

Vergaderjaar 1998–1999

25 816

Regels inzake een regulerende heffing op het gebruik van wegen in de Randstad tijdens spitsuren (Wet op het rekeningrijden)

Nr. 4

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA) en Herrebrugh (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GL), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Bos (PvdA), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M. B. Vos (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA) en Dijkstra (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Reitsma (CDA), Rosenmöller (GL), Van Zijl (PvdA), Van Gijzel (PvdA), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (RPF), Bakker (D66), De Vries (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Patijn (VVD), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GL), Bos (PvdA), Remak (VVD), Wijn (CDA) en Kuijper (PvdA).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Verburg (CDA), Harrewijn (GL), Smits (PvdA), voorzitter, Duijkers (PvdA), Koenders (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Hofstra (VVD), De Wit (SP), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Dankers (CDA), Van der Knaap (CDA), Blok (VVD), Weekers (VVD), Bijleveld-Schouten (CDA), Rabbat (GL), Van Dok-Van Weele (PvdA), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA) en Timmermans (PvdA).

VERSLAG

Vastgesteld 21 december 1998

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en Financiën², belast met het voorbereidend onderzoek naar dit voorstel van wet, hebben de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zullen zijn beantwoord, achten de commissies het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Doelstelling en beleidskader	4
2.1	Probleemformulering en doelstelling van rekeningrijden	4
2.2	Beleidskader	8
2.3	Relaties met andere beleidsmaatregelen	10
3	Beschrijving van de werkwijze van het systeem	15
3.1	Werkings sfeer	15
3.2	Betaalwijze	21
3.3	Europese dimensie en ontwikkeling technologie	24
4	Effecten	26
4.1	Effecten op de mobiliteit	26
4.2	Effecten op milieu en leefbaarheid	31
4.3	Financiële gevolgen voor de burger en het bedrijfsleven	32
4.4	Kosten en opbrengsten	34
4.6	Gevolgen voor de rechterlijke macht	36
5	Betrokken belangen	36
5.1	Mede-overheden	36
5.3	Maatschappelijke aanvaarding	38
6	Invoering	39
6.1	Invoeringsplan	39
	Artikelsgewijs verslag	40

1. Inleiding

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel, dat overigens al meer dan een jaar geleden bij de Kamer is ingediend. In het Regeerakkoord van het tweede kabinet Kok is door PvdA, VVD en D66 opnieuw bevestigd dat rekeningrijden zal worden ingevoerd om het verkeer tijdens de spits te reguleren. Deze maatregel is er voor de leden van de PvdA-fractie vooral op gericht de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden in de Randstad te verbeteren, onder meer door de overstap van de auto naar het openbaar vervoer te stimuleren.

Deze leden realiseren zich dat het wetsvoorstel betrekking heeft op een tamelijk complexe kwestie, waaraan veel haken en ogen vastzitten. Zeker in deze fase is er op tal van punten, zoals ook zal blijken uit de inbreng van deze leden, nadere verduidelijking of toelichting vereist. Zij rekenen er evenwel op dat het voorstel voortvarend kan worden afgehandeld.

Vanzelfsprekend zullen deze leden bij dit voorstel en bij de uitwerking ervan vooral zaken betrekken die te maken hebben met de inbedding van het rekeningrijden in een bredere aanpak van het verkeers- en vervoersbeleid en met name het zogeheten flankerend beleid.

Allereerst willen deze leden te kennen geven dat het voorstel weinig tot geen aandacht besteedt aan de mogelijke ruimtelijke consequenties die aan rekeningrijden zijn verbonden. Zij dringen er dan ook bij de regering op aan op dit aspect van rekeningrijden uitvoeriger in te gaan. De leden van de PvdA-fractie vragen of er druk zal ontstaan om bedrijvigheid te verplaatsen naar locaties vóór de in te stellen heffingspunten en zal de realisatie van transferia door de instelling van heffingspunten worden versneld?

Deze leden vragen om de beschouwing in de inleiding van de memorie van toelichting over de inzet van extra opbrengsten uit heffingen te actualiseren en met name om in te gaan op de «brede context» waarbinnen vragen met betrekking tot (de financiering) van infrastructuur en openbaar vervoer, alsmede de vergroening van het belastingstelsel aan de orde komen.

Koppelt de regering aan rekeningrijden nog steeds «een doelstelling, te weten het verbeteren van de bereikbaarheid» en blijft zij dus van mening dat «de opbrengst zal worden teruggegeven in de vorm van een lastenverschuiving»? Geldt dat alleen voor de geraamde opbrengst van 400 miljoen gulden en is er bij hogere opbrengsten wel ruimte voor een afweging met betrekking tot de aard en vorm van de terugsluis?

Deze leden onderstrepen dat de wijze van terugsluis bepalend kan zijn voor de mate waarin het beoogde systeem van rekeningrijden maatschappelijk wordt geaccepteerd. Zij dringen erop aan zo veel mogelijk opties op bruikbaarheid te verkennen, waarbij bijvoorbeeld ook de mogelijkheid wordt opengelaten gedurende een aantal jaren een specifieke te hanteren en pas na verloop van tijd een algemene terugsluis. Bestaat de bereidheid van deze bredere aanpak uit te gaan en dus niet bij voorbaat naar één uitkomst toe te werken?

Kan in dit verband de regering duidelijk toelichten in welke mate een betaalstrook enerzijds en tolheffing anderzijds min of meer als gelijkwaardige alternatieven worden beschouwd? In welk opzicht zijn een flexibele toepassing van rekeningrijden (voor wat betreft tijdstippen en tarieven) en tolheffing min of meer gelijkwaardige alternatieven?

Daarnaast stellen deze leden het op prijs als de regering aangeeft hoe rekeningrijden en betaalstroken zich tot elkaar verhouden en onder welke condities het ene systeem naast het andere kan bestaan, met name op het wegennet in de stedelijke agglomeraties in de Randstad.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer duidelijkheid ontstaat over de vraag of, en zo ja, in welk jaar en op welke wijze voor projecten als de tweede Coentunnel en de A 2 passage bij Maastricht de financiering met

de opbrengst van een tolheffing wordt mogelijk gemaakt. Hoe ziet het tijdschema voor de desbetreffende wetgeving eruit?

Tot slot vragen deze leden welke actuele inzichten beschikbaar zijn in het maatschappelijk draagvlak en met name van de factoren die voor dat draagvlak van betekenis zijn? Kan de regering een reactie geven op elk van de zes aanbevelingen, opgenomen in het eindrapport met het verslag van de deskundigenbijeenkomst over rekeningrijden d.d. 7 januari 1998 van het centrum voor energiebesparing en schone technologie, om acceptatie en draagvlak te bevorderen (en die betrekking hebben op het invoeringstraject, de hoogte van de tarieven, de zichtbare besteding van opbrengsten, communicatie, positionering en worst-case-scenario)?

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennis genomen van het voorstel dat ertoe strekt regels te stellen ten aanzien van een regulerende heffing op het gebruik van wegen tijdens spitsuren. De leden van de fractie van D66 hechten eraan op te merken dat zij van mening zijn dat mobiliteit een groot goed is dat moet worden gekoesterd. Voorwaarde bij (groei van) mobiliteit is volgens deze leden dat geen onherstelbare schade mag worden aangericht aan de kwaliteit van onze leefomgeving. De groei van het verkeer per auto vraagt volgens de leden van de D66-fractie om maatregelen die niet alleen de belasting van het milieu reguleren, maar ook om maatregelen die (tegelijkertijd) mede vanuit economisch belang de huidige verkeerscongestie verminderen. De leden van de fractie van D66 zijn daarnaast van mening dat de inzet van het prijsinstrument een goede bijdrage kan leveren aan de regulering van mobiliteit. Deze leden constateren dat onderhavig voorstel regelt dat de opbrengst van rekeningrijden wordt terug gesluisd in de vorm van lastenverlichting. Zij constateren voorts dat nog onduidelijk is op welke wijze dit zal gebeuren. Zij verzoeken de regering om in het antwoord met concrete voorstellen terzake af te komen. Bij onderhavig voorstel hebben de leden van de fractie van D66 enige vragen en opmerkingen.

De leden van de GPV-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden zijn van mening dat de invoering van rekeningrijden onontkoombaar is als bijdrage aan de aanpak van de congestieproblematiek en ter bevordering van een bewust mobiliteitsgedrag van burgers en bedrijven. De discussie hierover heeft al te lang geduurd en daarom dringen de leden van de GPV-fractie aan op een daadkrachtige uitwerking en invoering van deze maatregel.

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel. Volgens het wetsvoorstel is er bewust gekozen voor belastingheffing (art. 1). In de inleiding wordt vermeld dat de inkomsten uitsluitend kunnen worden gebruikt voor lastenverlichting. Aangezien de verwachte 400 miljoen slechts een klein deel is van de totale lastenverlichting, rijst bij deze leden de vraag of ook op langere termijn deze volledige terugsluis is gegarandeerd. Wordt bijvoorbeeld elders een lastenverlichting geschrapt, dan zou per saldo de terugsluis van het rekeningrijden kunnen vervallen. Wat wordt overigens bedoeld met de slotalinea van de inleiding op pagina 2? Betekent dit dat de opbrengsten wel voor uitgaven kunnen worden gebruikt, en zo ja ook voor andere uitgaven dan wegcapaciteit? Op welke termijn speelt deze bredere afweging? De leden van de VVD-fractie achten volstrekte helderheid op dit punt van groot belang.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennis genomen van het wetsvoorstel dat er toe strekt regels te stellen ten aanzien van een regulerende heffing op het gebruik van wegen in de randstad tijdens de spitsuren.

Komt door de grote onzekerheid en de betwistbare aannames de passage over de effecten van rekeningrijden in de inleiding niet op losse schroeven te staan? Waarom kiest de regering niet voor alternatieven zoals betaalstroken, extra infrastructuur, en doelgroepenbeleid, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

2. Doelstelling en beleidskader

2.1. Probleemformulering en doelstelling van rekeningrijden

De leden van de PvdA-fractie willen weten welk deel van de berekende en voorspelde filekosten door vertragingen op het hoofdwegennet is toe te schrijven aan incidentele respectievelijk structurele files.

In de toelichting is aangegeven dat «alternatieven beschikbaar (moeten) zijn voor het autoverkeer in de spits». Ziet de regering dit als een conditio sine qua non voor de invoering van rekeningrijden, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

De sterk toenemende mobiliteit van personen en goederen vergt volgens de leden van de VVD-fractie een actief overheidsbeleid. Voor deze leden moet het doel zijn een goede bereikbaarheid middels een vlotte afwikkeling van de diverse verkeers- en vervoerstromen, uiteraard binnen de randvoorwaarden inzake veiligheid, leefbaarheid, het ruimtebeslag en het beslag op de financiële middelen. Gelet op de toenemende filevorming op ons hoofdwegennet, met name in de Randstad, zijn de leden van de VVD-fractie voorstander van het benutten van het prijsmechanisme en marktwerking om tot een zo goed mogelijke afstemming van vraag en aanbod te komen. Rekeningrijden kan een dergelijk regulerend middel zijn, echter zonder andere maatregelen overbodig te maken. Met name zal de uitbreiding van het verkeers- en vervoersysteem noodzakelijk blijven. Voor de leden van de VVD-fractie gelden voor invoering van het rekeningrijden de volgende basisvoorwaarden:

- het moet passen in een actief en breed beleid gericht op uitbreiding en verbetering van de verkeers- en vervoervoorzieningen. Concreet betekent dit dat er blijvend geld in het wegennet moet worden geïnvesteerd, naast investeringen in andere vormen van vervoer.
- het systeem moet effectief zijn, dat wil zeggen de positieve effecten moeten gegarandeerd zijn en de nadelen, waaronder de uitvoeringskosten, moeten beperkt blijven. Voorts dienen alternatieve vervoerswijzes of routes beschikbaar te zijn.
- de opbrengsten van het rekeningrijden moeten op een herkenbare wijze terug naar de burger. Voor deze leden wil dat zeggen dat er geen extra belasting voor het gebruik van bestaande infrastructuur komt.

Kan de regering dit volledig onderschrijven, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Zo ja, welke getalsmatige verhouding wil de regering aanhouden tussen enerzijds de jaaromzet van het rekeningrijden en anderzijds de nodig blijvende investeringen in de wegen?

De leden van de fractie van D66 ondersteunen beleid dat ten doel heeft selectief autogebruik te bevorderen. Prijsbeleid, in de zin van heffingen op weggebruik, bevordert volgens deze leden selectief autogebruik. Deze leden zijn van mening dat hiermee gebruikers van de auto worden gestimuleerd om zich voorafgaand aan gebruik eerder de vraag stellen of het nodig is om zich te verplaatsen en zo ja, op welke wijze. Deze leden onderschrijven de gedachte van de regering dat ander verplaatsingsgedrag niet alleen zal worden bereikt door het instellen van heffingen. In dit verband zijn ook de leden van de fractie van D66 van mening dat er voor een effectief prijsbeleid alternatieven beschikbaar (moeten) zijn voor vervoer per auto in de spits. Mede vanuit deze overweging zijn de leden van de fractie van D66 van mening dat het mogelijk moet zijn om

(gedifferentieerd) prijsbeleid via een breed scala van alternatieven toe te passen. Effectiviteit van de inzet van het instrument en de mogelijkheden van inzet van alternatieven als toeritdosering, betaalstroken, tolheffing of betalen per gereden kilometer zijn belangrijke afwegingsfactoren. Aan de hand van experimenten met rekeningrijden en verder onderzoek naar varianten van betaald rijden, kan, zo verwachten deze leden, meer informatie worden verkregen over waar en wanneer rekeningrijden of een andere vorm van betaald vervoer het beste kan worden ingezet. Het (experimenteel) uitvoeren van alternatieve toepassingen van prijsbeleid dient naar de mening van D66 dan ook (indien nodig wettelijk) mogelijk te worden gemaakt.

De leden van de SP-fractie hebben met gering enthousiasme kennis genomen van het wetsvoorstel Rekeningrijden. Het geringe enthousiasme is gebaseerd op de volgende overwegingen.

Allereerst betekent het gebruik van het prijsmechanisme om de wegbelasting te verschuiven naar andere tijdstippen van de dag volgens deze leden dat de lasten van het fileprobleem eenzijdig gelegd worden bij de groep werknemers met lagere inkomens. Het betreft volgens deze leden werknemers die – veelal door besluiten waar zij part noch deel aan hebben zoals reorganisaties, fusies of de groeikernenpolitiek – steeds verder naar hun werk moeten pendelen op plaatsen en tijden waar het openbaar vervoer niet of nauwelijks een alternatief is. Deze mening wordt volgens deze leden bevestigd door het rapport Gedrags- en marketingaspecten van het rekeningrijden, waar letterlijk gesteld wordt: «In individuele gevallen kan binnen lagere inkomensgroepen echter forse lastenverzwaring optreden.»

Voor de beter betaalde echelons geldt deze overweging niet of nauwelijks: ze rijden in lease-auto's of kunnen de meerkosten ten gevolge van het rekeningrijden declareren.

Dit steekt de leden van de SP-fractie temeer omdat de regering geen enkele poging doet om het probleem van de mobiliteitsexplosie bij de bron aan te pakken: met name de steeds grootschaliger vormen van productie en distributie, onder meer aangejaagd door de Europese economische eenwording, zorgen ervoor dat Nederland steeds meer verwordt tot de transportband van Europa. De baten van deze ontwikkeling komen terecht bij de individuele ondernemingen, de kosten bij de overheid en de burgers.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat, indien alle maatschappelijke kosten worden meegerekend, het economische effect van vele vormen van schaalvergroting negatief is. Daarnaast zijn er nog grote nadelen uit het oogpunt van milieu, hinder voor omwonenden en ongewenste sociale effecten.

De leden van de SP-fractie willen in dit verband ook wijzen op de rapporten «Minder en toch beter?» van het Centrum voor Energiebesparing en «Transportpreventie: een nieuw concept in logistiek Nederland» van bureau Bakkenist. Hierin komen vele mogelijkheden voor transportpreventie aan bod die, tegelijkertijd uitgevoerd, de files als sneeuw voor de zon doen verdwijnen. Waarom kiest de regering niet in veel sterkere mate voor deze meer fundamentele benadering?

Ten tweede wordt naar de mening van de leden van de SP-fractie de fileproblematiek onnodig gedramatiseerd. Klopt het dat het totale aantal voertuigverliesuren ten gevolge van files in 1997, gedeeld door het aantal auto's, een gemiddeld verlies van ruim twee minuten per auto per dag betekent? Klopt het dat de treinreiziger in hetzelfde jaar gemiddeld drie tot vier keer zoveel tijd verloren heeft door vertragingen bij de spoorwegen? Ook de milieu-effecten van files, in de vorm van extra emissies, hebben volgens deze leden een keerzijde. Het verminderen van de files zorgt immers direct voor méér verkeer op de weg, dus méér autokilometers, dus

toch meer emissies. Feitelijk vormen files voor deze leden een natuurlijke rem op de ongebreidelde groei van de automobiliteit.

De leden van de RPF-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. De substantiële verhoging van de variabele autokosten die met de introductie van rekeningrijden wordt beoogd, kunnen zij van harte onderschrijven. Deze leden constateren dat het voorstel, hoewel het verstrekkend van aard is, een betrekkelijk beperkte reikwijdte heeft. De voorgestelde wettelijke grondslag van de regulerende heffing op het gebruik van wegen heeft namelijk alleen betrekking op wegen in de Randstad en dan nog alleen tijdens de ochtendspits. De leden van de RPF-fractie informeren of de regering heeft overwogen ook in andere delen van het land, waar congestieproblemen spelen, tot introductie van rekeningrijden over te gaan.

Het is de leden van de RPF-fractie opgevallen dat in de memorie van toelichting geen aandacht wordt geschonken aan het mobiliteitsbeleid. Juist nu wordt gekozen voor een relatief ingrijpende maatregel, zou een beschouwing over de automobiliteit in het algemeen en de reductie van de automobiliteit door rekeningrijden in het bijzonder op haar plaats zijn geweest. Wil de regering dit fundamentele punt nog nader belichten in de schriftelijke voorbereiding? Of is zij van mening dat rekeningrijden slechts moet worden gezien als een instrument om de bereikbaarheid te bevorderen, terwijl het nauwelijks relevantie heeft voor het mobiliteitsbeleid? Moet met andere woorden worden geconstateerd dat sprake is van een fundamentele beleidswijziging ten opzichte van het SVV II, waarin een beperking van de groei van de automobiliteit van 35% uitgangspunt is?

Uit de stukken leiden de leden van de RPF-fractie af dat aan de introductie van rekeningrijden veel haken en ogen zitten. In het vervolg willen zij de regering over een aantal onderdelen vragen voorleggen. Zij realiseren zich overigens wel dat nog veel zaken, waarover nog onduidelijkheid bestaat, in de Invoeringswet moeten worden geregeld. Bovendien zullen de resultaten van het bestuurlijk overleg ook veel vragen beantwoorden. Kan de regering aangeven wat de planning met betrekking tot het bestuurlijk overleg is?

Aansluitend brengen de leden van de RPF-fractie hun suggestie voor een heffing per gereden kilometer, met een progressief tarief en een regionale differentiatie, onder de aandacht. Zij zijn de regering erkentelijk voor haar positieve opstelling tot dusverre, en met name voor de toezegging om dit te betrekken bij de voorbereidingen voor het NVVP. Deze leden vragen de regering aan te geven in hoeverre zij ervan uitgaat dat dit instrument, waarmee een maximale variabilisatie van de autokosten wordt bereikt, kan worden geïntroduceerd naast rekeningrijden. Deelt de regering de opvatting van deze leden dat het belasting per gereden kilometer een aantal voordelen heeft ten opzichte van het rekeningrijden? Zij noemen het voorkomen van sluipverkeer, van veiligheidsrisico's en van risico's rond de grootschalige toepassing van geavanceerde techniek, het achterwege blijven van forse investeringen in de infrastructuur en het voorkomen van een enorme, maandelijks terugkerende administratieve rompslomp. Los daarvan zal een belasting per gereden kilometer een veel grotere invloed hebben op de automobiliteit. Uit berekeningen van het RIVM blijkt dat een reductie van de automobiliteit met 5 à 7% bij toepassing van dit systeem realistisch is.

De leden van de RPF-fractie betreuren het dat de motivering voor de introductie van rekeningrijden eenzijdig is gericht op de bereikbaarheid. Vast staat dat het instrument ook kan worden toegepast voor de reductie van de automobiliteit en derhalve een positieve invloed kan hebben op het milieu. Nu wordt in de toelichting expliciet gesproken over positieve

neveneffecten op het milieu. Wil de regering nader ingaan op de vraag waarom de doelstelling is beperkt tot het vergroten van de bereikbaarheid? Sluit zij uit dat rekeningrijden in een later stadium alsnog wordt ingezet als mobiliteitsbeperkend instrument?

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel tot het stellen van regels inzake een regulerende heffing op het gebruik van wegen in de Randstad tijdens spitsuren. Voordat meer concreet op het wetsvoorstel wordt ingegaan willen deze leden enige algemene opmerkingen maken alsmede het wetsvoorstel in een bredere context plaatsen.

Allereerst merken deze leden op dat in het voorliggende voorstel feitelijk niet zoveel wordt geregeld. Het belangrijkste onderdeel dat wordt geregeld is wel het maximale tarief per passage. In de Invoeringswet en in lagere regelgeving zullen veel zaken nader moeten worden uitgewerkt. Bij ministeriële regeling zullen bijvoorbeeld de heffingspunten moeten worden vastgelegd. Uiteindelijk is deze regeling daarmee bepalend voor het regulerend effect, de kosten en de opbrengsten van het rekeningrijden. Deze leden vragen zich af of dit principiële gezien wel juist is en of dergelijke gewichtige zaken niet in de onderhavige wet zouden moeten worden geregeld.

Het wetsvoorstel beoogt de variabele autokosten substantieel te verhogen, gedifferentieerd naar tijd en plaats. De doelstelling als zodanig om de autokosten te variabeliseren delen de leden van de SGP-fractie. De vraag voor hen is echter of rekeningrijden wel het meest geschikte instrument is om deze variabelisatie van de autokosten te bereiken.

Deze leden willen het instrument rekeningrijden in ieder geval niet geïsoleerd beschouwen, maar bezien in het brede kader van het verkeers- en vervoersbeleid. Als meest geëigende instrument om de automobiliteit te stroomlijnen, zien de leden van de SGP-fractie de invoering van een heffing per gereden kilometer. Op deze wijze wordt op adequate wijze niet het bezit van de auto, maar het gebruik ervan belast. Rekeningrijden zou naar de mening van deze leden daarom zeker niet alleen op zichzelf, als zuiver zelfstandig instrument moeten worden ingezet, maar eventueel als tussenstap naar de invoering van de kilometerheffing. De vraag rijst dan of invoering van rekeningrijden als tussenstap niet een te hoge investering vormt. Deze leden vragen of de regering de optie van het rekeningrijden als tussenstap naar de invoering van de kilometerheffing ook in haar onderzoek meeneemt alsmede mogelijke andere combinaties onderzoekt van kilometerheffing, rekeningrijden en betaalstroken. Wat is de mening van de regering over eventuele combinaties? Wat is op dit punt wettelijk en technisch gezien mogelijk? Is het mogelijk dat het wetsvoorstel in die zin wordt aangepast dat een eventuele combinatie van deze instrumenten in de toekomst niet wordt uitgesloten?

In dit verband willen de leden van de SGP-fractie bovendien opmerken dat uit enquêtes is gebleken dat een gevoel van onrechtvaardigheid een grote rol speelt bij de beeldvorming over rekeningrijden. Dit gevoel komt onder meer voort uit het feit dat rekeningrijden alleen in de Randstad wordt ingevoerd en dat het voornamelijk de werkende bevolking treft. De invoering van het systeem van de heffing-per-gereden-kilometer kent deze vermeende onrechtvaardigheid niet. Dit systeem treft immers iedere automobilist. Ook met het oog op het nodige draagvlak heeft de invoering van de kilometerheffing derhalve naar de mening van deze leden sterke papieren.

De flankerende maatregelen om het succes van rekeningrijden te verbeteren staan nader uitgewerkt in de nota *Samen werken aan bereikbaarheid*. De leden van de VVD-fractie vragen de regering aan te

geven wat de stand van zaken is met betrekking tot deze maatregelen en wanneer deze effect zullen krijgen.

In de memorie van toelichting wordt verwezen naar de nota *Samen werken aan bereikbaarheid*. Wat is de verhouding tussen SWAB en rekeningrijden, gelet op het feit dat SWAB zich ook richt op gebieden buiten de Randstad, vragen de leden van de RPF-fractie.

Het onderzoek Economische effecten van Rekeningrijden concludeert dat de terugsluis de dominante factor is binnen het totale economische effect van rekeningrijden. In verband hiermee hebben de leden van de SP-fractie enkele vragen:

- van welk aandeel perceptiekosten gaat deze studie uit?
- op welke wijze denkt de regering voor de periode dat rekeningrijden nog een zeer regionaal fenomeen is de terugsluis te regelen?

De leden van de RPF-fractie informeren wat wordt bedoeld met de zinsnede op pagina 4 van de memorie van toelichting dat «andere regulerende maatregelen minder effectief of minder genuanceerd zijn, dan wel een meer ingewikkelde regelgeving vergen». Deze leden kunnen zich niet voorstellen dat hiermee ook wordt bedoeld op door deze leden bovengenoemd voorstel voor het betalen per gereden kilometer. Wil de regering hierop reageren? Aan welke regulerende maatregelen wordt wel gedacht?

2.2. Beleidskader

De leden van de PvdA-fractie hebben kennis genomen van de opmerking in de voortgangsrapportage van 26 april 1996, dat «de werkzaamheden min of meer op schema liggen.» Is daarvan nog steeds sprake en kan het bijgestelde schema aan de Kamer worden toegestuurd?

In dit verband vragen zij of het oordeel van het Expertise Centrum d.d. 21 november 1996 wordt gedeeld dat invoering vóór 2001 uitgesloten is en dat alle zeilen moeten worden bijgezet om het huidige tijdschema te halen. Kan de regering voor alle duidelijkheid aangeven hoe ze de risico's op bestuurlijk, technisch en wetgevingsvlak op basis van de huidige stand van zaken van voorbereiding beoordeelt?

Hoeveel menskracht is momenteel betrokken bij de voorbereiding van de invoering van rekeningrijden? Welke raming bestaat van de gerealiseerde en nog te maken voorbereidings- en invoeringskosten en zullen deze kosten wel of niet worden gedekt uit de te zijner tijd te realiseren opbrengsten?

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd naar de gedachten die bestaan over de nadere vormgeving van het samenwerkingsverband van de belastingdienst en het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de uitvoering van deze wet. Welke vragen zijn bij de vormgeving aan de orde en wanneer bestaat hierover duidelijkheid? Deze leden werpen tevens de vraag op of de realisatie en/of de exploitatie van het systeem van rekeningrijden zich kunnen lenen voor publiek-private samenwerking. Welke voor- en nadelen zijn aan een dergelijke pps-constructie verbonden? Hoe is in landen waar rekeningrijden of een vergelijkbaar systeem bestaat de rol van de overheid c.q. de markt bij financiering en/of exploitatie geregeld?

Hoe ziet de planning eruit van de Invoeringswet voor het rekeningrijden en waarom wordt pas in het laatstgenoemde voorstel de invulling gegeven van de terugsluis van de opbrengst?

De leden van de PvdA vragen om een geactualiseerd overzicht van de investerings- en exploitatiekosten (in het eerste jaar) die met het systeem van rekeningrijden (mogelijk) zijn gemoeid? Wordt nog steeds uitgegaan van een bedrag van 265 resp. 150 miljoen gulden?

Waarom ontbreken in de kostenramingen investeringen in het openbaar vervoer, kosten om het sluiptverkeer in goede banen te leiden, kosten van voorzieningen om substitutie te bevorderen en kosten als gevolg van overleg met mede-overheden? Kan de regering op elk van deze potentiële kostenposten inhoudelijk ingaan?

De leden van de GPV-fractie vragen een nadere toelichting op de stelling dat met rekeningrijden geen vergoeding van de weggebruiker wordt gevraagd ter vergoeding van de kosten verbonden aan een voor hem verrichte dienst. Deze leden denken dat deze relatie inderdaad niet direct te leggen is, maar stellen daar tegenover dat wel degelijk sprake is van een dienst, namelijk een verbeterde bereikbaarheid over de weg, en daaraan verbonden kosten voor het rijk.

Aanpak wetgevingstraject

De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering aan te geven of al duidelijk is welke vorm zal worden gegeven aan het samenwerkingsverband tussen de Belastingdienst en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wat is op dit moment de stand van zaken met betrekking tot de voorbereiding van de uitvoering?

De leden van de RPF-fractie hebben begrepen dat de uitvoering van de wet in samenwerking met de Belastingdienst moet plaatsvinden. Is al meer informatie te geven over het hiervoor op te richten Samenwerkingsverband? Wat wordt bedoeld met de mededeling dat de Belastingdienst bij de uitvoering van de wet wellicht een specifieke aanpak zal volgen?

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat het nu slechts om een kaderwet gaat en dat veel punten nadere wetgeving en uitwerking vragen. Deze leden achten het wenselijk om één en ander sterk in samenhang te bekijken en achten het daarom gewenst om de wetgeving sterker in één pakket onder te brengen. Wanneer denkt de regering dat de uitvoeringswet bij het parlement wordt ingediend? Is een integrale behandeling van kader- en uitvoeringswet niet sterk te prefereren? Onderdeel van de wetgeving dient volgens de leden van de VVD-fractie tevens te zijn, hoe de verkregen opbrengsten zullen worden aangewend. Het wordt nu wel in de toelichting genoemd, maar de terugsluis van de opbrengsten wordt nu niet wettelijk geregeld. Kan de regering een geactualiseerd tijdschema overleggen voor de daadwerkelijke invoering van het rekeningrijden, vragen de leden van de VVD-fractie. Welke fasering bij de invoering wordt mogelijk geacht?

De leden van de CDA-fractie constateren dat er in het wetgevingstraject nog veel dient te gebeuren. Wat is de stand van zaken betreffende de invoeringswet? Welke AMvB's en ministeriële regelingen moeten nog verschijnen? Zijn de bewindslieden bereid de AMvB's en ministeriële regelingen aan de Kamer voor te leggen, zeker voor wat betreft de hoogte van de heffing, de heffingspunten en andere cruciale besluiten?

De leden van de SGP-fractie willen erop wijzen dat de Europese Commissie heeft aangegeven een einde te willen maken aan het woud van nationale belastingen en heffingen dat nu binnen de EU bestaat. Bestaat niet het gevaar dat de invoering van het rekeningrijden in Nederland op termijn wordt doorkruist door Europese planvorming op dit punt?

De leden van de GPV-fractie merken op dat de concretisering van het project rekeningrijden essentieel is voor de uitvoerbaarheid en voor het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Deze leden vragen met het oog

daarop een overzicht te geven van de elementen die in de uitvoeringswet handen en voeten zullen krijgen. Wanneer kan het betreffende wetsvoorstel overigens worden verwacht?

2.3 Relaties met andere beleidsmaatregelen

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering om aan te geven welke eventuele intensiveringen met betrekking tot carpoolen, telewerken, werken openingstijden en doelgroepenbeleid worden overwogen. Voor welke intensiveringen is/wordt extra geld uitgetrokken?

Deze leden vragen om toe te lichten wat transferia, die gelegen zijn voor de heffingspunten, kunnen bijdragen aan de realisatie van de eerder genoemde doelstelling van het rekeningrijden, namelijk de verbetering van de bereikbaarheid?

Als de effectiviteit van rekeningrijden ook afhankelijk is van de beschikbaarheid van transferia mag volgens deze leden een extra inspanning worden verwacht om dergelijke voorzieningen de komende jaren in de randstad tot stand te brengen. Kan in dat verband worden toegelicht waarom in het laatste meerjarenprogramma infrastructuur en transport nauwelijks middelen voor dat zijn gereserveerd?

Bestaat er al een inventarisatie van de mate waarin bestaande en toekomstige carpoolplaatsen een bijdrage kunnen leveren aan de effectiviteit van het rekeningrijden? Zal er nog een extra inspanning worden geleverd om zo veel mogelijk carpoolplaatsen op een effectieve manier te gaan situeren en zo ja, waaruit bestaat die inspanning?

Tot slot stellen de leden van de PvdA-fractie vast dat (wederom) wordt aangegeven dat bij rekeningrijden sprake zal zijn van een «voorzienere terugsluis». Betekent deze formulering dat er op zich ruimte is om over de aard en omvang van de terugsluis nadere voorstellen te verwachten? Welke opties voor de vormgeving van de terugsluis zijn in discussie of worden overwogen?

De leden van de GPV-fractie onderschrijven dat rekeningrijden niet los is te zien van andere mobiliteitsmaatregelen. Zij vragen in dat verband nader in te gaan op de relatie met de doelstelling van variabelisatie van autokosten. Onderschrijft de regering dat verdere variabelisatie, via de accijnzen of door invoering van enige vorm van kilometerheffing, goed samen kan gaan met een meer op tijd en plaats gericht instrument als rekeningrijden? Bestaan er onderzoeksgegevens over de mogelijke effecten van een combinatie van genoemde maatregelen?

Openbaar vervoer

De leden van de VVD-fractie kunnen zich vinden in de constatering in de memorie van toelichting dat de kans van slagen van rekeningrijden afhangt van het voorhanden zijn van een zichtbaar alternatief. In dit verband vragen deze leden of het openbaar vervoer gezien mag worden als een volwaardig en zichtbaar alternatief, mede gezien de capaciteits tekorten in het openbaar vervoer.

Door de invoering van rekeningrijden wordt van automobilisten een ander keuzegedrag verwacht, onder andere door meer gebruikmaking van het openbaar vervoer. De leden van de VVD-fractie vragen hoe dit is te rijmen met de uitkomsten van onderzoeken naar gedragseffecten van rekeningrijden-achtige heffingen waaruit blijkt dat de overstap naar het openbaar vervoer niet of nauwelijks gemaakt zal worden. De regering verwacht dat op specifieke corridors wel degelijk sprake kan zijn van overstap naar het openbaar vervoer. De leden van de VVD-fractie vragen welke corridors dat zijn en op basis waarvan de regering deze verwachting heeft. Wanneer inderdaad sprake is van een overstap, hoe sterk is de verschuiving?

Het goederenvervoer over de weg is vaak de enige mogelijkheid voor verplaatsing van goederen over de korte afstand. Verplaatsing via een andere route, verplaatsing op een ander tijdstip en een andere vorm van verplaatsing zijn dan geen alternatief. De leden van de VVD-fractie vragen welke andere mogelijkheden er nog zijn voor transportondernemers.

Het introduceren van prijsbeleid bij de automobilist staat of valt met de aanwezigheid van een alternatief in de vorm van een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. Is dat alternatief voldoende voor handen, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Op welke termijn is een beter openbaar vervoer in de randstad te realiseren?

Deze leden vragen of, indien in 2001, het moment van invoering van rekeningrijden in de randstad, dat kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer er in onvoldoende mate is, het wel reëel is om over te gaan tot rekeningrijden. Wat is de reden dat er maar weinig automobilisten de overstap naar het openbaar vervoer maken? De regering spreekt immers over «zeer weinigen». Deelt de regering de mening dat ook het «overstappen» van zeer weinigen («3%») op het OV aanzienlijke capaciteitsproblemen met zich mee zal brengen?

Het CPB constateert in het nota Rekeningrijden in de Randstad: «congestie is in hoofdzaak een stadsgewestelijk probleem en voor alles een spitsprobleem.»

De leden van de SP-fractie vragen op welke wijze de werknemers die nu rond de grote agglomeraties in de Randstad in de file staan en die zich niet kunnen permitteren om na tien uur bij de baas te verschijnen, op hun werk moeten komen. De stoptreinen naar deze agglomeraties zitten immers in de spits ook al overvol. Bovendien heeft de NS om commerciële redenen besloten een aantal stoptreinen te schrappen voor het lange-afstandsverkeer en wil de regering nog eens hetzelfde doen, nu ten faveure van het goederenvervoer over spoor. Waarom is de koppeling tussen beter openbaar vervoer, volgens buitenlandse ervaringen toch een randvoorwaarde voor rekeningrijden, in het wetsvoorstel losgelaten, zo vragen de leden van de SP-fractie.

In de toelichting wordt ingegaan op de relaties met andere beleidsmaatregelen. De leden van de RPF-fractie onderstrepen het belang van een goed flankerend beleid. De effectiviteit van rekeningrijden zal toenemen als andere vormen van vervoer, zoals het openbaar vervoer, door flankerend beleid aantrekkelijker worden gemaakt. De regering is, zo constateren de leden van de RPF-fractie, nogal sceptisch over deze mogelijkheden. De regering verwacht dat niet velen de overstap van de auto naar het openbaar vervoer zullen maken. Hoe beoordeelt zij in dit verband het onderzoek «Filerijders getypeerd» van Goudappel Coffeng, waaruit blijkt dat veel filerijders deze overstap wel willen maken, maar zich nog laten weerhouden door het relatief gebrekkige niveau van de OV-voorzieningen? Welke conclusies verbindt de regering hieraan ten aanzien van investeringen in het OV?

Met de invoering van het rekeningrijden wordt beoogd met behulp van prijsprikkels bij een deel van de automobilisten een ander verplaatsingsgedrag te bewerkstelligen. De automobilist moet dan wel over een serieus alternatief kunnen beschikken. Het mag niet zo zijn dat de automobilist straks tegen extra betaling in de file staat. Is de regering met de leden van de SGP-fractie van mening dat de invoering van rekeningrijden onlosmakelijk is verbonden met het bieden van voldoende en kwalitatief hoogwaardige alternatieven voor de automobilist?

Als belangrijke alternatieven noemt het wetsvoorstel het openbaar vervoer en de flexibilisering van de werktijden. Acht de regering het realistisch dat het openbaar vervoer, op het geplande moment van

invoering van rekeningrijden, een serieus alternatief voor de automobilist kan zijn, zo vragen deze leden. Kan het openbaar vervoer daadwerkelijk een eventuele grote extra toestroom van automobilisten efficiënt verwerken?

De aanwezigheid van alternatieven voor verplaatsingen per auto is één van de factoren waarmee het beoogde effect van rekeningrijden bereikt kan worden. De leden van de GPV-fractie vragen de regering daarom nader in te gaan op de mogelijkheden om openbaar vervoer als alternatief aan te bieden. Deze leden zijn van mening dat de in de toelichting genoemde relatie met andere beleidsmaatregelen een financiële vertaling behoeft. De negatieve kostenprikkel dient ook een positieve tegenhanger te hebben. De leden van de GPV-fractie vragen of uiteen gezet kan worden welke argumenten er, los van de afspraken in het regeerakkoord, voor zouden pleiten om de opbrengsten van het rekeningrijden ter beschikking te stellen aan de betrokken overheden met het oog op de verbetering van de noodzakelijke alternatieven voor rekeningrijden. Hoe springt de regering met deze argumenten om?

Carpoolen

De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering aan te geven welke flankerende maatregelen zullen worden ingezet om andere vormen van vervoer aantrekkelijker te maken. De leden van de fractie van D66 ondersteunen de gedachtegang van de regering dat rekeningrijden positief zal kunnen werken op de keuze van de automobilist om te gaan carpoolen. In dit verband vragen deze leden de regering aan te geven wat de stand van zaken is met betrekking tot nadere proeven met infrastructurele voorzieningen voor carpoolers. In antwoord op schriftelijke vragen van D66 van 24 april 1996 heeft de regering aangegeven dat het tot stand brengen van zo'n carpoolregeling in de Wegenverkeerswet het normale AMvB-traject volgt en dat de regeling, afhankelijk van de doorlooptijd van genoemd traject, op 1 januari 1997 in werking kan treden. Kan de regering aangeven waarom de genoemde datum van 1 januari 1997 niet is gehaald? Is de regering bereid mede in het licht van onderhavig voorstel op korte termijn een en ander te implementeren?

Het belang van goede alternatieven voor de (eigen) auto is mede zo groot, omdat een verschuiving van de werk- en openstellingstijden naar het oordeel van de leden van de RPF-fractie in een aantal gevallen geen reële optie is. Voor veel werknemers zullen dus nauwelijks mogelijkheden bestaan om buiten de ochtendspits naar hun werk te reizen. Wel zien deze leden nog veel mogelijkheden in autodelen, bijvoorbeeld in de vorm van carpoolen en in telewerken. Is de regering van plan hierin een verdergaande stimulerende rol te gaan spelen, bijvoorbeeld door verdere verruiming van de fiscale faciliteiten? Daarbij is de relevantie van de exacte plaatsen van de heffingspunten minder groot. Of moet uit het Nader Rapport worden afgeleid dat bij een verdere concrete invulling van het flankerend beleid alleen aan samenwerking met de mede-overheden wordt gedacht? Als dat laatste het geval is, zouden de leden van de RPF-fractie dat betreuren.

Als eventueel ander alternatief noemt de regering tevens het carpoolen. Impliceert de flexibilisering van verplaatsingstijden juist niet een verdere belemmering tot carpoolen, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

Werk- en openstellingstijden

Het is de leden van de PvdA-fractie opgevallen dat alleen wordt gesproken over de openingstijden van bedrijven, kantoren en winkels. Hoe

verhouden de aanvangstijden van bijvoorbeeld crèches, voorschoolse opvang en scholen zich tot het tijdstip waarop rekeningrijden in de ochtendspits gaat gelden? Welke knelpunten kunnen daarbij ontstaan en hoe worden die knelpunten beoordeeld?

Lage inkomensgroepen kunnen vaak minder schuiven met hun werktijden. Worden daardoor deze groepen niet meer gedupeerd door rekeningrijden, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de fractie van D66 ondersteunen maatregelen op het gebied van flankerend beleid die ertoe strekken telewerken te stimuleren en werk- en openstellingstijden te verruimen.

De eventuele flexibilisering van de werktijden impliceert een verdere versterking van de bestaande tendens naar een 24-uurseconomie. De leden van de SGP-fractie staan hier zeer kritisch tegenover. Kan de regering nader inzicht bieden in de vraag in hoeverre flexibilisering van de werktijden geboden zou zijn om rekeningrijden daadwerkelijk succesvol te maken?

Flexibele werk- en openingstijden worden gezien als bijdrage aan de ontlasting van de spits. Worden hier ook de scholen bij betrokken, om zo de spitsdrukke in met name het openbaar vervoer, dat als een alternatief voor autogebruik moet dienen, te verminderen, zo vragen de leden van de GPV-fractie.

Eén van de mogelijke beleidsmaatregelen ter versterking van het effect van rekeningrijden is de bevordering van vervoersmanagement door bedrijven. De leden van de GPV-fractie vragen welke plaats deze optie heeft in het voorbereidend overleg met de betrokken gemeenten. Worden er activiteiten ondernomen om de inzet van het instrument van vervoersmanagement in gebieden met rekeningrijden een extra impuls te geven?

Doelgroepenbeleid

De leden van de PvdA-fractie onderschrijven het standpunt dat andere vormen van betaald rijden, zoals betaalstroken, naast en niet in de plaats van rekeningrijden voorstelbaar zijn. Zij stellen vast dat de beoordeling van bijvoorbeeld betaalstroken, in voorzichtige bewoordingen is gesteld. Kan de regering aangeven of dezelfde terughoudendheid nog steeds bestaat?

Vereist de introductie van betaalstroken, die een faciliterend karakter hebben, aparte wetgeving en zo ja, wordt dergelijke wetgeving voorbereid teneinde de afspraken met de provincies over een aantal min of meer regionale weg- en tunnelprojecten mogelijk te maken? Kan worden toegelicht waarin de betaalstrook – als het gaat om de vraag of een wettelijke grondslag noodzakelijk is – principieel verschilt van tolheffing? Wordt er nog steeds van uitgegaan, zoals de verwijzing naar een retributie op provinciaal niveau suggereert, dat provinciale regelgeving vereist is om betaalstroken c.q. tolheffing in te voeren?

Hoe verhoudt rekeningrijden zich tot de instelling van doelgroepstroken voor vrachtverkeer en openbaar vervoer, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

Biedt rekeningrijden in de toekomst ook mogelijkheden voor het invoeren van een kilometerheffing? Is in dit kader ook onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van technologie gebaseerd op satelliet navigatie, zo vragen deze leden.

De laatste tijd, met name bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, is veel aandacht besteed aan andere betaalsystemen, zoals betaalstroken en tolwegen, al of niet als onderdeel

van private financiering. De leden van de VVD-fractie zijn beslist voorstander van dergelijke systemen van tolheffing, maar een wildgroei aan systemen en aan tollocaties moet worden voorkomen. Wil de regering een overzicht verstrekken van definities, mogelijkheden en wenselijkheden?

Voorts zijn deze leden van mening dat gelijktijdig met het wetstraject rekeningrijden ook andere betaalsystemen een wettelijke grondslag moeten krijgen. Dit om tot een juiste onderlinge afstemming van betaalsystemen te kunnen komen. Tijdens de behandeling van de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat meldde de regering dat daarvoor reeds een wettelijk kader beschikbaar zou zijn. Welke regeling werd bedoeld? Is deze regeling inderdaad geschikt om tot grootschalige andere betaalsystemen over te gaan?

Kan de regering, mede gelet op de wenselijkheid om ook spoedig betaalstroken te kunnen benutten, uiteen zetten hoe het staat met de juridische problematiek rond tolheffing, en welke maatregelen en wetgeving nodig is om de juridische problemen weg te nemen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De beoogde indirecte terugsluis zal hoe dan ook betekenen dat autorijden in Nederland nog duurder wordt. Wil de regering een compleet overzicht verstrekken van de kosten van autorijden voor burgers in Nederland en in de anderen Europese landen? Hoe beoordeelt de regering de bij de begrotingsbehandeling gemaakte opmerking dat betaalstroken tot een tweedeling op de weg zou leiden? Leidt rekeningrijden ook niet tot een tweedeling tijdens de spitsperiodes op de hoofdwegen in de Randstad, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de regering kiest voor generiek rekeningrijden in plaats van de introductie van betaalstroken. Genoemde leden wensen een nadere uiteenzetting van de voor- en nadelen van beide systemen. Bovendien vragen zij de regering aan te tonen waarom betaalstroken niet een beter instrument vormen dan generiek rekeningrijden. Tijdens de begrotingsbehandeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de regering gesteld dat generiek rekeningrijden en betaalstroken naast elkaar onderzocht worden en eventueel naast elkaar worden geïntroduceerd. Hoe verhoudt zich dat tot diverse passages in de memorie van toelichting van dit wetsvoorstel? Kan de regering ingaan op de stelling dat deze vormen van betaald rijden elkaar uitsluiten? Indien de regering ervan overtuigd is dat rekeningrijden een succes wordt, is introductie van betaalstroken dan minder of niet nodig?

Bij betaalstroken is sprake van een vrije keuze bij de automobilist voor betaald of onbetaald rijden. Waarom wordt de automobilist die voor onbetaald rijden (en in de file staan) kiest alsnog belast via generiek rekeningrijden, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

In navolging van de overlegorganen voor Verkeer en Waterstaat vragen de leden van de CDA-fractie of rekeningrijden niet gehanteerd wordt als alternatief voor het aanleggen van infrastructuur. Zij vragen de regering nadrukkelijk hieromtrent een heldere uiteenzetting te geven. Ook wensen deze leden een nadere reactie van de regering op de kritiek van het OVI dat in de besluitvorming een afweging tussen generiek en selectief rekeningrijden wordt gemist. Daarnaast stelt het OVI dat het systeem van betaalstroken nog onvoldoende is onderzocht. Deze leden zien hierop graag een nadere reactie.

Is het wetsvoorstel rekeningrijden wel opportuun zolang een evenwichtige keuze tussen beide systemen niet is gemaakt?

Wat is het oordeel van de regering over het feit dat een meerderheid in het OVI grotere voordelen ziet in de invoering van een selectiesysteem in plaats van het rekeningrijden, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de D66-fractie onderschrijven de gedachte van de regering dat de doelstellingen van doelgroepenbeleid en rekeningrijden nauw aan elkaar zijn gerelateerd. De leden van de fractie van D66 wachten met belangstelling de resultaten over de juridische implicaties van een experiment met betaalstroken af.

De regering stelt in de memorie van toelichting op bladzijde zeven dat naast rekeningrijden op termijn in principe andere vormen van betaald rijden, zoals betaalstroken, voorstelbaar zijn. Ook hierover hebben de leden van de SP-fractie enkele vragen:

- zijn hiervoor nog aanvullende investeringen in betaalfaciliteiten nodig? Zo ja, waar bestaan deze uit?
- is het denkbaar dat op één traject zowel rekeningrijden als betaalstroken worden toegepast? Indien dit het geval is, impliceert dit niet dat de rekeningrijder die niet van de betaalstroken gebruik maakt alsnog – maar dan betalend – in de file staat? Zou hij immers niet in de file staan, dan is er geen rechtvaardiging cq. markt voor de aanleg van een betaalstrook.
- hoe denkt de regering het veiligheidsprobleem op te lossen dat ontstaat ter plekke van op- en afritten, als betaalstrookrijders met relatief hoge snelheid de rijstroken van de filerijders kruisen?

De leden van de RPF-fractie zijn niet gecharmeerd van de betaalstroken-variant. Zij onderschrijven de opvatting van de regering dat dit redelijkerwijs alleen kan worden geïntroduceerd als sprake is van nieuw aan te leggen en fysiek afgescheiden infrastructuur. De aanleg van grote hoeveelheden extra asfalt, terwijl er andere mogelijkheden zijn om de congestie te lijf te gaan, wordt wat deze leden betreft niet serieus overwogen. Zij gaan ervan uit dat deze variant alleen maar meer automobilititeit genereert, omdat ook hier geldt dat ieder aanbod zijn eigen vraag schept. Uit het onlangs gepresenteerde CDA-plan, hoe goed ook bedoeld om de congestie te bestrijden, spreekt absoluut niet de intentie om de automobilititeit in te perken. Hoe reëel acht de regering de kans dat naast rekeningrijden ook (structureel) zal worden gekozen voor betaalstroken, zo vragen de leden van de RPF-fractie.

3. Beschrijving van de werkwijze van het systeem

3.1 Werkingssfeer

Heffingsnetwerk

De leden van de PvdA-fractie onderschrijven de opvatting dat de invoering van rekeningrijden niet mag leiden tot onveiligheid en onleefbare situaties op het zogenaamde onderliggende wegennet. Daarom is het essentieel dat de heffingspunten zo veel mogelijk worden ingepast in de regionale verkeers- en vervoersplannen. Welke wettelijke mogelijkheden heeft de rijksoverheid om zo nodig die inpassing bij tegenwerkende of lakse gemeenten en/of provincies af te dwingen? Kan inzicht worden gegeven in de stappen die moeten worden gezet om tijdig de vereiste planologische en andere procedures voor de bouw van de heffingspunten te hebben doorlopen?

Welke andere maatregelen dan het instellen van heffingspunten op het onderliggende wegennet zijn wellicht vereist om sluipverkeer tegen te gaan en wie draagt voor dergelijke maatregelen de eerste verantwoordelijkheid? Zijn overigens de bestaande wettelijke bevoegdheden van gemeenten en provincies toereikend om sluipverkeer adequaat met verkeersmaatregelen te beperken, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Zijn er ook regio's buiten de Randstad die verzocht hebben om de

invoering van rekeningrijden? In hoeverre wordt er rekening gehouden met de invoering van rekeningrijden buiten de Randstad?

De leden van de PvdA-fractie vragen met duidelijke kaartbeelden – dat wil zeggen op een adequate schaal – te illustreren in welke mate de opzet van de vijf genoemde varianten voor de ligging van heffingspunten verschillen. Kan worden aangegeven of over deze varianten bestuurlijk overleg met de regio's/ provincies is gestart? Zo neen, wanneer wordt daarmee een aanvang gemaakt en zo ja, hoe beoordelen zij elk van deze varianten?

Verder willen de leden van de PvdA-fractie voor elke variant weten van welk maximaal aantal passages per jaar wordt uitgegaan. Kan daarbij een geraamde uitsplitsing worden gegeven van het aantal passages in vracht-, zakelijk-, woon/werk- en overig verkeer?

Voor wat betreft de heffingsperiode vragen de leden van de PvdA-fractie of het niet de voorkeur verdient in de wet duidelijkheid te verschaffen over de dagen waarop wel of geen heffing wordt toegepast.

Een netwerk van heffingspunten kan gevolgen hebben voor de ruimtelijke dynamiek in een stadsregio. De leden van de GPV-fractie vragen of de regering kan onderschrijven dat het in het licht van die dynamiek gewenst is wanneer de heffingspunten voor een bepaalde periode, bijvoorbeeld tien jaar, vastliggen. Zo ja, op welke wijze wordt die continuïteit gewaarborgd?

Een element van gelijke behandeling betreft de keuze van betaalpunten op zogenoemde sluiproutes. Immers hier wordt het bonafide verkeer gestraft, omdat er ook sluipverkeer van deze route gebruik kan maken. De leden van de VVD-fractie vragen of de mogelijkheid van «gratis» of goedkoop passeren hier niet een oplossing biedt, vergelijkbaar met het gebruik van gratis of goedkope nummers bij het telefoonverkeer? Wordt overigens ook op doelgroepstroken belasting geheven, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering een nadere uiteenzetting te geven of er ook tolpoortjes komen op het onderliggend wegennet. Welke gevolgen heeft dat voor verkeer dat normaal gesproken in het geheel niet op het hoofdwegennet komt?

De leden van de fractie van D66 stemmen in met de gedachte om heffingspunten voor rekeningrijden vast te stellen op die plaatsen waar structurele congestie wordt verwacht. Deze leden begrijpen dat inpassing van rekeningrijden lokaal maatwerk vraagt. Welke stappen heeft de regering hiertoe reeds gezet en wat zijn de resultaten? Kan de regering in dit verband nader ingaan op de maatregelen die worden getroffen om sluipverkeer tegen te gaan? In hoeverre, zo willen deze leden voorts graag weten, wordt in de afweging van waar en hoeveel heffingspunten ook meegenomen dat er geen verschuiving optreedt in het vestigingsgedrag van bedrijven naar perifere bedrijfsterreinen? De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering voorts in te gaan op de effecten (cijfermatig) van het invoeren van rekeningrijden op de bereikbaarheid van economische centra in Nederland. Deze leden begrijpen ook dat de regering voorstelt de heffingspunten bij ministeriële regeling vast te stellen. Wordt hiermee ook het aantal heffingspunten bedoeld en de daarmee samenhangende vorm van rekeningrijden (bijvoorbeeld de keuze tussen de ASW-plus variant en de cordonvariant)?

De leden van de GPV-fractie vragen of al meer informatie kan worden gegeven over de maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan. Hoe kan worden voorkomen dat plaatselijk verkeer onnodig wordt geconfronteerd met heffingen?

Heffingsperiode

De leden van de PvdA-fractie vragen om de aantallen (van bijvoorbeeld de passages en aangiften) die in de memorie van toelichting worden genoemd en die gerelateerd zijn aan de duur van de heffingsperiode schematisch weer te geven voor zowel de periode van 06.00 tot 10.00 uur als voor de periode van 07.00 tot 9.00 uur. Het is enigszins verwarrend dat in de stukken wordt uitgegaan van de eerstgenoemde periode terwijl een voorkeur bestaat voor de tweede.

Deze leden willen een nadere toelichting op de voor- en nadelen die aan de ene en de andere heffingsperiode zijn verbonden. Wanneer dreigt in min of meerdere mate het uitwijken naar andere routes of het uitwijken naar andere tijdstippen op te treden?

De regering stelt dat de heffingsperiode kan worden uitgebreid, afhankelijk van de ontwikkeling van de congestie. De leden van de PvdA-fractie wijzen erop dat zo'n latere uitbreiding van de periode betekent dat groepen van weggebruikers wederom hun reisgedrag (ingrijpend) moet aanpassen en ze betwijfelen of zo'n aanpak uit maatschappelijk oogpunt zorgvuldig is te noemen. Kan de regering op dit punt ingaan?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor de keuze van de aan te wijzen betaalperiode, en ook de deelperiodes daarbinnen, en daarbij behalve 's ochtends van 6.00–10.00 uur ook de avondspitsperiode te willen betrekken van 15.00–19.00 uur. Hoe zal de verdeling zijn van de autoritten in de spitsperiode over 1 keer, 2 keer, 3 keer, 4 of meer keer per spitsperiode betalen? Hoe is de verdeling van het aantal passages naar de frequentie van passeren? (dus minder dan 1 keer per week, 1 keer per week, 2 keer per week etc.)

De leden van de CDA-fractie vragen waarom in het onderhavige wetsvoorstel gekozen wordt voor de cordonvariant. Hoe zal deze variant er concreet uitzien?

Ook vragen deze leden wat de reden is dat voorlopig gekozen wordt voor het tijdstip 07.00–09.00 uur en alleen de ochtendspits? Hoe verhoudt zich dit tot de lengte van de werkelijke spits in de ochtenduren? Bestaat niet het gevaar dat al snel wordt overgegaan tot heffing op een veel langer tijdstip in de ochtendspits cq. de avondspits? Welke plannen bestaan daaromtrent? Is het denkbaar dat door de toenemende mobiliteit er een moment komt dat rekeningrijden de gehele dag plaatsvindt, zo vragen deze leden.

De leden van de fractie van D66 begrijpen dat de heffing voor rekeningrijden in beginsel alleen plaatsvindt tijdens de ochtendspits. In een analyse van rekeningrijden van november 1998 concludeert het Centraal Planbureau dat de effectiviteit van rekeningrijden flink kan worden verhoogd door ook in de avondspits rekeningrijden in te voeren. Kan de regering nader ingaan op de overweging om alleen tijdens de ochtendspits te heffen en in haar antwoord meenemen de gedragseffecten die ontstaan indien meer betaalmomenten (avondspits) zich voordoen. Het Centraal Planbureau concludeert voorts dat de effectiviteit van rekeningrijden nog meer toeneemt indien de hoogte van de heffing varieert naar tijd en plaats. Kan de regering nader aangeven op welke termijn tariefdifferentiatie naar tijd en plaats vanuit het oogpunt van organisatorische uitvoerbaarheid kan worden ingevoerd. In welke mate speelt het maatschappelijk draagvlak voor rekeningrijden een rol bij het vaststellen van de termijn waarop tariefdifferentiatie kan worden doorgevoerd, zo vragen de leden van de D66-fractie.

De leden van de RPF-fractie achten het van groot belang dat het effect van het beleidsinstrument rekeningrijden zo groot mogelijk is. Dat kan alleen

als het systeem (nagenoeg) waterdicht is. Hiermee wordt echter tegelijkertijd de zwakke plek ervan blootgelegd. Er zullen zeer forse investeringen moeten plaatsvinden om het sluipverkeer zoveel mogelijk tegen te gaan. Vanuit die gedachte is eigenlijk alleen de CORDON-variant acceptabel, tenzij alleen op enkele snelwegen een heffing wordt geheven. Dan kan worden volstaan met de TOERIT en AFRIT-variant. De leden van de RPF-fractie informeren of de regering nu ondubbelzinnig heeft gekozen voor de CORDON-variant of dat dit afhankelijk wordt gesteld van de uitkomsten van het bestuurlijk overleg. Zij vragen hoeveel betaalpoorten precies nodig zijn om de ASW+-variant volledig waterdicht te maken. Eenzelfde vraag stellen zij met betrekking tot de CORDON-variant. Zij informeren hiernaar mede met het oog op de opmerking dat deze varianten het uitwijken naar andere routes, als gedragsreactie op de maatregel, vrijwel uitsluiten. Moet hieruit worden afgeleid dat de regering ervan uitgaat dat het systeem nooit helemaal waterdicht zal worden? Zou de regering de Kamer een plattegrond kunnen doen toekomen met een indicatie van de plaatsen waar een betaalpoort moet worden geplaatst? Ten aanzien van de heffingsperiode merken de leden van de RPF-fractie op dat de ochtendspits wel erg vroeg, te weten om 6.00 uur, begint. Zij kunnen zich voorstellen dat een variabel tarief tussen 6.00 en 10.00 uur een gunstig effect heeft op de spreiding van het verkeer. Is de regering niet beducht voor congestie net voor of na de heffingsperiode, óók als wordt gekozen voor een gedifferentieerde heffing? Deze leden vragen aansluitend op grond van welke overwegingen de regering eventueel zou besluiten over te gaan tot een heffing in de avondspits. Juist omdat zich in de avondspits relatief veel «overig verkeer» (visites, winkelen, etc.) bevindt, is er veel te zeggen voor een heffing in de avondspits. Deze leden onderschrijven de opvatting van het CPB dat het voor een evenwichtige afweging zaak is om het alternatief van heffen in de avondspits dan wel het heffen in zowel ochtend- als avondspits in beeld te brengen. Is de regering bereid hieraan meer expliciet aandacht te besteden?

De regering wil rekeningrijden slechts invoeren in de ochtendspits, terwijl juist de avondspits de grootste verkeersintensiteit kent. Terecht wijst het CPB-onderzoek volgens de leden van de SGP-fractie erop dat de avondspits een relatief groot aandeel overig verkeer bergt (visite, winkelen en dergelijke). Dit is de groep die bij uitstek gevoelig zal zijn voor de heffing van rekeningrijden en in veel gevallen ook over goede alternatieven beschikt. Welke redenen heeft de regering om niet in de avondspits rekeningrijden in te voeren, zo vragen deze leden zich af. De regering gaat ervan uit dat als iemand 's ochtends later van huis gaat, hij 's avonds ook later naar huis zal gaan. Deze redenering is echter toch ook om te draaien: indien iemand later van zijn werk naar huis gaat, zal hij 's ochtends toch ook naar verwachting later op het werk beginnen?

De leden van de GPV-fractie vragen of, en zo ja hoe het rekeningrijden en de verlaging van de maximumsnelheid in de Randstad naar 100 kilometer per uur met elkaar in verband worden gebracht. Geldt in de gebieden waar rekeningrijden wordt toegepast altijd een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur, ook in de avond en nacht? Deze leden kunnen zich voorstellen dat het niet wenselijk is dat de maximumsnelheid tot 7.00 uur in de ochtend 120 kilometer per uur is, terwijl met rekeningrijden juist tussen 6.00 en 7.00 uur de drukte op de weg groter zal zijn.

Tarief

Ten aanzien van het te hanteren tarief vragen de leden van de PvdA-fractie met wie «het nader overleg» over de uitwerking van het rekeningrijden

plaatsvindt c.q. heeft plaatsgevonden en wat de stand van zaken is van de discussie over het mogelijk te hanteren tarief?

Verder willen deze leden weten wanneer duidelijkheid bestaat over allereerst het jaar waarin elektronische betaling mogelijk is en in de tweede plaats het jaar waarin de differentiatie van het tarief kan worden toegepast. Deze leden zijn ervan overtuigd dat beide elementen eraan kunnen bijdragen dat de maatschappelijke acceptatie van het rekeningrijden wordt vergroot en daarom vragen zij om aan te duiden van welke factoren afhankelijk is of de elektronische betaling en de differentiatie kunnen worden doorgevoerd.

Is er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om met technologie voor rekeningrijden ook differentiatie naar voertuigklasse en/of emissies mogelijk te maken? Dit is volgens de leden van de PvdA-fractie mede relevant in het licht van de discussie over het invoeren van verhandelbare emissierechten.

Ten aanzien van het betaaltarief geldt f 7,- als normaal tarief en vanwege een korting op de uitvoeringskosten wordt het tarief voor de geregelde gebruiker f 5,-. De leden van de VVD-fractie vragen of er in feite geen sprake is van een verhoogd tarief voor minder frequente passanten? Is dit dan nog wel te rechtvaardigen als gelijke behandeling?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering of nog steeds gedacht wordt aan f 5,- en f 7,- per heffingspunt. Wat zijn de concrete voornemens voor de komende 10 jaar qua hoogte van de heffing? Wanneer wordt tariefdifferentiatie geïntroduceerd? Komen bepaalde voertuigen in aanmerking voor het nultarief? Kan er een nadere onderbouwing worden gegeven waarom motorrijders dezelfde heffing moeten betalen, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de fractie van D66 merken op dat degenen die gebruik maken van de elektronische betaalmethode een korting krijgen op het tarief voor rekeningrijden. Deze leden begrijpen dat hiervoor als reden wordt aangevoerd dat het gebruikmaken van de elektronische betaalmethode de te maken kosten voor de overheid beperkt. Heeft de regering ook nog andere varianten dan de genoemd overwogen, bijvoorbeeld een heffingsvrije voet? Hoe staat de regering hier tegenover? Kan de regering ingaan op de juridische aspecten van de voorgestelde belastingkorting bij elektronisch betalen in relatie tot het gelijkheidsbeginsel? Is de regering van mening dat voorgestelde kortingsmethode in overeenstemming is met de (sub)doelstelling van onderhavig voorstel om rekeningrijden te relateren aan de feitelijke bijdrage aan de congestie? De leden van de fractie van D66 merken in dit verband op dat elektronisch betalen in het bijzonder voor degenen die een grote bijdrage leveren aan de congestie, waaronder woon-werkverkeer, zal worden gebruikt. Kan de regering in dit verband in haar antwoord de relatie meenemen tussen het terugdringen van woon-werkverkeer en de kortingen voor elektronisch betalen. Zou het niet meer in de rede van de doelstelling van onderhavig voorstel liggen en bovendien bijdragen aan de maatschappelijke acceptatie van het rekeningrijden, om (ook) een tariefskorting te geven aan degenen die een kleine (te verwaarlozen) feitelijke bijdrage aan de congestie leveren, de zogenoemde «incidentele passanten»?

De leden van de SP-fractie vragen of het juist is dat de automobilist het verhoogde tarief van f 7,- moet betalen als de afschrijving van de chipknip mislukt is, óók als deze mislukking het gevolg is van het falen van het systeem? Indien dit het geval is, zo vragen deze leden, bij wie ligt hiervoor de bewijslast?

De leden van de SGP-fractie constateren dat het de regering om redenen van «organisatorische uitvoerbaarheid» niet mogelijk lijkt om differentiatie van het tarief naar tijd mogelijk te maken. Wat zijn precies deze organisatorische redenen? Is het gevaar niet reëel dat zonder differentiatie naar tijd er nu congestie vlak voor of na de heffingsperiode zal ontstaan? Geldt dit niet des te meer nu de voorgestelde heffingsperiode (van 7 tot 9 uur) vrij kort is?

Ook wijzen deze leden op aspecten van verkeersveiligheid. Zullen automobilisten niet sneller gaan rijden als zij denken de tolpoort nog vlak voor de ingang van het betaaltijdstop te kunnen passeren? Anderzijds bestaat de mogelijkheid dat automobilisten de rijnsnelheid geforceerd laag zullen houden om betaling te ontlopen. Hoe schat de regering deze effecten in?

De leden van de SGP-fractie wijzen erop dat er in het wetsvoorstel geen maximum aantal betalingen per dag is opgenomen. Zal dit voor bepaalde categorieën weggebruikers niet leiden tot onaanvaardbare kostenstijgingen (bijv. koeriersbedrijven e.d.)? Is dit technisch gezien te ondervangen?

Heffingsplichtigen

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de regering alle passerende motorvoertuigen bepleit te belasten. Waarom zou dan elk motorvoertuig hetzelfde tarief moeten betalen, terwijl de diverse voertuigen ten aanzien van beslag op de wegruimte sterk uiteenlopen? Zo kan een motorrijder moeilijk een betaalkastje plaatsen, en krijgt dan geen korting op het tarief terwijl het ruimtebeslag minimaal is. Graag krijgen deze leden een nadere beschouwing op dit punt.

De leden van de VVD-fractie vragen of het strijdig is met het overige overheidsbeleid om iedere bestuurder heffingsplichtig te maken. Het is de bedoeling om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen en deze leden vragen wat de gevolgen zullen zijn voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als dat ook moet betalen. Voorts kunnen gehandicapten vaak niet kiezen tussen openbaar vervoer en vervoer per auto, omdat het openbaar vervoer niet in staat is om deze mensen adequaat te vervoeren. Motorrijders dragen veel minder tot niet bij aan de congestie. Bovendien zijn veel motoren ongeschikt om een betaalautomaat aan te brengen, zo menen deze leden.

De leden van de fractie van D66 kunnen zich goed voorstellen dat uitzonderingen worden gemaakt voor de heffing van rekeningrijden. Zij zijn van mening dat dit ten goede kan komen aan het draagvlak voor de invoering van rekeningrijden. Hoe schat de regering de gevolgen in van het niet maken van uitzonderingen voor het draagvlak voor rekeningrijden? Kan de regering aangeven hoe wordt omgegaan met openbaar vervoer dat betaalpoorten voor rekeningrijden passeert. Deze leden vragen de regering in dit verband voorts aandacht te besteden aan bijvoorbeeld gehandicapten die geen reële vervoersalternatieven hebben en zich slechts per auto kunnen verplaatsen. De leden van de fractie van D66 merken voorts op dat ook motorrijders onder de heffing voor rekeningrijden vallen, maar in verhouding tot de automobilist niet tot nauwelijks bijdragen aan de congestie op het hoofdwegennet. Waarom heeft de regering geen uitzondering voor motorrijders opgenomen?

De leden van de RPF-fractie vragen zich af of het wenselijk is dat de heffing in principe voor bestuurders in alle voertuigen moet gelden. Is het technisch onmogelijk en principieel ongewenst dat bijvoorbeeld politie, brandweer en (dieren-)ambulances geen heffing betalen? En hoe is het te rijmen dat bussen ten dienste van het OV ook moeten betalen, terwijl het OV juist moet worden gestimuleerd? Als het technisch moeilijk is

uitzonderingen te maken, wil de regering dan nadenken over een compensatie in de vorm van een rijksbijdrage? Wat vindt de regering van de suggestie om voor motoren een apart regime te hanteren?

De regering is van mening dat de heffing in principe moet gelden voor bestuurders van alle voertuigen. Is dit wel gerechtvaardigd, zo vragen de leden van de SGP-fractie zich af. Zo dragen motorrijders bijvoorbeeld nauwelijks bij aan de congestie. Hun eventuele '«verdwijnen» uit de file zal derhalve ook nauwelijks een oplossing voor de congestie vormen. Ligt vrijstelling voor deze groep weggebruikers, dan wel tenminste een lagere heffing, niet in de