevens over de (voorgenomen) aanwending van de vier regionale mobiliteitsfondsen waaraan het rijk inmiddels een bijdrage heeft verleend, teneinde bevestigd te zien dat 2/3 van de fondsen voor openbaar vervoer wordt bestemd (MvT, blz. 26).

De leden van deze fractie vragen zich voorts af of het niet verwarrend is als wordt gesteld dat een bedrag gelijk aan «de opbrengsten op het hoofdwegennet» zal worden gestort in de «in aanmerking komende mobiliteitsfondsen» (MvT, blz. 26). Vallen opbrengsten uit het toltarief hier ook onder?

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wat in algemene zin de bestemming van de gelden is die worden geheven via mobiliteitstarieven. Bestaat er de mogelijkheid dat ook externe kosten worden doorberekend in het mobiliteitstarief? Kunnen met (een deel van de) opbrengst van de heffingen deze externe kosten, als kosten voor inpassing of geluidwerende maatregelen, gefinancierd worden?

In de memorie van toelichting wordt opgemerkt dat tweederde van de fondsen uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad is bestemd voor openbaar vervoer. Het is de leden van de SP-fractie niet duidelijk waarom deze verdeling niet in de wettekst zelf is opgenomen. Naar de mening van deze leden ontbreekt bovendien de fiets in de verdeling van fondsen uit het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. De SP-fractie is er voorstander van om in de wettekst vast te leggen dat 10% van de fondsen uit het Bereik-

baarheids-offensief Randstad wordt bestemd voor investeringen in fietsinfrastructuur.

Nu het spitstarief uit het wetsvoorstel is gelicht dringt zich de vraag op aan welke voorwaarden regio's moeten voldoen om voor een rijksbijdrage in aanmerking te komen. De leden van de fractie van de ChristenUnie brengen in dit verband de brief van de Alliantie Zuid-Nederland d.d. 3 juli 2001 onder de aandacht, waarin wordt gevraagd om voor Zuid-Nederland een extra rijksbijdrage die vergelijkbaar is met de bijdrage die de vier Randstad-regio's ontvangen. Wil de regering hierop reageren? Kunnen op grond van artikel 30 ook andere dan de Randstad-regio's in aanmerking komen voor een bijdrage? Wanneer zal de in het tweede lid van dit artikel genoemde algemene maatregel van bestuur gereed zijn? Kan daarnaast worden aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot (rijksbijdragen aan) de regionale mobiliteitsfondsen? De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met instemming kennis genomen van het uitgangspunt dat 2/3 van de fondsen voor openbaar vervoer moet worden bestemd. Welke garanties bestaan er dat dat ook inderdaad gebeurt? Wordt dat uitgangspunt één van de criteria in de hierboven genoemde algemene maatregel van bestuur?

De leden van de SGP-fractie merken op dat in het kader van de invoering van het spitstarief en de oprichting van de mobiliteitsfondsen afspraken zijn gemaakt met de diverse regio's ter beteugeling van de files. Door het schrappen van het spitstarief komt de regering in zekere zin eenzijdig terug op de gemaakte afspraken. Verschillende regio's hebben zich daarover verontwaardigd betoond. Hoe wordt hier verder mee omgegaan? Hoe wordt er omgesprongen met het wegvallen van de opbrengsten uit het spitstarief, die bedoeld zouden zijn voor de betreffende regio's? Deze leden veronderstellen dat ook de regio Utrecht inmiddels weer voluit betrokken wordt bij de huidige planvorming en de gelijke verdeling van gelden. Is deze veronderstelling juist?

De leden van de SGP-fractie informeren of het niet mogelijk en wenselijk is om van de mobiliteitsfondsen een bepaald percentage (bijv. 10%) vast te leggen voor investeringen in het fietsgebruik. Specifiek vragen de leden van de SGP-fractie hierbij of ook de verantwoordelijkheid voor de zorg voor de overzetveren niet expliciet verankerd kan worden in dit wetsvoorstel. Wellicht is ook hier een link mogelijk met de mobiliteitsfondsen. Hiermee zou de huidige onduidelijkheid omtrent de verantwoordelijkheid voor deze vervoermiddelen wellicht eenvoudig weggenomen kunnen worden. Ook de veren kunnen immers een wezenlijke bijdrage leveren aan de beperking van extra mobiliteit.

7. Financiële gevolgen van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie achten het van groot belang dat ieder jaar voor 1 mei een jaarverslag aan de Kamer wordt gezonden. In dit jaarverslag zou de VVD graag opgenomen willen zien de bruto en netto opbrengsten en de bestemming van de netto opbrengsten op nationale schaal. Voorziet de wet hierin? Zo ja, kan de regering hier nader op ingaan? Zo nee, waarom niet?

Kosten invoering spitstarief

De leden van de PvdA-fractie willen weten welk deel van de 1,5 miljard gulden voor de invoering van rekeningrijden/spitstarief is besteed (en waaraan), welk deel is verplicht (en waaraan) en welk deel vermoedelijk t/m 2010 nog benut zal worden (en voor welke activiteiten)?

In de memorie van toelichting wordt melding gemaakt van de kostenopbouw voor het inmiddels geannuleerde spitstariefproject. Voor de voorbereiding tot en met 2002 (!) was een kostenpost van 200 miljoen gulden voorzien. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering duidelijk kan maken hoe het komt dat de verliespost vanwege het gestopte project rekeningrijden deze 200 miljoen gulden overschrijdt terwijl het moment van annulering niet eind 2002 maar begin 2001 was?

Graag krijgen de leden van de fractie van D66 inzicht in de kosten die met de pilot met expresbanen zijn gemoeid, alsmede een overzicht van alle inmiddels gemaakte kosten ten behoeve van rekeningrijden, spitstarief en kilometerheffing.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de regering wat specifiek inzicht kan bieden in de kosten die uiteindelijk zijn gemaakt met het oog op de invoering van het spitstarief.

Artikelen

Artikel 3

Wat is de rol van de Kamer bij het vaststellen van een plaats voor een betaalpoort, het vaststellen van het tarief en de rijrichting, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De decentrale overheden krijgen de bevoegdheid om betaalpoorten aan te wijzen. De leden van de SGP-fractie informeren waarom ook het mobiliteitstarief en de heffingstijden niet – eventueel binnen bepaalde marges – door de decentrale overheden kunnen worden vastgesteld.

Artikel 4

De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering aan te geven op grond waarvan zal worden bepaald hoelang «niet langer dan noodzakelijk» is voor het vastleggen van de geregistreerde gegevens.

Artikel 6

In dit artikel wordt vastgelegd dat een mobiliteitstarief op aangifte wordt voldaan en op elektronische wijze kan worden geheven. De leden van de fractie van de ChristenUnie merken op dat de ANWB hierover een groot aantal kritische vragen heeft geformuleerd in een commentaar d.d. 22 januari 2001. Zij verzoeken korthedshalve de regering op deze vragen, voor zover nog relevant na het schrappen van het spitstarief, te reageren.

Artikel 7

De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat er meer groepen weggebruikers zijn voor wie vrijstelling van mobiliteitstarieven (incl. kilometerheffing) serieus moet worden overwogen, naast de door de regering genoemde politie, brandweer, openbaar vervoer, ambulances en hulpdiensten. De D66-fractie denkt dan aan: mensen met een fysieke beperking die op de (aangepaste) auto zijn aangewezen, taxi's, gebruikers van deelauto's (taxi's zonder chauffeur) en motorrijders. De leden van deze fractie verzoeken de regering op deze opvatting in te gaan.

De leden van de fracties van ChristenUnie en SGP-fractie informeren waarom de mogelijke vrijstellingen niet in de wet worden opgenomen.

De leden van de ChristenUnie gaan er van uit dit artikel kan worden afgeleid dat ambulance, politie etc. vrijstelling kunnen krijgen van de expresbaantarieven.

Artikel 11

Bij de aanwijzing voor de plaats voor een betaalpoort worden niet alle banen van de weg in dezelfde rijrichting aangewezen. De leden van de VVD-fractie vragen om hoeveel stroken het minimaal gaat en om hoeveel maximaal.

Artikel 12

Onder lid 2 staat dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld voor de bepaling van het tarief op basis van de verkeersintensiteit. De leden van de VVD-fractie vragen waarom voor deze basis is gekozen.

Het is de leden van de fractie van de ChristenUnie niet duidelijk waarop de veronderstelling is gebaseerd dat een expresbaantarief niet meer dan 7 Euro hoeft te bedragen. Waarom wordt het tarief in de wet gemaximeerd?

Artikel 22

De leden van de VVD-fractie willen weten waarom t.a.v. het gestelde onder lid 2 en 3 niet alles centraal bij het rijk komt te liggen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren of toltarieven altijd BTW-vrij zullen zijn.

Voor PPS-constructies is het van belang te weten of toltarieven al dan niet worden geïntegreerd in de toekomstige kilometerheffing, en indien dit niet het geval is of er cumulatie van deze tarieven mogelijk is, zo informeren de leden van de SGP-fractie.

Artikel 23

De leden van de VVD-fractie vragen waarom in dit artikel geen koppeling wordt gemaakt met mede-financiering.

Artikel 26

De leden van de VVD-fractie vragen waarom dit niet geldt bij expresbanen.

Artikel 28

De leden van de fractie van D66 zien graag toegelicht waarom de netto-opbrengst van het toltarief uitsluitend ten goede mag komen aan het Infrastructuurfonds, terwijl een bijdrage aan private financiering zo nadrukkelijk één van de doelstellingen van dit tarief is.

Artikel 31

Zou het gestelde onder lid 2 en 3 ook niet voor het toltarief moeten gelden? De leden van de VVD-fractie vragen waarom dit niet is opgenomen.

Artikel 34

De leden van de VVD-fractie vragen of de procedures genoemd onder lid, 2, 3, 4, 5 ook in andere gevallen gelden. Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?

Artikel 41

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering kan uitleggen waarom artikel 11, lid 2 niet van toepassing is op de Verlengde Westrandweg.

De leden van de fractie van D66 hebben behoefte aan een toelichting op de plannen rondom de Verlengde Westrandweg. Wordt dit niet gewoon een tolweg als op alle banen in dezelfde richting een expresbaantarief wordt geheven, en ontstaat daarmee geen strijdigheid met artikel 23, lid 1 (alleen toltarief op wegen van na 31 december 2001)?

Artikel 48

De leden van de fractie van D66-fractie verzoeken een nadere toelichting op wat er gebeurt in het geval na de proef met het expresbaantarief zou blijken dat bij voortzetting maatregelen getroffen moeten worden met het oog op de geluidhinder. Blijven de betaalpoorten in kwestie dan buiten werking totdat die maatregelen zijn getroffen?

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers