

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. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 9 november 2001

§ 1. Algemeen

Met belangstelling heeft de regering kennis genomen van het verslag. Alvorens in te gaan op de specifieke vragen en opmerkingen hechten mijn ambtgenoten van Financiën en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en ik eraan aandacht te schenken aan de samenhang tussen het onderhavige wetsvoorstel en de voornemens inzake een kilometerheffing. De kilometerheffing is in tegenstelling tot de in het onderhavige wetsvoorstel opgenomen mobiliteitstarieven, die op specifiek weggebruik betrekking hebben, een algemene heffing. Het specifieke van het onderhavige wetsvoorstel gold in het bijzonder het spitstarief, een heffing wegens het weggebruik ter hoogte van geselecteerde plaatsen op bepaalde tijdstippen. Dit spitstarief had primair tot doel een efficiënter gebruik van de weg door spreiding van het gebruik over de dag te bewerkstelligen; het zou voorts vooruitlopen op de introductie van de kilometerheffing, die naar verwachting in 2010 (technisch) kon worden ingevoerd. Het voorgestelde bedrag zou niet hoger zijn dan € 2,5 per passage. Omdat er steeds meer geluiden kwamen dat de kilometerheffing eerder dan 2010 kon worden ingevoerd, is in maart 2001 aan prof. ir. R. Pieper gevraagd zijn licht hierover te laten schijnen. Hij rapporteerde het mogelijk te achten vanaf 2006 een systeem van kilometerheffing landelijk in te voeren. In het regeringsstandpunt van 6 juni 2001 (Kamerstukken II 2000/2001, 27 445, nr. 6) is vervolgens aangegeven dat wij niet langer het spitstarief voorstaan, maar direct willen starten met een systeem van kilometerheffing in 2006. Een op verwijdering van het spitstarief uit het wetsvoorstel betrekking hebbende nota van wijziging is toen ook verzonden.

Daarmee zijn naast de regeling betreffende de regionale mobiliteitsfondsen in het onderhavige wetsvoorstel twee specifieke heffingen overgebleven: het expresbaantarief en het toltarief.

Wat het expresbaantarief betreft menen wij dat samenloop met de algemene kilometerheffing niet bezwaarlijk is. Het expresbaantarief wordt geheven ter bevordering van de doorstroming van het verkeer op enkele specifieke weggedeelten. Deze doelstelling impliceert niet dat daarmee de overwegingen die ten grondslag liggen aan de kilometerheffing, er toe

zouden leiden dat op die weggedeelten geen kilometerheffing wordt geheven.

Bij tolheffing gaat het primair om de specifieke bijdrage van de weggebruiker in gevallen waarin nieuwe infrastructuur moet worden bekostigd. Afhankelijk van de doelen die met de kilometerheffing worden nagestreefd, is het voorstelbaar dat een samenloop van tolheffing en kilometerheffing (dus een cumulatie van heffingen) moet worden vermeden. Er zijn echter ook argumenten voor samenloop van tolheffing en kilometerheffing. Zo houden de beleidsvoornemens noch bij tolheffing noch bij kilometerheffing een integrale toerekening van de kosten van het weggebruik aan de gebruiker in. Bij tolheffing beperkt de heffing zich tot het (gedeeltelijk) bijdragen in de directe kosten van de infrastructuur. Bij de kilometerheffing worden bestaande heffingen die niet in directe relatie staan tot de kosten van infrastructuur en a fortiori niet tot de integrale kosten van weggebruik, omgezet in een afstandsafhankelijke heffing. Pas wanneer kan worden gesproken van een mobiliteitsmarkt waarin wordt gewerkt met integrale kostprijzen, is er aanleiding cumulatie van beide heffingen zonder meer uit te sluiten. Nu dit niet het geval is, kiezen wij voorshands voor het naast elkaar bestaan van beide heffingen. In de toekomst kan opnieuw van geval tot geval worden bezien of deze koers moet worden aangehouden, of dat voor nieuwe gevallen een vorm van integratie de voordeligste manier van heffen zou zijn. Meer in concreto houdt dit in dat bij de invoeringswet van de kilometerheffing zal worden bezien of en zo ja, in hoeverre de in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit opgenomen mobiliteitstarieven aanpassing behoeven, dan wel of dat voor een van deze tarieven of voor beide tarieven een passende plaats wordt ingeruimd in de Wet op de kilometerheffing. Onderwijl kunnen zowel het expresbaantarief als het toltarief een betekenisvolle bijdrage leveren aan het versterken van de bereikbaarheid en mobiliteit in ons land, waarmee niet langer moet worden gewacht. Bovendien zullen de toepassingspraktijk en de effecten van het expresbaantarief waardevolle informatie kunnen opleveren voor de toepassing van de kilometerheffing. In deze algemene inleiding brengen wij tenslotte naar voren dat – nu het spitstarief is vervallen – wij hebben gezocht naar een technisch eenvoudiger heffingssysteem voor het op elektronische wijze op aangifte voldoen ter hoogte van de betaalpoort. Daartoe zal een zgn. exprespas de plaats innemen van het kastje waar eerder aan werd gedacht. Deze technische wijziging heeft geen gevolgen voor de desbetreffende bepalingen in het wetsvoorstel. Een beschrijving van een en ander is in het algemene gedeelte van paragraaf 3 van deze nota opgenomen, waarbij wij er op deze plaats nog op wijzen dat wie incidenteel gebruik maakt van een expresbaan of een tolweg, veelal niet zal kiezen voor betaling met een exprespas, en dan een «rekening» toegezonden krijgt.

De leden van de fracties van PvdA, VVD, D66, GroenLinks, ChristenUnie en SGP vroegen waarom in het voorstel voor de Wet bereikbaarheid en mobiliteit niet tevens de kilometerheffing is opgenomen en waarom niet voor een onverwijld integratie is gekozen.

Wij hebben met de nota van wijziging en het apart voorbereiden van een wetsvoorstel voor de kilometerheffing gekozen voor een aanpak, gericht op het voorkomen van vertraging bij de totstandbrenging van de wettelijke basis voor (proeven met) het expresbaantarief en het toltarief, in het bijzonder met het oog op de op afzienbare termijn gereedkomende Tweede Beneluxtunnel.

De leden van de PvdA-fractie wilden weten waarom ervan is afgezien het gewijzigde wetsvoorstel om hernieuwd advies aan de Raad van State voor te leggen. Ook de leden van de fractie van GroenLinks wilden dat weten. Wij hebben het niet nodig gevonden ter gelegenheid van het vervallen van het spitstarief over de verder ongewijzigd gebleven regeling van de

resterende mobiliteitstarieven (expresbaantarief en toltarief) en betreffende de regionale mobiliteitsfondsen wederom aan de Raad van State advies te vragen.

Daarnaast wilden deze fracties weten waarom de regering niet had gezorgd voor een nieuwe memorie van toelichting. De wetgevingsprocedure kent niet de mogelijkheid bij een eenmaal ingediend wetsvoorstel een memorie van toelichting na een of meerdere nota's van wijziging te vervangen door een «geconsolideerde» memorie van toelichting. De overwegingen die aan de totstandkoming van een wetsvoorstel ten grondslag liggen, blijken niet alleen uit de memorie van toelichting, maar ook uit de daarop volgende stukken die in het kader van een wetsvoorstel plegen te worden uitgewisseld tussen regering en parlement, en uit stukken als nota's, rapporten en regeringsstandpunten, waarnaar in die stukken wordt verwezen, en uiteraard ook uit de plenaire behandeling van het wetsvoorstel. Zo is in de toelichting op de nota van wijziging verwezen naar het regeringsstandpunt over het rapport «Mobi-miles, bewust op weg» van prof. ir. R. Pieper, zoals dat aan de Tweede Kamer op 6 juni jl. is toegezonden. Zoals hierboven vermeld, hebben wij de komst van de kilometerheffing in een afzonderlijk wetsvoorstel willen regelen. De memorie van toelichting op dat wetsvoorstel is daarmee ook de meest voor de hand liggende plaats om op de gevolgen daarvan in te gaan.

De leden van de VVD-fractie meenden dat de citeertitel de lading van het herziene wetsvoorstel niet meer dekt en vroegen het oordeel van de regering over de suggestie: Tariefwet automobilititeit.

De titel Wet bereikbaarheid en mobiliteit is gekozen om de samenhang met het bredere pakket maatregelen van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) te benadrukken, hetgeen tevens de herkenbaarheid van het wetsvoorstel zou kunnen bevorderen. In de naam lag niet een nauwkeurige begrenzing van de inhoud besloten, integendeel, allerlei onderwerpen die men zich kan voorstellen bij bereikbaarheid en mobiliteit waren in het wetsvoorstel niet opgenomen. Het verwijderen van het spits-tarief heeft in dit licht ons niet gebracht tot het inzicht dat de citeertitel niet langer passend zou zijn.

Wat de suggestie «Tariefwet automobilititeit» betreft merken wij op dat deze naam ons niet sterk aanspreekt, omdat het beeld dat met «Tariefwet» zou worden opgeroepen, slechts een deel van de bepalingen in het wetsvoorstel betreft (te weten: het tariefonderdeel), terwijl voorts in andere wetten ook tariefonderdelen voorkomen die betrekking hebben op automobilititeit.

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering de visie deelt dat expresbanen en tolheffing een goede mogelijkheid bieden om een inhaal-slag te maken ter vergroting van de wegcapaciteit.

De visie van de regering staat verwoord in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). De kernboodschap van het NVVP luidt dat mobiliteit hoort bij een moderne samenleving. De verwachting is dat de mobiliteit de komende jaren nog flink zal groeien. De regering wil deze groei opvangen, en tegelijkertijd de veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Deze doelstelling moet worden bereikt door de wegen beter te benutten, te bouwen wanneer dit nodig is en te laten betalen voor het gebruik van de weg in plaats van het bezit van de auto of motorfiets te belasten. Expresbanen en tolwegen zijn dienstbaar aan deze doelstelling en kunnen dus bijdragen aan het opvangen van de mobiliteitsgroei.

Op de vraag van de leden van de VVD-fractie over de kosten van het project rekeningrijden/spitsheffing zullen wij hierna in de paragraaf over de financiële gevolgen ingaan.

De leden van de VVD-fractie wilden weten wanneer de brief waarin invulling wordt gegeven aan de kilometerheffing komt en gaven aan te verwachten dat in deze brief een integraal kabinetsstandpunt naar voren komt in de geest van de motie Hofstra/Crone. De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen daarnaast wanneer de door de minister-president, tijdens de algemene 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 aan de Kamer zou worden aangeboden.

In het eerder aangehaalde regeringsstandpunt van 6 juni jl. heeft de regering aangekondigd in het najaar een rapportage naar de Tweede Kamer te zullen zenden met een nadere invulling van de voornemens inzake een kilometerheffing. Deze voortgangsrapportage «Betalen per kilometer» is op 2 november aan de Tweede Kamer gezonden. De inhoud van die rapportage is, voor zover de motie op variabilisatie van de autokosten is gericht, in de geest van de motie Hofstra/Crone. Verder zal die rapportage ook ingaan op de punten die in desbetreffende vragen van de leden van de fractie van de ChristenUnie worden aangestipt.

De leden van de CDA-fractie vroegen de regering naar het criterium aan de hand waarvan kan worden vastgesteld welke wegen belangrijke economische en andere centra in het land ontsluiten.

Leidend voor de aanleg van nieuwe infrastructuur is het beleid dat gestalte krijgt in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). In het MIT zijn onder meer projecten opgenomen die van belang zijn voor de bereikbaarheid van de belangrijke economische en andere centra. Het aantal gewenste projecten in het MIT overstijgt echter ruimschoots de financiële middelen. Dit betekent dat een aantal projecten (vooral projecten die in het MIT na 2010 in uitvoering komen) alleen eerder kunnen worden gerealiseerd indien financiering op een andere wijze vorm krijgt. Met tolheffing kan deze infrastructuur worden aangelegd in een samenwerking van publieke en private partijen.

De leden van de CDA-fractie wilden zekerheid over het niet toepassen van het expresbaantarief op al bestaande wegstroken.

Die zekerheid kunnen wij niet geven. De voorziene toepassing van het expresbaantarief in de Tweede Beneluxtunnel omvat mede bestaande infrastructuur. Ook anderszins is het voorstelbaar dat het expresbaantarief, bedoeld als het is ter regulering in situaties waar een parallelle baan zonder mobiliteitstarief bestaat, en waar de automobilist heeft kunnen kiezen tussen beide banen, een passende oplossing is voor de bereikbaarheidsproblematiek.

De leden van de CDA-fractie meenden dat er een behoorlijke verbetering van het openbaar vervoer moet komen, wil een maatregel als het spits-tarief (via tolpoorten of via een kilometerheffing) pas echt zinvol zijn, aangezien pas dan een realistische keuze kan worden gemaakt tussen gelijkwaardige alternatieven.

De leden van de CDA-fractie, alsmede de leden van de SGP-fractie stelden dat invoering van het spits-tarief, in welke vorm dan ook, daarom alleen zin heeft als eerst in deze alternatieven zal moeten worden geïnvesteerd alvorens het in de file staan dunder wordt gemaakt. De leden van de SGP-fractie wilden in dit verband weten welke gevolgen de regering aan de huidige toestand van het spoorvervoer verbindt?

In het verkeers- en vervoersbeleid moet – onder erkenning van bredere samenhangen – de automobiliteit ook op eigen merites worden beoordeeld. Inmiddels is het spits-tarief niet langer aan de orde, zo merken wij op. Wat nu resteert is het expresbaantarief en het toltarief, die beiden moeten worden gezien in relatie tot uitbreiding van capaciteit, waarbij aan de automobilist de keuze wordt gelaten hoe hier op te reageren. In dit

verband kan voorts worden opgemerkt dat in het verleden juist van de zijde van de CDA-fractie is bepleit het spitstarief te laten vervallen, en ruimte te scheppen voor wat nu expresbanen worden genoemd. Derhalve zie ik de relatie die in deze vragen is gelegd met het openbaar vervoer, niet.

De leden van de CDA-fractie vroegen verheldering over de evenwichtsverstoring in het brede pakket samenhangende maatregelen, nu het spits-tarief uit het voorstel is gehaald; zij vroegen zich af of de regering deze verstoring wil bestrijden met de kilometerheffing. Ook de leden van de fractie van de ChristenUnie wilden hierover opheldering. Aansluitend hierop vroegen de leden van de SGP-fractie naar de gevolgen voor het mobiliteitsbeleid van het schrappen van het spitstarief, alsmede naar het bestaansrecht van de voorstellen van het onderhavige wetsvoorstel. De kilometerheffing neemt de plaats in van het spitstarief. Van een verstoring van het evenwicht in het BOR zal geen sprake zijn. Illustratief hiervoor is de brief die op 14 september jl. aan de Tweede Kamer is gestuurd als reactie op de motie van de heer Van der Steenhoven (Kamerstukken II 2000/2001, 27 455, nr. 7). In deze brief wordt ingegaan op het effect van het Bereikbaarheids-offensief in combinatie met de kilometerheffing in plaats van het spitstarief. Kort gezegd blijkt dat in 2010 het BOR-pakket met kilometerheffing meer effect heeft dan het BOR-pakket met het spits-tarief. Het aantal autokilometers op etmaalbasis neemt met een variabele heffing (MRB en kwart BPM gevariabiliseerd) meer af dan met een spits-heffing (index 90 versus 98). Voor de verhouding tussen de onderhavige voorstellen en de kilometerheffing verwijzen wij verder naar het begin van deze nota.

De leden van de CDA-fractie vroegen duidelijk te maken welke mogelijkheden variabilisatie via de brandstofaccijnzen zou kunnen bieden als het kwartje van Kok wordt afgeschaft?

Afschaffing van het kwartje van Kok zou inhouden dat het Rijk minder inkomsten verwerft, terwijl de variabilisatie in de lasten, verbonden aan het autogebruik, eerder kleiner dan groter wordt. Bij het ontwikkelen van de kilometerheffing wordt juist bekeken hoe een deel van de inkomsten uit accijns kan worden vervangen door inkomsten uit de kilometerheffing, waardoor het tarief van de kilometerheffing per kilometer op betekenisvol niveau kan komen te liggen. Daarmee ontstaat er uit een oogpunt van grenseffecten ook een gunstiger situatie dan nu het geval is.

De leden van de CDA-fractie vroegen hoe wordt gegarandeerd dat een automobilist in het kader van de kilometerheffing slechts met 1 kastje in de auto hoeft te rijden, ook in het buitenland.

Nederland is als eerste land bezig met een kilometerheffing voor het personenverkeer; in die zin kan ons land een voortrekkersrol vervullen. Voorlopig houden de kenmerken van enerzijds de kilometerheffing en anderzijds de mobiliteitstarieven in dat de mobimeter – althans naar de inzichten van nu – niet zonder meer voor de mobiliteitstarieven kan worden gebruikt (hoewel technische convergentie bij de heffing in de toekomst niet onmogelijk lijkt), terwijl de op kortere termijn te gebruiken voorziening voor het op elektronische wijze betalen van een mobiliteits-tarief waarschijnlijk niet voor andere doeleinden kan worden gebruikt.

De leden van de fractie van D66 betreurden het gebruik van de woordcombinatie «betaald rijden», die zij kenmerkend vinden voor de tegenstanders van rekeningrijden.

In het beleid, zoals beschreven in het NVVP, streven wij na de kosten van het gebruik van de weg nauwkeuriger aan de individuele weggebruiker in rekening te brengen. Dat hebben wij met de woordcombinatie «betaald

rijden» willen uitdrukken. Wij associëren dat niet onmiddellijk met de tegenstand die het rekeningrijden heeft opgeroepen.

De leden van de D66-fractie zagen graag toegelicht wat er overblijft van de effecten van het BOR zonder spitstarief of kilometerheffing. Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar het rapport Effectiviteit Bereikbaarheidsoffensief Randstad (Kamerstukken II 2000/2001, 27 165 en 27 424, nr. 12), dat 13 oktober 2000, naar aanleiding van een interpellatiedebat inzake het BOR op 25 september 2000, aan de Tweede Kamer is gezonden en waarin de effecten van diverse varianten van het BOR-pakket zijn weergegeven. De varianten zijn doorgerekend met het voor dit soort berekeningen gebruikelijke Landelijk Model Systeem (LMS).

De leden van de fractie van D66 vroegen naar de stand van zaken bij de voorbereiding van het wetsvoorstel betreffende de kilometerheffing. Uit de rapportage over de kilometerheffing die dezer dagen aan de Tweede Kamer wordt gezonden, blijkt de stand van zaken. Een wetsvoorstel inzake de structuur van de kilometerheffing zal naar verwachting nog dit jaar aan de Raad van State worden gezonden. Daarbij is het de bedoeling dat voor deze fiscale wetgeving ook een invoeringswet volgt, waarin de toe te passen tarieven zijn opgenomen en de intrekking van onder meer Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 op hiermee samenhangende wijze wordt geregeld.

De leden van de fractie van D66 waren benieuwd naar het oordeel van de Studiegroep Begrotingsruimte over het collectieve lasten karakter van de mobiliteitsheffingen zoals beoogd met dit wetsvoorstel, en naar de consequenties van verschillende invalshoeken. Het (elfde) rapport van de Studiegroep Begrotingsruimte is bij brief van 19 juni 2001 door de tweede ondergetekende aan de Tweede Kamer gestuurd (Kamerstukken II 2000/2001, 27 805, nr. 1). Wij willen de gewoonte dat dit rapport zonder regeringsstandpunt is bedoeld als een basisstuk voor een komende kabinetsformatie, in acht houden.

De leden van de GroenLinks-fractie vroegen of de minister kan 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. Het spitstarief is niet langer aan de orde. Het beprijzingsbeleid in algemene zin, en daarmee ook de materie waarop in deze vraag wordt gedoeld, is verder uitvoerig behandeld in het NVVP.

De leden van SP-fractie vroegen zich af waarom de regering niet koerst op een spoedige invoering van kilometerheffing, zodat het onderhavige wetsvoorstel achterwege kan blijven. Wij streven een zo spoedig mogelijke invoering van de kilometerheffing na. Dat laat onverlet dat het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit van belang blijft voor het op korte termijn realiseren van een wettelijke grondslag voor bijdragen aan de regionale mobiliteitsfondsen en voor het expresbaantarief en het toltarief.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen zich af hoe serieus de mededeling moet worden genomen dat de verschillende maatregelen (spitstarief, betaalstrooktarief én tolwegen) worden geïntegreerd in één kilometerheffingssysteem, nu is gebleken dat de kilometerheffing veel eerder kan worden geïntroduceerd. Verder vroegen de leden van deze fractie of hiermee niet teveel is gezegd. Onder de term heffingssysteem moet worden verstaan het systeem dat zal worden gebruikt om de verschuldigde gelden te berekenen en te

innen. In die zin zou het systeem voor de kilometerheffing te zijner tijd mede kunnen worden gebruikt voor de inning van de gelden, verschuldigd voor het gebruik van een expresbaan of tolgeweg. De mate waarin de systemen in de toekomst zullen worden geïntegreerd, is op dit moment nog niet duidelijk. Wel is duidelijk dat de pilots met expresbanen eerder zijn gepland dan de versnelde invoering van de kilometerheffing waardoor voor de expresbanen het gebruik van een apart voertuigapparaatje en portalen in eerste instantie noodzakelijk zullen zijn.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen naar de noodzaak tot spoedige behandeling van dit wetsvoorstel en naar inwerkingtreding per 1 januari 2002.

Het spitstarief en de daarbij behorende bepalingen over de evaluatie van het spitstarief zijn uit het wetsvoorstel verwijderd, in samenhang met het streven binnen enkele jaren de kilometerheffing in te voeren. Het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit heeft een eigenstandige betekenis naast het in voorbereiding zijnde wetsvoorstel kilometerheffing. Het onderhavige wetsvoorstel bevat – ook na verwijdering van het spits-tarief – onderwerpen waarvan het van belang is dat zij op korte termijn van een wettelijke basis worden voorzien. Het gaat dan om de expresbanen, de mogelijkheid van tolheffing op nieuwe wegen en de ondersteuning van regionale mobiliteitsfondsen. Deze onderwerpen kennen elk voor zich een specifieke doelstelling naast de voorstellen inzake de kilometerheffing en dienen in de optiek van de regering nog in deze kabinetsperiode te worden geregeld. Wat de expresbanen betreft is het van belang dat daarmee zo snel mogelijk kan worden gestart. De bepalingen over het toltarief zijn van belang voor de ontwikkeling van PPS-initiatieven op dit terrein. Betrokken private partijen dienen van de overheid de zekerheid te verkrijgen dat initiatieven die – al dan niet gezamenlijk met publieke partijen – in voorbereiding zijn genomen, niet afstuiten op bestaande wettelijke barrières, zoals het in de Wegenwet opgenomen tolverbod. Het «meedoen» van Utrecht aan de uitvoering van het BOR onderstreept nog eens het belang van de bepalingen over de regionale mobiliteitsfondsen. De bepalingen over het expresbaantarief en ook het toltarief bieden bovendien de gelegenheid om ervaringen op te doen, die mede van belang zijn bij de uitvoering van de kilometerheffing. De gereedkoming van de Tweede Beneluxtunnel en de Verlengde Westrandweg maakt een en ander zeer urgent.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen naar de tijdsplanning voor de kilometerheffing.

Het streven is erop gericht advisering door de Raad van State over een wetsvoorstel inzake de structuur van de kilometerheffing vanaf eind 2001 te doen plaatshebben.

De leden van fractie van de ChristenUnie vroegen zich af hoe de SVV-doelstelling betreffende reductie van de groei van de automobiliteit zich verhoudt tot het voorstel om slechts in beperkte mate te experimenteren met het systeem met abonnementen.

In het NVVP is de SVV-doelstelling betreffende reductie van de groei van automobiliteit als zodanig verlaten met behoud van het – op andere wijze te realiseren – doel betreffende verbetering van veiligheid en leefbaarheid. Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven, werd de mogelijkheid van abonnementen wenselijk geacht om extra gegevens tijdens de onderzoeksfase te kunnen verkrijgen.

De leden van de SGP-fractie kregen de indruk dat het wetsvoorstel veel open laat, hetgeen weinig ruimte biedt aan het parlement om mee te beslissen.

In het wetsvoorstel is onder meer een kaderwet te zien, waarbij door het laten vervallen van het spitstarief sterker het toch wat experimentele expresbaantarief meer in het centrum is komen staan. Met artikel 3, vierde lid, artikel 12, zesde lid, artikel 23, tweede lid, en artikel 31 hebben wij de betrokkenheid van het parlement wettelijk verankerd.

De leden van de SGP-fractie misten aandacht voor fundamentele aspecten van de mobiliteitsproblematiek; een integrale aanpak lijkt te ontbreken. Wij delen deze conclusie niet; het wetsvoorstel is ook een onderdeel van het BOR. Het BOR is te zien als een eerste stap ter uitvoering van het NVVP met het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid. Dit beleid kent een integrale aanpak om de groei van de mobiliteit op te vangen en de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. In het NVVP is gekozen voor een integrale aanpak waarbij betere benutting van de infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur daar waar knelpunten blijven bestaan, in samenhang worden gezien. Voorts verwijzen wij naar de eerder genoemde voortgangsrapportage «Betalen per kilometer».

De leden van de SGP-fractie vroegen zich af wat de invoering van de kilometerheffing betekent voor inmiddels aangelegde expresbanen. Een expresbaan heeft als kenmerk dat in dezelfde richting over een bepaalde afstand twee banen in dezelfde verbinding voorzien. Een dergelijke infrastructurele constructie maakt het mogelijk een bijzondere vorm van differentiatie naar plaats, in dit geval naar baan, toe te passen. Deze differentiatie zou wellicht later in de kilometerheffing kunnen worden geïntegreerd.

De leden van de SGP-fractie vroegen 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? Ook voor gehandicapten lijkt het reëel te kunnen kiezen tussen een baan zonder specifieke betaling en een baan met snellere afwikkeling, gepaard gaande met betaling van het expresbaantarief. In geval van het toltarief, als een tarief voor specifieke bekostiging, worden weggebruikers gelijk behandeld.

Naar aanleiding van de vraag van de leden van de PvdA-fractie waarom in de memorie van toelichting een onderdeel «ministeriële verantwoordelijkheid» is opgenomen, merken wij op dat deze paragraaf is ingegeven door het feit dat bij de uitvoering van deze wet verschillende ministers en medeoverheden zijn betrokken. In dergelijke situaties is het van belang – zoals naar aanleiding van de rampen in Enschede en Volendam ook in de Tweede Kamer meerdere malen nadrukkelijk is betoogd – dat duidelijkheid bestaat over ieders verantwoordelijkheid. Met de bedoelde paragraaf is beoogd die duidelijkheid te verschaffen.

Het enkele feit dat de toelichting op de nota van wijziging door de Minister van Verkeer en Waterstaat is ondertekend en het wetsvoorstel door drie ministers, heeft geen andere achtergrond dan dat volgens de «Aanwijzingen voor de regelgeving» een toelichting op een nota van wijziging bij voorkeur alleen wordt ondertekend door de eerstverantwoordelijke bewindspersoon (aanwijzing 253a), zo merken wij in reactie op een veronderstelling van de leden van deze fractie op.

§ 2. Europese dimensie prijsbeleid

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een afschift van de reactie van de Europese Commissie op het wetsvoorstel met commentaar van de regering. In het geval er nog geen reactie is ontvangen, zouden deze leden willen weten wanneer deze reactie is te verwachten en welke complicaties mogelijk nog kunnen optreden. De leden van de D66-fractie vroegen of er 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).

Er is de laatste jaren in het kader van het oude wetsvoorstel rekeningrijden en de opzet van het eerste voorstel voor de Wet bereikbaarheid en mobiliteit diverse malen contact geweest met de Europese Commissie. Begin 1998 is het wetsvoorstel rekeningrijden voor advies voorgelegd aan de Commissie. Het advies van de Commissie, dat eind mei 1998 is ontvangen, had een positieve strekking. Het spitstarief is later vervat in het wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit. De opzet van dit wetsvoorstel is in Brussel besproken. Tijdens dit gesprek zijn van de kant van de Commissie geen bezwaren naar voren gebracht.

De leden van de D66-fractie wilden weten wat de verwijdering van het spitstarief uit het wetsvoorstel betekent voor de overige Europese aspecten, genoemd op blz. 9 van de memorie van toelichting. Het verwijderen van het spitstarief uit het wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor Europese aspecten die zijn gelieerd aan de expresbanen en de tolstroken. Wat de tolstroken betreft heeft het Europeesrechtelijk probleem rond de heffing voor internationale vrachtauto's van meer dan 12 ton nog verdere aandacht. Houders van auto's met een buitenlands kenteken zullen de bovenstaande tarieven verschuldigd zijn en zullen dus een mogelijkheid tot betalen worden geboden.

De leden van de D66-fractie vroegen naar de stand van zaken bij de vraag hoe om te gaan met houders van buitenlandse kentekens. Op dit moment zijn er geen mededelingen te doen over opvallende ontwikkelingen op dit terrein.

De leden van de SGP-fractie informeerden in hoeverre voorstellen om kosten die aan mobiliteit zijn verbonden, door te berekenen aan de gebruikers parallel lopen aan de Europese initiatieven, en voorts of het risico niet reëel was dat de Nederlandse plannen op kortere termijn reeds zouden worden doorkruist door Europese planvorming en regelgeving. Nederland staat niet alleen in het zoeken naar nieuwe vormen van prijsbeleid. Ook in andere Europese landen en in het Witboek Europees Vervoerbeleid staat prijsbeleid en het doorberekenen van externe kosten hoog op de agenda, waarbij het accent in Europa ligt op het vrachtvervoer. Concrete plannen tot de invoering van een kilometerheffing voor personenauto's hebben de omringende landen nog niet. Wel wordt bijvoorbeeld in Engeland en Denemarken over deze mogelijkheid nagedacht of op bescheiden schaal geëxperimenteerd. Bij vrachtwagens bestaan vormen van kilometerheffing al. Zwitserland heeft dit jaar een heffing op zware vrachtwagens ingevoerd die geldt op het gehele wegennet, Duitsland heeft het voornemen om in 2003 een heffing per kilometer voor zware vrachtauto's op het hoofdwegennet te introduceren. Nederland haakt hierbij aan. Oostenrijk wil zijn bestaande tolheffing voor vrachtwagens uitbreiden naar een heffing voor vrachtwagens op het gehele hoofdwegennet.

De leden van de SGP-fractie informeerden of Nederland qua systematiek enigszins in de pas loopt met Duitsland en Zwitserland.

Bij de te ontwikkelen systematiek voor een kilometerheffing zal uitdrukkelijk aandacht worden besteed aan de internationale (Europese) dimensie. Voor het vrachtverkeer loopt ook een traject voor invoering van kilometerheffing, mede in relatie tot het vervallen van het Eurovignet in Duitsland. Duitsland vervangt in 2003 het Eurovignet door een kilometerheffing voor het internationale zware (meer dan 12 ton) vrachtvervoer over de weg. De ontwikkelingen in dit traject worden verwerkt bij de verdere vormgeving aan de kilometerheffing, dat zowel op personenauto's als vrachtauto's betrekking zal hebben.

§ 3. Mobiliteitstarieven

Zoals in het begin van deze nota is aangekondigd, volgt nu een technische beschrijving van de wijze waarop de betaling, toegespitst op het expresbaantarief, verloopt.

De eenvoudigste manier van betalen voor de expresbaan is gebaseerd op kentekenregistratie. De gebruiker hoeft hiervoor geen voorbereidingen te treffen. Bij het passeren van de betaalpoort die zich ergens op de expresbaan bevindt, wordt een videoregistratie gemaakt van zowel de voor- als de achterkentekenplaat van het voertuig. Bij de organisatie die met de uitvoering is belast (uitvoeringskantoor), wordt het kenteken – in de meeste gevallen automatisch – uitgelezen. Vervolgens worden met behulp van registers van RDW en Belastingdienst naam, adres en woonplaats van de kentekenhouder bepaald en wordt een rekening met acceptgiro verzonden. Om praktische redenen wordt niet voor elke passage afzonderlijk een rekening verstuurd, maar worden de passages over een bepaalde periode (bijvoorbeeld een maand) in één keer in rekening gebracht. Voor de meer frequente gebruiker van de expresbaan is elektronisch betalen met de exprespas een aantrekkelijk alternatief. Hierbij geldt namelijk, vanwege de lagere verwerkingskosten, een lager tarief. Om elektronisch te kunnen betalen dient het voertuig te zijn uitgerust met een tegen de voorruit bevestigde microgolf transponder, de zogenaamde exprespas. Bij het passeren van de betaalpoort wisselt de exprespas via draadloze cryptografisch beveiligde communicatie een identificatiecode uit met het walstation. Deze code correspondeert met een vooraf betaald tegoed bij het uitvoeringskantoor. Het voor de passage van toepassing zijnde tarief wordt vervolgens afgeboekt van dat tegoed. Er hoeft dan dus geen rekening verstuurd te worden. Wanneer en zolang het tegoed niet toereikend is, wordt de identificatiecode als ongeldig geregistreerd en is geen elektronische betaling meer mogelijk. De passage wordt dan op dezelfde wijze afgehandeld als bij een voertuig zonder exprespas. De exprespas wordt verkocht bij regionale servicepunten. Een deel van de kosten is in feite de eerste storting voor het tegoed, zodat de exprespas meteen klaar is voor gebruik. Om privacyredenen is ervoor gekozen de exprespas niet te koppelen aan een persoon of kenteken: een uitgegeven exprespas kan in principe in elk voertuig worden gebruikt. De gebruiker dient wel zelf zorg te dragen voor voldoende saldo. Hiervoor kunnen gangbare betaalmiddelen gebruikt worden als een girale overschrijving (onder vermelding van het exprespasnummer), automatische incasso bij bereiken van een drempeltegoed of een kasstorting via het postkantoor. Voor de exprespas worden geen rekeningen verstuurd. De gebruikers dienen echter wel een mogelijkheid te hebben om inzicht te krijgen in hun actuele saldo en de laatste transacties (gemaakte passages en bijschrijvingen). De gedachten gaan uit naar het hiervoor beschikbaar stellen van een speciaal informatienummer (call-centre) en een website. Na inleveren van de exprespas wordt het resterende tegoed gerestitueerd.

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar de integratie van de mobiliteitstarieven en de kilometerheffing; zij voorzagen problemen bij de

integratie van een private heffing (zoals tol) met een publieke heffing als de kilometerheffing.

De mobiliteitstarieven expresbaantarief en toltarief krijgen met het onderhavige wetsvoorstel een publiekrechtelijke basis, waardoor de verstrengeling die de vragenstellers vreesden, niet optreedt. Bij het toltarief kunnen, indien sprake is van samenwerking in enige vorm van PPS, private partners uit de opbrengst het hun toekomende deel ontvangen. Overigens wordt in dit stadium van de ontwikkeling van de kilometerheffing niet gestreefd naar integratie van de beide mobiliteitstarieven in de kilometerheffing. Theoretisch zou dat wel voorstelbaar zijn, maar het zou het wetsvoorstel voor de kilometerheffing nog ingewikkelder maken. Het voorplan bestaat de kilometerheffing te laten fungeren als een vervanger voor de motorrijtuigenbelasting en gedeeltelijk de BPM en de accijnzen op motorbrandstof. Dat past in ons streven lasten, verbonden aan het bezit van een auto, te vervangen door lasten, verbonden aan het gebruik.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of een indicatie kon worden gegeven van de plaatsen rond de vier grote steden waar fysieke ruimte bestaat voor de aanleg van betaalstroken/expresbanen, die geen verslechtering opleveren van de milieukwaliteit van de aangrenzende woon- en werklocaties.

Wij wijzen er op dat de vrije ruimte rond de grote steden beperkt is. Er zal daarom steeds per gebied een afweging moeten worden gemaakt of daar een expresbaan wenselijk, verantwoord en aanvaardbaar is. Daarvoor is ook meer inzicht nodig in de werking van de expresbaan en de daarmee samenhangende effecten. Bij de inrichting van een expresbaan zal uiteraard, als bij iedere nieuwe infrastructuur, moeten worden voldaan aan de geldende wettelijke eisen, inclusief die betreffende de milieukwaliteit. De (voorbereiding van de) besluitvorming is nog niet voltooid, maar het is in elk geval ons voornemen de Tweede Beneluxtunnel en de Verlengde Westrandweg als expresbaan in te richten.

Betaalstrooktarief/expresbaantarief

De leden van de PvdA-fractie hadden twijfels over de toegevoegde waarde die het expresbaantarief zal hebben en zij wilden daarop graag een nadere toelichting.

Zoals wij in de memorie van toelichting reeds hebben aangegeven, is een kenmerk van de expresbaan de keuzemogelijkheid voor de automobilist. Op plekken waar een expresbaan ligt, kan worden gekozen tussen betalen voor de snellere expresbaan of gebruik maken van een parallelle baan zonder betaling, waarbij de hoogte van het expresbaantarief zodanig is vastgesteld dat geen congestie optreedt en dat dus een vlotte afwikkeling mogelijk is. Ten opzichte van een weg met het toltarief is het belangrijkste verschil dat de hoogte van het toltarief is afgestemd op wat ter bekostiging/exploitatie van de weg in kwestie moet worden opgebracht. Daarmee is niet gegarandeerd dat op de tolgeweg geen congestie kan optreden. Anders gezegd: de toegevoegde waarde van het expresbaantarief is gelegen in het feit dat op een baan met het expresbaantarief het verkeer altijd vlot wordt afgewikkeld, terwijl dit tarief alleen maar wordt toegepast op een baan als er een andere baan is die in dezelfde verbinding voorziet en de weggebruiker de gelegenheid krijgt te kiezen tussen de baan voor vlotte afwikkeling tegen betaling of de goedkope baan met kans op congestie. Ons gaat het er nu vooral om via een proef ervaring op te doen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen zich af waarom de automobilist wordt geconfronteerd met drie afzonderlijke tarieven/heffingen. Het toltarief en het betaalstrooktarief hebben betrekking op het genot van extra capaciteit, waarvoor een specifieke betaling redelijk is.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar andere landen in de Europese Unie waar een even verwarrende variatie in tarieven en heffingen bestaat. Wij vrezen geen verwarring, omdat voor het reguliere aanbod van wegcapaciteit de kilometerheffing moet worden betaald, en voor bijzonder aanbod een bijzondere heffing in de vorm van het expresbaantarief of het toltarief. Wat de kilometerheffing betreft kan geen vergelijking met andere landen worden gemaakt, omdat Nederland met de kilometerheffing voor personenauto's voorop loopt.

De leden van de fracties van de PvdA en de ChristenUnie informeerden naar de stand van zaken bij de vier potentiële locaties die voor de betaalstrook/expresbaan in aanmerking komen en hoe de opmerking moet worden gezien dat op een viertal trajecten het betaalstrooktarief wordt ingevoerd om er ervaring mee op te doen. De leden van de PvdA-fractie meenden dat er rond de beoordeling van de pilot meer zekerheid zou dienen te bestaan.

De potentiële plaatsen zijn uit het ambtelijk en bestuurlijk overleg in het kader van het BOR naar voren gekomen. Deze vier locaties zijn beschouwd op mogelijkheden voor proefnemingen met de expresbaan. Bij deze verkenning is onder meer gekeken naar verkeersveiligheid, draagvlak en verkeerskundige effecten. Dit leidde tot het voornemen de Tweede Beneluxtunnel en de Verlengde Westrandweg als expresbaan in te richten. Aan de hand van deze projecten willen wij ervaring opdoen.

De leden van de VVD-fractie vroegen of er voornamelijk niet meer dan vier projecten met een expresbaan komen en of het maximumtarief afhankelijk kan worden gesteld van de lengte van de expresbaan, zodat een maximum tarief per kilometer ontstaat.

Er komen in eerste instantie niet meer dan vier projecten met een expresbaan, omdat wij eerst ervaring op willen doen met deze vorm van beprijzing.

De leden van de CDA-fractie vroegen bevestiging van hun veronderstelling dat de vervanging van «betaalstrook» door: expresbaan louter van cosmetische aard is en voorts naar de houdbaarheid van deze naam gezien de ervaringen met de naam Mobimiles. Ook de leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen naar de vervanging.

De naam «betaalstrook» is gewijzigd om meer te benadrukken dat het niet het betalen vooropstaat, maar de vlotte verkeersafwikkeling op het desbetreffende wegoppervlak. Van de gelegenheid is tevens gebruik gemaakt om het woord strook te vervangen door baan, omdat wij handhaving van een tariefverschil tussen stroken (die per definitie de mogelijkheid aan weggebruikers bieden om van strook te wisselen) weinig reëel achten. Alleen een tariefverschil tussen fysiek gescheiden stroken, die door de scheiding banen worden, lijkt ons passend. Daarmee is de theoretische mogelijkheid voor een tariefverschil per strook verdwenen.

De leden van de CDA-fractie vroegen hoe de regering congestie op expresbanen denkt te voorkomen; met toeritdosering, variabele tarieven of nog andere reguleringsinstrumenten.

De regulering die wij hier bedoelen, is gelegen in de tarieven, dus met een vorm van variabele tarieven.

De leden van de D66-fractie vroegen waarom voor de pilot met expresbanen geen kwantitatieve doelstelling geldt en voorts of er geen gegevens beschikbaar zijn uit andere landen waar al met expresbanen wordt gewerkt.

Wij hebben de beperkte ervaringen in de Verenigde Staten gebruikt bij de vormgeving van de pilot. Gelet op die beperkte ervaringen lijkt het ons in eerste instantie, hetgeen ook past in de stapsgewijze invoering van

mobiliteitstarieven, relevant om inzicht in gedragsveranderingen van weggebruikers te verkrijgen in Nederland. Wij zullen in het verslag op grond van artikel 43, eerste lid, die gedragsveranderingen te zijner tijd uiteraard zoveel mogelijk illustreren aan de hand van kwantitatieve gegevens.

De leden van de fractie van GroenLinks constateerden 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 de weg te gebruiken. In vervolg op deze constatering hebben de leden van de fractie van GroenLinks een aantal vragen gesteld.

De prijsprikkel waar in de vraag op wordt gedoeld, moet vooral worden gezien in relatie tot de beschikbaarheid van een parallelle baan zonder een dergelijk tarief; bij het expresbaantarief heeft de weggebruiker de keus tussen niet betalen (en dus geen gebruik van de expresbaan) met een vrijwel zeker in de file komen of wel betalen met een vlottere doorstroming. De prijs van de expresbaan wordt daarbij vooral bepaald door het verwachte verkeersaanbod. Er is derhalve een verbeterde doorstroming voor de betalende automobilist, en in de eerste tijd na gereedkoming van een expresbaan ook op de parallelle baan. Bij de tariefstructuur wordt geen rekening gehouden met de draagkracht van de gebruiker van expresbanen, die immers ook voor het alternatief kan kiezen. Wij hebben nog geen rekening gehouden met mogelijke compensatie door werknemers. Het onderzoek naar het gedrag van de weggebruiker is daarom een belangrijk onderwerp tijdens de pilot.

De leden van de SP-fractie en van de SGP-fractie verwachtten dat de aanleg van expresbanen extra mobiliteit zal genereren en dat daardoor op andere plaatsen de extra mobiliteit tot nieuwe of grotere bereikbaarheidsproblemen zal leiden.

Wij verwachten dat een nieuwe expresbaan minder extra mobiliteit zal generen dan een «gratis» nieuwe verkeersbaan. De ervaringen met oeververbindingen waarop in het verleden tol is geheven, wijzen dit uit.

Door de leden van de fractie van de ChristenUnie werd er terecht op gewezen dat de omschrijving van expresbanen in de toelichting op dit wetsvoorstel niet overeenkomt met de omschrijving ervan in de toelichting op de begroting. Bij medefinanciering van een baan of weg via PPS-constructies zal steeds het toltarief, zijnde het mobiliteitstarief ter (mede)bekostiging, worden geheven.

De leden van de SGP-fractie veronderstelden 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.

Deze veronderstelling is in zijn algemeenheid juist. Het ruimtebeslag kan daarbij worden beperkt door de expresbaan direct naast de andere rijbanen te plaatsen. Het exacte ruimtebeslag zal in de uitwerkingsfase van de pilot zichtbaar worden.

De leden van de SGP-fractie stelden dat expresbanen alleen in de spits nodig zijn. 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.

Het lijkt ons nuttig proefondervindelijk ervaring op te doen, waarbij kan worden gezien of de hier geuite veronderstellingen wel of niet worden gerealiseerd.

De leden van de SGP-fractie vroegen op welke wijze het aantal expresbanen zal worden vastgesteld en welke criteria daarbij worden gehanteerd.

Wij verwachten door het uitvoeren van pilots met expresbanen inzicht te krijgen in gedragsveranderingen van weggebruikers. Aangezien dit gedrag bepalend is voor het aantal gebruikers van de expresbaan, kunnen wij deze vraag, die geen betrekking heeft op de pilot-fase, nu niet beantwoorden.

Toltarief en private initiatieven

De leden van de PvdA-fractie hadden het idee dat tol in principe voor alle wegenprojecten mogelijk wordt. De leden van de VVD-fractie vroegen zich af hoe de uitspraak dat verdere uitbreiding van tolwegen pas na 2010 reëel is te achten, moet worden gezien, terwijl de leden van de fracties van PvdA, VVD en CDA vroegen naar een tijdsplanning voor wegen die in een samenwerking met private partijen tot stand worden gebracht, gevolgd door tolheffing. De leden van de D66-fractie troffen in de wettekst niet aan dat het toltarief alleen op nieuwe wegen kan worden geheven. Deze leden zagen graag toegelicht waarom na introductie van de kilometerheffing ruimte voor tolheffing wenselijk is. De leden van de fractie van GroenLinks vroegen eveneens naar een tijdsplanning en stelden in dit verband de vraag waaruit de wens is ontstaan tol te heffen op publieke wegen.

In onze algemene visie heeft de overheid tot taak een wegennet van een bepaalde basiskwaliteit te verzorgen. Het kan zijn dat private partijen er wat in zien een weg (of een wegennetwerk) van hogere kwaliteit dan de basiskwaliteit te verzorgen in de verwachting dat gebruikers bereid zijn voor die extra kwaliteit te betalen. Zo kan parallel aan een bestaande baan een baan in samenwerking met private partijen worden aangelegd, waar ter bekostiging/exploitatie het toltarief wordt geheven. Ook hebben wij de mogelijkheid willen openen dit toltarief te gebruiken voor de totstandbrenging van verbeteringen in een wegennetwerk. Dit alles biedt de mogelijkheid kansrijk geachte PPS-projecten op te zetten, waarbij gebruikmakend van de kennis, kunde en creativiteit van marktpartijen, eerder een project van hogere kwaliteit met betrekking tot doorstroming en bereikbaarheid in het verschiet komt. Die mogelijkheid hebben wij niet willen afsluiten voor het geval uiteindelijk geen private partijen bereid zijn hierin te participeren. Over de projecten waar het toltarief als bekostigingsinstrument aan de orde kan zijn, heeft de regering afspraken gemaakt met regionale vertegenwoordigers in 1998 en in het kader van het BOR.

Wat de tijdplanning betreft kan het volgende overzicht worden gegeven. Over de PPS-projecten in het kader van BOR, waaronder de Tweede Coentunnel, Westrandweg, A13/16, A4 tussen Delft en Schiedam en de verbinding A6-A9, is in de BOR-convenanten bepaald dat het rijk een bijdrage van in totaal € 1281 mln voor de projecten ter beschikking stelt. Conform de BOR-convenanten ligt het initiatief voor de totstandkoming van deze projecten bij de marktpartijen. Verwacht wordt dat de projecten Tweede Coentunnel en Westrandweg voor 2010 kunnen worden gerealiseerd. De projecten liggen op schema. Voor de A4 (Delft-Schiedam) zal binnenkort het plan-Norder aan de Tweede Kamer worden toegezonden. De in het kader van de BOR-convenanten beoogde uitvoeringsperiode van de A13/A16 en van de verbinding A6-A9 lijken haalbaar. Over de A4 (Dinteloord-Bergen op Zoom) is in 1998 met de regionale vertegenwoordigers van Noord-Brabant afgesproken dat de provincie Noord-Brabant het initiatief neemt voor het bezien van PPS-mogelijkheden. De provincie

Noord-Brabant heeft inmiddels het rapport-Keijzer uitgebracht, waarin wordt aangegeven dat PPS kansrijk is. Op korte termijn zal overleg plaatshebben tussen het rijk en de provincie Noord-Brabant om de nodige vervolgstappen in kaart te brengen. Uitvoering van het project in 2004–2006 lijkt haalbaar. Over de A2 (Passage Maastricht) is in 1998 met de regionale vertegenwoordigers van Limburg afgesproken dat de regio het initiatief neemt om de PPS-mogelijkheden voor het project in kaart te brengen. Het rapport hierover wordt binnenkort verwacht. Hierover zullen vervolgspraken worden gemaakt.

De leden van de PvdA-fractie vroegen naar mogelijke complicaties met Europese aanbestedingsrichtlijnen.

De PPS-projecten dienen met in achtneming van de Europese aanbestedingsrichtlijnen te worden aanbesteed. Het kenniscentrum voor PPS van het ministerie van Financiën heeft inmiddels in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat een handleiding «PPS en aanbesteden» uitgebracht om duidelijkheid m.b.t de richtlijnen te scheppen en onnodige complicaties te vermijden.

De leden van de PvdA-fractie wilden weten wie te zijner tijd de hoogte van de toltarieven bepaalt en welke factoren daarbij een rol spelen. De leden van de fractie van de VVD opperden de gedachte van een maximum voor het toltarief per kilometer.

De beheerder van de weg in kwestie bepaalt de hoogte van het toltarief. Voor projecten waar het Rijk beheerder zal zijn, zijn wij voornemens bandbreedtes voor de hoogte van het toltarief met de participerende private organisatie af te spreken. De factoren die daarbij onder meer een rol spelen, hebben betrekking op het doel van het project namelijk een hogere kwaliteit voor de bereikbaarheid/doorstroming te kunnen bieden. De hoogte hangt onder meer af van de omvang van participatie in de kosten van totstandbrenging, de periode van exploitatie en zaken als verkeersintensiteit.

Het toltarief moet volgens de leden van de VVD-fractie alleen gelden voor nieuwe en extra infrastructuur, waarbij tol als (mede)financieringsmiddel wordt gekozen.

Het is inderdaad onze bedoeling dat het toltarief geldt ter (mede)-financiering van nieuwe en extra infrastructuur. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is dat als zodanig aangegeven.

Ter beantwoording van een desbetreffende vraag van de leden van de VVD-fractie merken wij op dat het de bedoeling is het toltarief te heffen ter financiering van het specifieke project.

De leden van de VVD-fractie informeerden naar de resultaten van de Commissie-Brinkman. De leden van de CDA-fractie voegden hier de vraag aan toe op welke wijze zal worden bewerkstelligd dat PPS-projecten in de toekomst voortvarend van de grond zullen komen. Zij dachten aan betere randvoorwaarden voor private partners. Voorts wilden zij weten of niet zal worden afgeweken van de minimumeis voor private participatie, te weten een substantiële bijdrage van 40%.

Naar aanleiding van het plan «Doorstroomroute A4» van VNO/NCW en anderen, gevolgd door een advies daarover van de Commissie-Brinkman, hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de voorzitter van VNO/NCW op 13 november 2000 een convenant gesloten voor verdere verbetering van de doorstroming op de A4-corridor. Naar aanleiding van het convenant is de Commissie-Blankert ingesteld. Het regeringsstandpunt betreffende het advies van de Commissie-Blankert zal op korte termijn worden bekendgemaakt. Het Rijk zal daarbij samen met de regio-

nale partners het initiatief nemen om verder invulling te geven aan de prioritaire onderdelen.

De leden van de VVD-fractie wilden weten of in het onderzoek van de Commissie-Brinkman ook wordt gekeken naar de mogelijkheid van het instellen van een «landelijke private tolmaatschappij». Tevens vroegen zij wat naar het oordeel van de regering over zo'n maatschappij. In deze fase zijn er nog geen concrete plannen om een landelijke private tolmaatschappij op korte termijn te introduceren. In het vervolg van de Commissie-Blankert zal worden gezien hoe een in het onderzoek van de Commissie-Blankert te berde gebracht beeld van een mobiliteitsmarkt het best kan worden ingericht. Verschillende modellen van een mobiliteitsmarkt zullen daarbij tegen elkaar worden afgewogen. Daarbij kan ook het model van een landelijke private tolmaatschappij een rol spelen.

De leden van de CDA-fractie wilden weten op welke wijze zal worden bewerkstelligd dat de voorgenomen PPS-constructies voortvarend van de grond komen, en voorts of er bijvoorbeeld wordt gewerkt aan betere (rand)voorwaarden voor private partners.

De aanbesteding van de HSL-infraprovider is inmiddels met succes afgerond, terwijl de aanbesteding van het HSL-Zuid vervoerscontract in een vergevorderd stadium is. Een van de belangrijkste lessen die bij de ontwikkeling van PPS-contracten tot nu toe kon worden geleerd betreft de betrouwbaarheid van de overheid als belangrijke factor voor de private partijen. Een betrouwbare overheid betekent bijvoorbeeld dat bij projecten waar verschillende overheden betrokken zijn, deze eerst op één lijn moeten komen, voordat samenwerking met private partijen überhaupt mogelijk is. Om hierin te voorzien is inmiddels het instrument van een publiek-publieke overeenkomst ontworpen. In het algemeen geldt dat overheid en bedrijfsleven beiden nog moeten wennen aan de nieuwe rollen, onzekerheden en andere manieren van omgaan met risico's. Om de bestaande onzekerheden te verkleinen heeft het kenniscentrum voor PPS van het ministerie van Financiën in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat bijvoorbeeld de handleiding inzake aanbesteden uitgebracht. In de komende jaren is het voornaamste streven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat erop gericht de nu nog bestaande onzekerheden te verkleinen door bij concrete projecten de nodige ervaring op te doen.

De leden van de CDA-fractie wilden weten hoe zal worden gegarandeerd dat er in tegenstelling tot een project als de Betuweroute, niet zal worden afgeweken van de verlangde private participatie van tenminste 40%. Bij PPS-tolprojecten van het Rijk wordt als algemene lijn een substantiële bijdrage van private partijen aangehouden. Voor de BOR-projecten wordt uitgegaan van een bijdrage in de orde van 40%.

De leden van de fractie van GroenLinks wilden weten in hoeverre overwegingen als het terugverdienen van gedane investeringen via het principe de gebruiker betaalt, het afremmen van mobiliteit op bedoelde wegen op bepaalde tijdstippen en/of het bereiken van een «modal shift» naar andere modaliteiten een rol gespeeld bij het voorstel inzake het toltarief? Het instrument van tol achten wij wenselijk om op delen van het wegennetwerk via private bijdragen (eerder) een hogere kwaliteit van het wegennetwerk te kunnen realiseren, hetgeen vervolgens gepaard gaat met het terugverdienen van de gedane investeringen.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen of er alleen de mogelijkheid wordt geboden op nieuwe wegen tol te heffen, en informeerden naar de afweging rond de nadelen van het heffen van tol op bestaande wegen. Voorts informeerden zij ons standpunt ten aanzien van PPS bij wegen?

Het instrument van tol is bedoeld om de kwaliteit van het wegennetwerk verder te verbeteren. Dergelijke verbetering is in de regel aan de orde bij nieuwe wegen. In een beperkt aantal gevallen kan het nodig zijn vanuit het operationeel beheer de tol uit te breiden tot de direct aansluitende wegen of banen, bijvoorbeeld om voor de weggebruiker de tolweg en de alternatieve tolvrije route duidelijk te scheiden. Het onderhavige wetsvoorstel biedt hiervoor de mogelijkheid. Bij de projecten waar PPS kansen biedt, streven wij PPS-constructies na.

De leden van de GroenLinks-fractie wilden een oordeel over gedeeld eigendom van wegen.

Een succesvolle PPS-constructie vereist heldere afspraken over rechten en plichten van de contractpartners die worden vastgelegd in het PPS contract. In dit verband spreekt ons de figuur van mede-eigendom, waarop in de vraag waarschijnlijk wordt gedoeld, niet direct aan. Die helderheid is meer gediend met rechtsfiguren als de vestiging van het recht van opstal.

De leden van de GroenLinks-fractie voegen een oordeel over de mogelijkheid voor private partijen wegen die via PPS zijn gefinancierd, te exploiteren en te onderhouden. Tevens wilden zij weten hoe lang een private partij een via PPS gefinancierde weg kan blijven exploiteren.

Om de kansen voor private inbreng in de projecten te vergroten, wordt het wenselijk geacht ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud en financiering in één pakket aan de markt te bieden. Daardoor verkrijgen private partijen de mogelijkheid om de totale kosten van het PPS-project te optimaliseren en de maximale meerwaarde van de private inbreng te realiseren. Dergelijke PPS contracten zijn langlopende contracten. Gedacht wordt aan een exploitatieduur van 15 tot 30 jaar.

De leden van de fractie van GroenLinks vroegen in hoeverre het met dit wetsvoorstel mogelijk wordt op wegen die via een vorm van publiek-private samenwerking (PPS) worden gerealiseerd, een deel of het geheel van de inkomsten ten goede te laten komen aan private partijen als medefinanciers van de aanleg dan wel onderhoud van infrastructuur, of ten goede van andere overheden dan de Rijksoverheid.

Dit wetsvoorstel biedt daartoe alle ruimte. De mate waarin en de wijze waarop die opbrengsten ten goede zullen komen aan private financiers en medeoverheden, zal vooral afhankelijk zijn van de PPS-afspraken ter zake. Dat laatste regelt dit wetsvoorstel niet, zo merken wij ook in reactie op een vraag van de leden van de D66-fractie op.

De leden van de ChristenUnie-fractie wilden weten op welke wijze wordt gewaarborgd dat het algemeen belang voldoende prioriteit wordt gegeven en voorts of aanleg door private financiers niet tot gevolg heeft dat aan de inpassing slechts minimale eisen zullen worden gesteld. De leden van de SGP-fractie voegden hier aan toe een diffuse vermenging van taken te vrezem, alsmede een doorkruising van overheidsbeleid.

Het is heel reëel na te denken over mogelijke spanningen tussen de doelstellingen van het bedrijfsleven en de doelstellingen van de overheid. In het te sluiten PPS-contract worden tegen deze achtergrond de functionele eisen vastgelegd, alsmede duidelijke afspraken, onder andere over een heldere taak- en risicoverdeling tussen de partijen. Het doel van deze samenwerking blijft het realiseren van meerwaarde, zowel voor de overheid als ook voor het bedrijfsleven. Per project moet worden bezien of deze meerwaarde door een PPS-constructie kan worden bereikt. Indien dat bij een project niet het geval blijkt te zijn, is PPS niet het geschikte instrument om het project te realiseren.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen zich af of het wetsvoorstel wel voldragen is op het onderdeel tol.

Het wetsvoorstel biedt de wettelijke basis om velerlei potentieel kansrijke PPS-constructies mogelijk te maken. Naarmate de verschillende PPS-projecten meer gestalte krijgen en daarbij zou blijken dat met het geven van minder vrijheden hetzelfde doel kan worden bereikt, ligt wetsaanpassing in de rede.

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

In beginsel is er altijd een alternatieve route, zo merken wij op.

De leden van de SGP-fractie vroegen ons oordeel over de overheidsverantwoordelijkheid bij toepassing van PPS-constructies.

De overheid blijft ook bij PPS verantwoordelijk voor vraagstukken van ruimtelijke ordening, milieu en inpassing van nieuwe of aangepaste infrastructuur. Het rijk legt in het PPS-contract tegen deze achtergrond de functionele eisen van een project vast.

De leden van de SGP-fractie vroegen zich af of voor het rijden op een tolweg zowel het toltarief als de kilometerheffing verschuldigd zal zijn.

Omdat deze twee heffingen een verschillend doel dienen, kunnen zij naast elkaar bestaan. Naar ons inzicht zullen beide heffingen dan ook verschuldigd zijn als op een tolweg wordt gereden.

§ 4. De werking van mobiliteitstarieven

De leden van de PvdA-fractie vroegen welke gevolgen de toepasselijkheid van afdeling 3.5.6 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) op de besluitvorming over betaalpoorten heeft.

Volgens artikel 3:30 van de Awb wordt een ontwerp-besluit opgesteld, waarvan mededeling wordt gedaan door terinzagelegging, kennisgeving in een of meer daarvoor in aanmerking komende dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen en – op basis van artikel 32, eerste lid, tweede volzin, van het onderhavige wetsvoorstel – kennisgeving in de Staatscourant. Alvorens daartoe over te gaan wordt schriftelijk kennis gegeven van het voornemen aan de betrokken andere bestuursorganen, die in de gelegenheid worden gesteld advies uit te brengen. Naar aanleiding van het uitbrengen van het ontwerp-besluit kan eenieder tegen het ontwerp schriftelijk bedenkingen inbrengen. Dit geldt ook voor provinciale staten en de raden van de betrokken gemeenten. Vervolgens dient het besluit tot aanwijzing van de plaats van de poort zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk zestien weken na het doen van de zojuist bedoelde kennisgeving, te worden genomen.

De leden van de PvdA-fractie waren benieuwd naar de grondslag van het maximum van € 7. Zij voegden daar de vraag aan toe waarom wordt gedacht dat het tarief doorgaans onder dit maximum zal liggen.

De berekeningen voor het expresbaantarief hebben reistijdwinst, waardeering hiervan door verschillende groepen weggebruikers en de gewenste bezettingsgraad van de expresbaan. Op basis van deze factoren zou uit de berekeningen een tarief in de spits voortvloeien van € 2 tot € 3. Dit is ook de hoogte die wij voornemens zijn toe te passen tijdens de spitsen, terwijl daarbuiten – dus het grootste gedeelte van de tijd – het tarief op een lager niveau zal liggen. Het maximum is vastgesteld als een zekerheid biedende bovengrens voor weggebruikers, waarbinnen voldoende ruimte wordt geacht om te kunnen sturen als toch een groter aantal expresbaangebruikers zou toestromen dan verwacht.

De leden van de PvdA-fractie informeerden naar andere motieven dan reistijdwinst voor het gebruik van de expresbaan.

Ervaringen in de Verenigde Staten leren dat kwaliteit, status en gepercipiëerde reistijdwinst kunnen leiden tot een grotere bereidheid tot betaling dan op grond van objectieve factoren wordt voorspeld. De pilots zijn mede bedoeld om te ervaren of deze elementen – en zo ja in welke mate – ook in ons land een rol spelen Nederland.

De leden van de PvdA-fractie hadden de opmerking over de prikkel tot afremming van de vraag niet begrepen, omdat de expresbaan toch strekte tot snellere doorstroming voor degenen die bereid waren voor een kortere reistijd te betalen.

De drukte op de expresbaan wordt gereguleerd via het prijsinstrument. Als teveel mensen van de expresbaan gebruik willen maken, kan er file ontstaan. Als zich dat zou voordoen, geeft dit aanleiding de prijs te verhogen. De vraag naar wegcapaciteit op die specifieke plek wordt dan afgeremd, en een deel van degenen die aanvankelijk voor de expresbaan opteerden, zal dan een andere keuze maken. Juist om een snellere doorstroming voor groepen weggebruikers te kunnen bieden wordt dus de vraag naar wegcapaciteit met het prijsinstrument gestuurd.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of bij de introductie van tolwegen ook met mogelijk sluipverkeer rekening moet worden gehouden en zo ja, of de compenserende maatregelen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat betaald worden.

Waar de tolprojecten veelal een capaciteitsuitbreiding inhouden, is de kans groter dat verkeer dat nu elders verkeersdruk veroorzaakt, wordt aangetrokken naar de tolgeweg. Een tolproject mag overigens niet ten koste gaan van de (basis)kwaliteit van het gebied eromheen. De kosten wegens compenserende maatregelen van welke aard ook zijn onderdeel van de kosten van het (tol)project.

De leden van de PvdA-fractie vroegen om een verduidelijking van de concrete betekenis van de wens die wordt uitgesproken voor «speciale aandacht aan de totstandkoming van transferia».

In de memorie van toelichting is aangegeven dat met behulp van de regionale mobiliteitsfondsen de regionale besturen in staat zijn om voldoende flankerende maatregelen te treffen. De medeoverheden dragen hiervoor de verantwoordelijkheid. De speciale aandacht voor de totstandkoming van transferia is gevraagd, omdat transferia een uitgelezen mogelijkheid bieden om de overstap naar het openbaar vervoer te vergemakkelijken.

De leden van de VVD-fractie toonden zich bevreesd voor een wildgroei aan betaalsystemen en vroegen naar de zeggenschap van de Tweede Kamer bij het aanwijzen van plaatsen van betaalpoorten voor enerzijds het betaalstrooktarief en anderzijds het toltarief.

De ministeriële regeling, bedoeld in artikel 6, derde lid, tweede volzin, is het middel om zulke wildgroei te voorkomen. Verder biedt het periodieke overzicht aan de Staten-Generaal, als geregeld in artikel 31, het aanknopingspunt voor gemeen overleg over het aantal plaatsen voor betaalpoorten voor het expresbaantarief. Voor een wettelijke waarborging van zeggenschap over de plaatsaanwijzing voor poorten voor het toltarief hebben wij in de bijgaande nota van wijziging een voorziening getroffen.

Tariefsystematiek

De leden van de VVD-fractie wierpen de benaming «betaallocatie» op in plaats van betaalpoort, welke naam zij onjuist achten, omdat het volgens hen niet per definitie een betaalpoort hoeft te zijn.

Met de leden van de VVD-fractie zij wij het eens dat «betaalpoort» niet een allesdekkende benaming is. Bij het zoeken naar herkenbaarheid voor de

burger is gekozen voor het woord poort, vanwege de associatie met historische (stads)poorten, waar veelal ook vormen van passageheffingen verschuldigd waren. In dit licht kan duidelijk worden dat het onderdeel «betaal» in ons woord «betaalpoort» iets minder gewicht heeft gekregen. Sterker nog: wie bij het rijden door de betaalpoort niet op elektronische wijze op aangifte voldoet, doet op dat moment alleen maar aangifte, terwijl de betaling later zijn beslag krijgt. Zuiverder zou dus zijn geweest de benaming aangiftepoort, maar ook aan die naam waren bewaren verbonden. Voor waar het ons om ging, is in onze taal geen passend woord beschikbaar. Als belastbaar feit is bedoeld het in de lengterichting van de weg rijdend passeren van denkbeeldige dwarsstreep over de weg. In jargon wordt dit ook wel genoemd: het snijden van de raai. Ten tijde van de beleidsvoorbereiding werd veelal gesproken over het passeren van een heffingspunt, waarbij sommigen opmerkten dat een punt geen afmeting bezit. Het weglaten van het woord «poort» spreekt ons niet onmiddellijk aan, terwijl onze voorkeur voor plaats of voor plek valt te lezen in artikel 3, eerste lid, waar niet staat: «de locatie van een betaalpoort», maar: *de plaats van een betaalpoort*. Deze vraag van de leden van de VVD-fractie heeft ons er wel toe gebracht dat wij ons gaan bezinnen over een passender en meer aansprekende naamgeving. Voor de mondelinge behandeling van het wetsvoorstel – die hopelijk nog deze maand kan plaatshebben – zullen wij de Kamer hierover berichten.

Zoals in de memorie van toelichting (blz. 9, tweede volle alinea) al is gesteld, zullen houders van voertuigen met een buitenlands kenteken de mobiliteitstarieven eveneens verschuldigd zijn, zo merken wij in reactie op een desbetreffende vraag van de leden van de VVD-fractie op.

De leden van de VVD-fractie informeerden naar het bestaan van ontheffingen voor bepaalde beroepsgroepen zoals bijvoorbeeld ambulances, openbaar vervoer, motorrijders, gehandicapten. Zo ja, voor welke groepen?

Artikel 7 biedt de mogelijkheid van vrijstellingen. Over toekennen van vrijstellingen hebben wij nog geen standpunt bepaald, maar wij streven terughoudendheid terzake na.

De VVD-fractie vond dat de tarieven zouden moeten worden teruggesluisd naar het Infrastructuurfonds (expresbaan) dan wel naar specifieke projecten.

In de door ons ondertekende BOR-convenanten is vastgelegd dat de opbrengst van de expresbanen tijdens de proef zal worden gestort in de regionale mobiliteitsfondsen.

Maatregelen tegen sluipverkeer

Zal het introduceren van mobiliteitsremmende maatregelen op het onderliggend wegennet niet een forse belemmering, een aantasting van de plaatselijke verkeersfunctie, betekenen voor het lokale verkeer dat geheel afhankelijk is van het onderliggend wegennet, zo vroegen de leden van de SGP-fractie, terwijl ook de leden van de SP-fractie zich bezorgd toonden voor verschuiving van bereikbaarheidsproblemen naar andere wegen, na het gereedkomen van een nieuwe weg of van capaciteitsuitbreiding van een bestaande weg.

Het probleem van het sluipverkeer speelde vooral een rol bij het spits-tarief. Het gaan heffen op een bepaald punt op een reeds bestaande weg leidt immers tot verschuivingen in de routekeuze van de weggebruiker om het heffingspunt te vermijden. Zoals in de memorie van toelichting werd vermeld, waren de sluipverkeerwerende maatregelen dan ook specifiek op het spits-tarief gericht. In het geval van de expresbanen en tolwegen ligt dit anders. Hier wordt nieuwe infrastructuur en dus een alternatief voor de

weggebruiker gecreëerd. Gebruikers van bestaande wegen worden hierbij niet gestimuleerd om een andere route te kiezen. Er zal derhalve geen forse belemmering optreden voor het lokale verkeer, omdat het aantal verkeersremmende maatregelen zeer beperkt zal zijn.

De leden van de SGP-fractie vroegen naar de mogelijkheden om lokaal bestemmingsverkeer vrij te stellen van tolheffingen als ook op het onderliggend wegennet betaalpoorten worden geplaatst.

In geval een provincie, gemeente of waterschap gebruik zou maken van de mogelijkheid die artikel 22 biedt, ligt de afweging van de in het geding zijnde belangen besloten in het besluit tot vaststelling van de desbetreffende verordening. Een specifieke vrijstelling voor bestemmingsverkeer naar een bestemming dat via de tolweg wordt ontsloten, spreekt niet direct aan. In theorie biedt artikel 7 hiervoor ruimte, maar of gebruikmaking daarvan passend is, zou nader moeten worden bekeken.

De leden van de SGP-fractie informeerden 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.

Gezien het feit dat sluipverkeerwerende maatregelen vooral samenhangen met de invoering van het spitstarief, ligt het niet in de rede om ten aanzien van het onderliggende wegennet harde criteria op te nemen over de veiligheid, de intensiteit van het verkeer en de geluidsbelasting. Het is uitdrukkelijk niet de verwachting dat de intensiteit op het onderliggende wegennet als gevolg van de aanleg van expresbanen en tolwegen zal toenemen.

§ 5. Evaluatie en effecten

De leden van de D66-fractie vroegen zich af waarom in de memorie van toelichting geen evaluatie van het instrument toltarief is voorzien. In het wetsvoorstel is een specifiek evaluatieartikel (artikel 43) voorzien en een algemeen evaluatieartikel (artikel 44). Het specifieke evaluatieartikel is opgenomen om op kortere dan gebruikelijke termijn – en voordat tot uitbreiding van het aantal expresbanen wordt overgegaan – inzicht te hebben in de effecten van het expresbaantarief. Bovendien is in dat artikel bij voorbaat al aangegeven over welke effecten in elk geval duidelijkheid moet bestaan. Een vergelijkbaar artikel voor het toltarief leek ons niet nuttig, omdat de eerste tolweg of -baan naar verwachting niet voor 2006 geopend zal worden en de effecten daarvan op zijn vroegst eerst enige jaren later zinvol gezien kunnen worden. Evaluatie van het toltarief vormt dus een onderdeel van de latere evaluaties op grond van artikel 44 van het wetsvoorstel.

De leden van de SGP-fractie informeerden wat nu precies de evaluatiecriteria zijn voor het vaststellen van het al dan niet geslaagd zijn van de expresbanen en de overige tolheffingen.

De criteria voor de eerste evaluatie van het betaalstrooktarief zijn opgenomen in artikel 43, tweede lid, onderdelen a tot en met e, van het wetsvoorstel. Ze zijn verder uitgewerkt in een werkplan en een uitgebreid evaluatieprogramma die in oktober 2000 aan de Tweede Kamer toegezonden zijn (Kamerstukken II 2000/2001, 27 165, nr. 13). Er zijn geen kwantitatieve criteria voor de beantwoording van de vraag wanneer de proefnemingen geslaagd zijn. Het voornaamste doel van de proefnemingen met een expresbaan is immers om inzicht te verkrijgen in gedragsveranderingen van weggebruikers. Op basis van de evaluatie kan over de verdere invoering van expresbanen een beslissing worden genomen. De Tweede Kamer zal bij deze beslissing worden betrokken.

Naar verwachting zal de eerste tolweg of -baan niet voor 2006 worden geopend. Evaluatiecriteria voor het toltarief zijn nog niet ontwikkeld.

Gevolgen voor bedrijfsleven en milieu

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

De lokale milieu-effecten van de expresbaan zijn afhankelijk van onder andere de fysieke inrichting van de expresbaan. Zoals eerder opgemerkt, verwachten wij dergelijke effecten bij het expresbaantarief niet of nauwelijks. Niettemin zijn de gevolgen voor de geluidsbelasting nadrukkelijk onderdeel van de evaluatie. In het kader van de evaluatie zal worden onderzocht of er sprake is van een verandering in de verkeersstromen op de hoofdweg en het daarmee samenhangende onderliggende wegennet. Hiervoor zullen de situaties voor en na ingebruikname van de expresbaan worden onderzocht door meting van de verkeersintensiteiten en de samenstelling van het verkeer. Indien dan een verandering in verkeersstromen is vastgesteld, zal vervolgens door berekening worden geconcludeerd of dit leidt tot een verandering van de geluidhindersituatie. Mocht in tegenstelling tot de verwachtingen blijken dat sprake is van een verslechtering van de geluidhindersituatie, dan zal bij een positief besluit over voortzetting van de expresbaan door middel van uitgebreid akoestisch onderzoek moeten worden nagegaan hoe aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan.

Het was de leden van de fractie van de ChristenUnie overigens niet duidelijk waarop de stelling is gebaseerd dat iedere tijdwinst van 10 minuten een vervoerder per auto circa € 5,5 zal opleveren. Deze stelling is gebaseerd op onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer naar de reistijdwaardering.

§ 6. Regionale mobiliteitsfondsen

De leden van de PvdA-fractie en de leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen hoe wordt gegarandeerd dat 2/3 van de fondsen is bestemd voor openbaar vervoer.

In de BOR-bestuursovereenkomsten is vastgelegd dat regionale partijen zich bereid verklaren het totaal aan beschikbare middelen in het mobiliteitsfonds grotendeels te reserveren voor openbaar vervoerprojecten.

De leden van de PvdA-fractie stelden de vraag of voor elk van de vier regio's kan worden aangegeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de (vermoedelijke) besteding van de rijksbijdrage, plus eigen bijdrage, aan projecten voor het openbaar vervoer. In dit verband vroegen de leden van de VVD-fractie naar de beschikbare gelden in de mobiliteitsfondsen van de drie regio's en naar een overzicht van de uitgaven per fonds en naar de resultaten, terwijl de leden van de D66-fractie naar de meest recente gegevens over de (voorgenomen) aanwending van de vier regionale mobiliteitsfondsen vroegen, teneinde bevestigd te zien dat 2/3 van de fondsen voor openbaar vervoer wordt bestemd.

In de BOR-bestuursovereenkomsten is vastgelegd dat de beheerder van het desbetreffende mobiliteitsfonds jaarlijks voor 1 april een financieel verslag over het voorgaande jaar aan de minister van Verkeer en Waterstaat uitbrengt over de besteding van de middelen van het fonds. Dit

financieel verslag zal vergezeld gaan van een accountantsverklaring. De eerste keer dat zo'n financieel verslag wordt uitgebracht, zal 1 april 2002 zijn.

De leden van de VVD-fractie stelden de vraag hoeveel mobiliteitsfondsen worden verwacht.

Op dit moment zijn er vier mobiliteitsfondsen in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Er bestaan geen concrete plannen om dit aantal uit te breiden.

De leden van de VVD-fractie vroegen waar de voeding van de fondsen vandaan komt, verdeeld over Rijk, provincie en gemeenten.

De regio (provincie, kaderwetgebied en gemeenten) voedt het fonds. Het Rijk verdubbelt de inleg van de regio tot een maximum van f 250 mln.

De leden van de VVD-fractie stelden de vraag hoe het stortingsverloop tot nu toe is geweest, uitgesplitst naar naam en datum. De leden van de fractie van de ChristenUnie vroegen naar de stand van zaken met betrekking tot de (rijksbijdragen aan) de regionale mobiliteitsfondsen.

Eind 2000 heeft het Rijk een eerste tranche gestort van f 125 mln in elk van de fondsen van de regio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Bij brief DGP/VI/U.0102060 heb ik de Kamer laten weten voornemens te zijn nog dit jaar de tweede tranche te storten, mits de regio's hun aandeel gestort hebben.

De leden van de VVD-fractie stelden de vraag of de regering met hen van mening is dat de mobiliteitsfondsen geen automatische structurele voeding dienen te krijgen.

Wij hebben geen zeggenschap over de al dan niet automatische structurele voeding door provincies en/of gemeenten. Er bestaan, voor zover wij weten, geen concrete voornemens voor een automatische structurele voeding.

Het is ons niet duidelijk waarom de leden van de VVD-fractie vinden dat de opbrengsten van de proeven met betaalstroken geen doorwerking mogen hebben naar de mobiliteitsfondsen. De mobiliteitsfondsen zijn bedoeld voor regionale projecten die de totale verkeersproblematiek in de regio's verminderen. Gelet daarop, ontgaat het ons waarom opbrengsten van de mobiliteitstarieven niet aan deze fondsen ten goede zouden mogen komen. Integendeel, zoals ook uit paragrafen 6 en 7.1 van de memorie van toelichting zal zijn gebleken, ligt het juist voor de hand dat de fondsen ook gevoed kunnen worden met (een deel van de) opbrengsten van mobiliteitstarieven. Wij hebben dan ook hiervoor aangegeven dat in de BOR-convenanten is bepaald dat tijdens de pilotperiode met expresbanen de opbrengst zal worden gestort in de regionale mobiliteitsfondsen. Daarentegen zal de opbrengst van het toltarief – als instrument ter medebekostiging – beschikbaar komen voor de publieke en private partners die hebben gezorgd voor de totstandbrenging van het project. Vermindering van de verkeersproblematiek in de regio blijft ook na verwijdering van het spitstarief uit het wetsvoorstel van belang. Derhalve blijven ook na verwijdering van het spitstarief uit het wetsvoorstel regionale mobiliteitsfondsen van belang. Dit laatste merken wij ook naar aanleiding van de daarop betrekking hebbende vraag van de leden van D66-fractie op.

Op een vraag van de leden van de CDA-fractie naar de gevolgen van het niet-doorgaan van het spitstarief voor de regionale mobiliteitsfondsen, merken wij op dat het overleg hierover nog niet tot afronding is gekomen.

De leden van de CDA-fractie vroegen kwantitatief onderbouwd aan te geven hoe zal worden gegarandeerd dat de hoogte van de fondsen afdoende zal zijn om de regio's in staat te stellen de regionale effectief mobiliteitsproblemen effectief te bestrijden. Een dergelijke garantie is – waar het hier zo sterk afhangt van politieke visies en bestuurlijke oordelen – niet te geven.

De leden van de CDA-fractie vroegen in het licht van het voornemen de kilometerheffing op het gehele land betrekking te laten hebben, naar de voornemens ten aanzien van extra gelden voor andere regio's. Ook de leden van de ChristenUnie vroegen hiernaar. Wij hebben het gelet op aard en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek wenselijk gevonden dat met de mede-overheden in de Randstad een extra inspanning wordt verricht.

De leden van de D66 fractie stelden de vraag in hoeverre en hoe bij de toekenning van gelden ten behoeve van de mobiliteitsfondsen per 1-1-2001 een voorbehoud is gemaakt met het oog op de wettelijke verandering en, vooral, de eventuele regels (amvb) inzake voorwaarden, voorschriften en verantwoording, zoals bedoeld in artikel 30. In de BOR-bestuursovereenkomsten is opgenomen dat de besteding van de rijksbedragen wordt beperkt tot infrastructurele voorzieningen, dat eventuele extra exploitatielasten voor het openbaar vervoer niet ten laste komen van deze rijksbijdragen en dat de minister van Verkeer en Waterstaat een model vaststelt met nadere regels voor het financieel verslag en de accountantsverklaring. Over dit model ben ik nog in gesprek met de fondsbeheerders.

De leden van de D66-fractie stelden de vraag 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». Dit is niet meer aan de orde voor zover het de proeven met het spitstarief betreft. Wat de proeven met expresbanen betreft zal de opbrengst worden gestort in het mobiliteitsfonds van de regio waarin de expresbaan is gelegen.

De leden van de fractie van D66 wilden weten of tegenover de opbrengst van het toltarief op delen van het hoofdwegennet ook een even groot bedrag wordt gestort in het in aanmerking komende regionale mobiliteitsfonds. Nee, dat zou het karakter van het toltarief als een bekostigingsheffing miskennen.

De bestemming in algemene zin van de gelden die worden geheven via mobiliteitstarieven – de leden van de fractie van GroenLinks vroegen daarnaar – is wat het expresbaantarief betreft eerder in paragraaf 7.4 van het algemene deel van de memorie van toelichting aangegeven, te weten de regionale mobiliteitsfondsen. De bestemming van de (netto-)opbrengst van het toltarief van een weg in beheer bij het Rijk, is ingevolge artikel 28 het Infrastructuurfonds. Provincies, gemeenten of waterschappen die tol heffen op wegen die bij hen in beheer zijn, kunnen zelf bepalen wat de uiteindelijke bestemming van hun opbrengsten is.

Hoewel het wetsvoorstel dat niet uitdrukkelijk regelt, bestaat er inderdaad de mogelijkheid, zoals de leden van de fractie van GroenLinks vroegen, dat externe kosten in het bijzonder via de stichtingskosten uiteindelijk worden doorberekend in het mobiliteitstarief.

De leden van de SP-fractie en de leden van de fractie van de ChristenUnie stelden de vraag waarom de opmerking dat 2/3 van de fondsen is bestemd voor openbaar vervoer, niet in de wetstekst is opgenomen, en of dit één van de criteria wordt in de amvb. De leden van de SP-fractie en de SGP-fractie voegden hier de vraag aan toe of het mogelijk en wenselijk is om van de mobiliteitsfondsen een bepaald percentage vast te leggen voor investeringen in het fietsgebruik.

De regering heeft het bestemmen van 2/3 van de fondsen voor openbaar vervoer niet zodanig wenselijk geacht dat dit percentage ook in de wettekst is opgenomen. De afweging voor de besteding van gelden uit de mobiliteitsfondsen kan het beste geschieden binnen de regio op basis van hun integrale verkeers- en vervoersplanning. Gelet daarop vinden wij het evenmin wenselijk vast te leggen dat 10% van de fondsen wordt bestemd voor investeringen in fietsinfrastructuur.

De leden van de fractie van de ChristenUnie, wilden graag weten wanneer de in het tweede lid van artikel 30 genoemde algemene maatregel van bestuur gereed zou zijn.

De regering beoogt de voorschriften die bij deze algemene maatregel van bestuur kunnen worden gesteld, gereed te hebben op het moment dat het wetsvoorstel in werking treedt.

De leden van de SGP-fractie stelden dat verschillende regio's zich verantwoordigd hebben getoond op het in zekere zin eenzijdig terug komen op de gemaakte afspraken door het schrappen van het spitstarief. De leden van deze fractie vroegen hoe hier verder mee wordt omgegaan, zeker nu de opbrengst uit het spitstarief is weggefallen.

In bestuurlijk overleg heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het schrappen van het spitstarief toegelicht. De betrokken regio's hebben zich daarbij bereid getoond medewerking te verlenen aan de nadere uitwerking van kilometerheffing.

Met het schrappen van de proeven met het spitstarief zijn ook de daaruit eventueel voortvloeiende opbrengsten vervallen en daarmee deze voeding van de mobiliteitsfondsen. Dit is nog onderwerp van gesprek met de regio's.

De veronderstelling van de leden van de SGP-fractie dat de regio Utrecht voluit betrokken wordt bij de huidige planvorming en de gelijke verdeling van gelden, is juist.

De leden van de SGP-fractie vroegen of de verantwoordelijkheid voor de zorg voor de overzetveren niet uitdrukkelijk verankerd kan worden in dit wetsvoorstel.

Zoals reeds in eerdere brieven aan de Kamer is medegedeeld, zijn bij de voorbereiding van de Wet Herverdeling Wegenbeheer overzetveren opgevat als schakels in een wegennet, net als bruggen en tunnels. Aan een wettelijke regeling van verantwoordelijkheden voor overzetveren denken wij niet. Afgezien daarvan lijkt het onderhavige wetsvoorstel daar niet een goed kader voor te bieden.

§ 7. Financiële gevolgen van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie wezen op het belang van een jaarlijks verslag van de bruto en netto opbrengsten van de mobiliteitstarieven op nationale schaal en van de bestemming daarvan.

Het wetsvoorstel voorziet daar inderdaad niet in. Het is – zo merken wij allereerst op – niet gebruikelijk om voor afzonderlijke heffingen wettelijk een vorm van rapportage aan de Tweede Kamer te regelen. Wij wijzen voorts op het onderscheid tussen enerzijds het expresbaantarief, waarvan de opbrengsten in beginsel ten goede zullen komen aan de regionale

mobilitateitsfondsen, en anderzijds het toltarief, waarvan de opbrengsten in beginsel naar de wegbeheerder zullen gaan, die aan bij de exploitatie betrokken private partijen op grond van met hen gemaakte afspraken een deel van de opbrengsten aan deze partijen zal doen toekomen. De vraag van de leden van de VVD-fractie heeft ons wel aanleiding gegeven om na te gaan in hoeverre het zinvol en mogelijk is om ten aanzien van de expresbaantarieven te voorzien in een periodieke financiële rapportage. Wij bezien nog op welke wijze wij jaarlijks bij de begrotingsbehandeling een helder financieel overzicht van de opbrengsten en waar mogelijk ook de specifieke bestemmingen aan de Tweede Kamer kunnen overleggen.

Kosten invoering spitstarief

De leden van de fracties van de VVD, het CDA en de ChristenUnie vroegen of de regering wat specifiek inzicht kon bieden in de kosten die uiteindelijk zijn gemaakt met het oog op de invoering van het spitstarief. Verder wilden de leden van de PvdA-fractie weten welk deel van de f 1,5 mld 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). Verder werd door de leden van de CDA-fractie gevraagd waarom de verliespost vanwege het gestopte rekeningrijdenproject in begin 2001 de f 200 mln overschrijdt, terwijl het moment van annulering niet eind 2002 maar begin 2001 was. Van het totale project budget van f 1,5 mld was, zoals eerder aan Tweede Kamer is gemeld, per 31 december 2000 f 202,8 mln. uitgegeven. Een deel van de kosten heeft betrekking op de uitvoeringskosten bij de rijksbelastingdienst, de inzet van Q-Free en kosten bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In juni 2001 werd het besluit genomen om het project rekening rijden/spitstarief te beëindigen en werden de werkzaamheden afgerond. Vanaf 2002 worden geen nieuwe uitgaven meer voorzien voor het spitstarief. De totale uitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben betrekking op ontwikkel-, ontwerp- en voorbereidingskosten. De uitgaven van de belastingdienst hebben betrekking op het ontwikkelen, het testen en het nader uitwerken van de opzet die het uitvoeringskantoor voor het spitstarief zou moeten krijgen. Dit betekent dat de inmiddels bestede kosten (verliespost) niet enkel uit voorbereidingskosten bestaan. Een aanzienlijk deel daarvan had betrekking op de ontwikkeling van het uitvoeringskantoor, waarbij voor programmatuur en apparatuur ca. f 60 mln. De planning in de memorie van toelichting ging uit van invoering van het spitstarief in het vierde kwartaal van 2002. Aan de invoering ging volgens de planning een implementatieperiode van anderhalf jaar vooraf. De post «voorbereidingskosten t/m 2002» omvatte de kosten van de inspanningen betreffende onderzoek, ontwikkelingen en ontwerp, kortweg aangeduid met «voorbereiding», tot aan het moment van invoering van het spitstarief in het vierde kwartaal van 2002. Veruit het grootste deel van de voorbereidingskosten is besteed in de periode voorafgaande aan de rond half 2001 geplande start van de implementatie. Slechts een klein deel was gepland als uit te geven tussen half 2001 en vierde kwartaal 2002.

De leden van de D66-fractie vroegen inzicht in de kosten die met de pilots met expresbanen zijn gemoeid.

De kosten voor de pilots met expresbanen kunnen worden onderscheiden in een vast en een variabel deel. Het vaste deel hangt niet af van het aantal locaties en de projectuitvoering, het variabele deel wordt daar juist geheel door bepaald. Het vaste deel is geraamd op f 40 mln. Van de twee in aanmerking komende locaties A4 Beneluxtunnel en A5 Verlengde Westrandweg zal met het variabele deel circa f 65 mln zijn gemoeid (f 50 mln voor A4 en f 15 mln voor A15). Als het ook uit verkeerskundig oogpunt opportuun is op de A12 een pilot te starten (dit is afhankelijk van de

uitkomsten van een haalbaarheidsonderzoek), zullen de variabele kosten voor in dat geval drie proeflocaties circa f 90 mln bedragen.

Artikelen

Artikel 3

In antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie naar de rol van de Kamer bij het vaststellen van een besluit als bedoeld in het eerste lid, verwijs ik naar de bijgevoegde nota van wijziging met betrekking tot het invoegen van een vierde lid aan artikel 3. In dat artikellid wordt bepaald dat de Eerste en de Tweede Kamer onverwijld schriftelijk worden ingelicht over het ontwerp-besluit en het besluit.

De leden van de SGP-fractie vroegen waarom de decentrale overheden ook ten aanzien van andere essentiële onderdelen geen bevoegdheid krijgen toebedeeld.

Deze vraag berust op een misverstand; artikel 24 voorziet hierin voor het toltarief. Het expresbaantarief kan ingevolge artikel 10 alleen maar worden geheven op een weg, in beheer bij het Rijk. Daarom is het toedelen van bevoegdheden aan medeoverheden hierbij niet aan de orde.

Artikel 4

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

Zoals in de toelichting op dit artikel is aangegeven, zullen wij op basis van de Wet bescherming persoonsgegevens voorzieningen treffen opdat geregistreerde gegevens niet langer dan noodzakelijk vastgelegd worden. Meer in het bijzonder gaat het dan om artikel 10, eerste lid, van de Wet bescherming persoonsgegevens, welk lid bepaalt: «Persoonsgegevens worden niet langer bewaard in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkene te identificeren, dan noodzakelijk is voor de verwerking van de doeleinden waarvoor zij worden verzameld of vervolgens worden verwerkt». De wijze waarop de verplichtingen op grond van dat artikellid worden uitgewerkt, is nog niet helemaal duidelijk en zal bovendien ook nog met het College bescherming persoonsgegevens worden besproken, maar goed denkbaar zal bijvoorbeeld zijn dat gegevens nog wat langer dan gebruikelijk worden bewaard, indien er een geschil loopt over de verschuldigdheid van een mobiliteitstarief.

Artikel 6

De leden van de fractie van de ChristenUnie zagen graag commentaar op de kritiek van de ANWB d.d. 22 januari 2001, voorzover nog relevant na verwijdering van het spitstarief.

Het schrappen van het spitstarief leidt tot een aanzienlijke minder heffingshandelingen met betrekking tot de mobiliteitstarieven dan bij de indiening van dit voorstel van wet was voorzien. Zoals in de inleiding van paragraaf 3 werd aangegeven, wordt de techniek voor het op elektronische wijze op aangifte voldoen ten opzichte van de eerdere voornemens vereenvoudigd. Een houder van het motorrijtuig, waarvoor niet op elektronische wijze op aangifte is voldaan, zal voor de betaling van het verschuldigde expresbaantarief een acceptgiro toegezonden krijgen. Er zijn met betrekking tot de betaling van het toltarief nog vele varianten denkbaar.

Het blijft een heffing bij wege van voldoening op aangifte, aangezien dit systeem thans ook voor de heffing van de motorrijtuigenbelasting wordt gebruikt. De mobiliteitstarieven hebben kenmerken gemeen met de motorrijtuigenbelasting. Het motorrijtuig, de houder en het kenteken zijn

immers voor zowel de mobiliteitstarieven als voor de motorrijtuigenbelasting belangrijke aangrijpingspunten.

Bij het passeren van een betaalpoort worden het kenteken van het motorrijtuig, de plaats van de betaalpoort en het tijdstip van passeren geregistreerd. De geregistreerde gegevens zijn noodzakelijk om het verschuldigde expresbaantarief en toltarief te kunnen bepalen. De gegevens moeten ook in een eventuele bezwaar- en beroepsprocedure door de inspecteur opgeroepen kunnen worden. Er wordt bij het vastleggen van gegevens voldaan aan het noodzakelijkheids criterium van de Wet bescherming persoonsgegevens.

De houder van het motorrijtuig kan op basis van artikel 24 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen een bezwaarschrift indienen bij de inspecteur tegen het bedrag dat door hem is aangegeven en voldaan. Ingevolge artikel 22j van de Algemene wet inzake rijksbelastingen vangt de termijn van zes weken voor het indienen van bezwaar aan met ingang van de dag na die van de voldoening. Tegen de uitspraak op de bezwaarschrift kan beroep bij de belastingkamer van het gerechtshof worden ingesteld. De inspecteur zal de stelling aannemelijk moeten maken dat aangifte is gedaan en wel tot een juist bedrag en de houder van het motorrijtuig zal aannemelijk moeten maken dat geen aangifte is gedaan. Op basis van het voorgestelde artikel 6, tweede lid, wordt het passeren van een betaalpoort met een motorrijtuig aangemerkt als het doen van aangifte.

Indien de houder van het motorrijtuig de toegezonden acceptgiro niet betaald, kan door de inspecteur een naheffingsaanslag worden vastgesteld, waartegen de houder van het motorrijtuig een bezwaarschrift kan indienen. De houder van het motorrijtuig kan tegen de uitspraak op het bezwaarschrift beroep instellen bij de belastingrechter.

De kans dat bij expresbanen een willekeurige kentekenuhouder door systeemfouten (bijvoorbeeld een verkeerd gelezen kenteken) ten onrechte een acceptgiro krijgt toegezonden, is per jaar kleiner dan een op duizend. Als deze kentekenuhouder dan klaagt, kan worden geconstateerd dat bij het (verkeerd) herkende kenteken een ander voertuig hoort dan op de video-opname zichtbaar is en zal de aanslag worden vernietigd.

Artikel 7

De leden van de fracties van D66, ChristenUnie en SGP vroegen waarom de vrijstellingen niet in de wet zijn opgenomen, onder benadrukking tevens van de wenselijkheid dat bepaalde groepen speciale gebruikers worden ontzien.

Een van de redenen voor het niet in de wet regelen van de vrijstellingen, is het feit dat de overweging voor het verlenen van vrijstelling voor het ene mobiliteitstarief nog niet hoeft te betekenen dat tevens vrijstelling voor het andere mobiliteitstarief wordt verleend. Zo lijkt ons een vrijstelling van het betaalstrooktarief voor het openbaar vervoer passend, terwijl het maar de vraag is of het openbaar vervoer vrijstelling van het toltarief zou moeten krijgen. Op het voorbeeld van mensen met een fysieke beperking die op een (aangepaste) auto zijn aangewezen, is reeds ingegaan aan het eind van de paragraaf Algemeen van deze nota naar aanleiding van het verslag in het antwoord van de daarover door de leden van de SGP-fractie gestelde vraag. Als voorbeeld is verder de deelauto genoemd; een figuur die ons zeer aanspreekt, maar op het moment dat een dergelijke auto aan het verkeer (tijdens de spits) deel neemt, legt deze auto net als andere auto's beslag op de weg. Een overtuigend argument voor het verlenen van vrijstelling voor een of meer van de mobiliteitstarieven voor houders van het kenteken van een deelauto zien wij dan ook niet.

Artikel 11

De leden van de VVD-fractie vroegen hoeveel stroken tenminste en hoeveel ten hoogste voor het expresbaantarieef kunnen worden aangewezen.

Deze bepaling regelt niet meer dan wat essentieel is voor het expresbaantarieef, te weten dat in dezelfde richting zowel een baan met als een baan zonder mobiliteitstarief liggen, hetgeen de weggebruiker de voor het expresbaantarieef essentiële keus biedt. Uit hoeveel stroken de twee banen bestaan, wordt hier niet geregeld. In de praktijk valt te denken aan een expres, bestaande uit twee stroken, en een parallel gelegen baan, eveneens met twee stroken, maar andere combinaties zijn ook mogelijk.

Artikel 12

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom als basis de verkeersintensiteit is gekozen; de leden van de fractie van de ChristenUnie voegen hieraan toe waarom het tarief een bovengrens van € 7 heeft gekregen. Om een voldoende verkeersafwikkeling te krijgen die de extra prijs rechtvaardigt, lijkt enige relatering aan verkeersintensiteit op zijn plaats. Het tarief zal zodanig hoog moeten worden vastgesteld dat van de aspirantbaangebruikers het aantal niet uitstijgt boven het aantal dat reistijdverlies op de expresbaan zou veroorzaken. In zoverre kan een maximum van € 7 hier in zekere zin haaks op staan. Daartegenover staat dat het een waarborg voor burgers vormt dat zij niet met een «te hoge prijs» worden geconfronteerd. Verder heeft het advies van de Raad van State ons gesterkt in de overtuiging dat de maximumtarieven in de wet zelf zouden moeten worden opgenomen.

Artikel 22

Naar aanleiding van de terzake door de leden van de VVD-fractie gestelde vraag, merken wij op dat een andere bevoegdheidsverdeling de elders geregelde bevoegdheden van andere wegbeheerders dan het Rijk zou doorkruisen.

De leden van de ChristenUnie-fractie informeerden naar het BTW-karakter van de toltarieven.

In de memorie van toelichting is aangegeven dat het Rijk met betrekking tot de mobiliteitstarieven louter werkzaamheden als overheid verricht en dat daarover derhalve geen omzetbelasting in rekening behoeft te worden gebracht. (Kamerstukken II 2000/01, 27 552, nr. 3, blz. 27) De mobiliteitstarieven kunnen slechts van overheidswege worden geheven. Private (rechts)personen beschikken niet over de mogelijkheid om de mobiliteitstarieven in te stellen en anders dan namens het Rijk in te vorderen. Het niet belasten van de mobiliteitstarieven leidt niet tot concurrentievervalsing van enige betekenis. De locaties voor het expresbaantarieef en het toltarieef zullen zodanig worden gekozen dat geen concurrentie van enige betekenis met de N.V. Westerscheldetunnel zal optreden. De N.V. Westerscheldetunnel kan immers op basis van de Tunnelwet Westerschelde een vergoeding in rekening brengen; die vergoeding is aan de heffing van omzetbelasting onderworpen.

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

Het technisch systeem voor de kilometerheffing zou in theorie ook kunnen worden gebruikt voor tolheffing op bepaalde wegtrajecten. Cumulatie van de verschillende tarieven is, gelet op de verschillende doelen, mogelijk. Zo kan zich de situatie voordoen dat een gebruiker kilometerheffing verschuldigd is en tevens het toltarieef.

Artikel 23

Op de door de leden van de VVD-fractie gestelde vraag waarom in dit artikel geen koppeling wordt gemaakt met medefinanciering, is hierboven bij hun andere vragen over het toltarief ingegaan.

Artikel 26

De leden van de VVD-fractie wilden weten waarom dit artikel alleen voor het toltarief was opgenomen en niet ook voor het expresbaantarief. Dit artikel strekt ertoe te voorkomen dat de weggebruiker met een veelheid van betaalsystemen (in zijn auto) wordt geconfronteerd. Het expresbaantarief wordt ingevolge artikel 10 alleen geheven op een weg, in beheer bij het Rijk, en ingevolge artikel 14 geheven en ingevorderd door de rijksbelastingdienst. Deze dienst zal dat op eenvormige wijze doen. Het toltarief daarentegen kan worden geheven door het Rijk, een provincie, een gemeente of een waterschap. Zou artikel 26 ontbreken, dan biedt dat deze overheden de gelegenheid om verschillende betaalsystemen te hanteren. Dat werd en wordt door ons onwenselijk gevonden.

Artikel 28

De leden van de D66-fractie zagen 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. Onder netto-opbrengst van het toltarief verstaat de regering de opbrengst van het toltarief verminderd met de kosten die daarvoor gemaakt zijn, zoals de kosten van heffing en invordering en bedragen die op grond van (PPS-)afspraken aan particuliere investeerders moeten worden betaald. In dit artikel gaat het derhalve alleen om de uiteindelijke opbrengst van het toltarief voor het Rijk.

Artikel 31

De leden van de VVD-fractie meenden dat het tweede en derde lid ook betrekking zouden moeten hebben op het toltarief. Aannemende dat deze vraag betrekking heeft op de onderdelen b en c, merken wij in reactie op dat het verschil tussen het expresbaantarief en het toltarief is gelegen in het feit dat nadat tot aanleg van een weg waar het toltarief zal worden geheven, is besloten, dat besluit gedurende de (lange) looptijd van de exploitatieperiode niet snel meer zal worden gewijzigd. Een besluit betreffende het toepassen of beëindigen van het expresbaantarief wordt – waar het een sturingsinstrument betreft – geregeld aan heroverweging onderworpen.

Artikel 34

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe de procedures, bedoeld in het tweede tot en met vijfde lid, moeten worden gezien ten opzichte van vergelijkbare gevallen. De in artikel 34 vervatte regeling is in essentie ontleend aan de regeling, opgenomen in artikel 15 van de Tracéwet. Eenzelfde regeling is opgenomen in het bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (rijksprojectenprocedure).

Artikel 41

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom artikel 11, tweede lid, niet van toepassing is op de Verlengde Westrandweg.

Op de Verlengde Westrandweg wordt niet het toltarief (het mobiliteits-tarief ter bekostiging), maar het regulerende tarief met de verdere condities van het expresbaantarief ingesteld. Er ontbreekt evenwel een parallelle baan die in op dezelfde wijze in dezelfde verbinding voorziet. Wel wordt voorzien in een kortere en snellere verbinding tussen de A9 en de A4 dan met gebruikmaking van het knooppunt bij Badhoevedorp. In reactie op een vraag van de leden van de fractie van D66 voegen wij hier aan toe dat na een proefperiode met het expresbaantarief onder meer ook wordt gedacht aan het toepassen van een vorm van het toltarief op de Verlengde Westrandweg, een weg die na inwerkingtreding van dit wetsvoorstel wordt opengesteld voor het verkeer.

Artikel 48

De leden van de D66-fractie verzochten een nadere toelichting op het geval dat na de proef met het expresbaantarief zou blijken dat bij voortzetting maatregelen getroffen moeten worden met het oog op de geluidshinder. Zij vroegen zich bijvoorbeeld af of de betaalpoorten in kwestie dan buiten werking blijven totdat die maatregelen zijn getroffen.

Wat gebeurt in geval na de proef met het expresbaantarief mocht blijken dat bij voortzetting maatregelen moeten worden getroffen met het oog op geluidshinder, is geregeld in het tweede lid van dit artikel. De beheerder van een weg, i.c. het Rijk, dient dan binnen een jaar te besluiten welke maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, worden genomen. Het artikellid brengt niet automatisch met zich dat de poort in kwestie dan buiten werking wordt gehouden. De noodzaak daartoe, welke noodzaak wij overigens niet verwachten, zou van geval tot geval bekeken moeten worden. Daarbij tekenen wij bovendien aan dat indien door de heffing van het expresbaantarief de geluidshinder aanzienlijk is toegenomen, dat in het nadeel zal pleiten van een voortzetting daarvan.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos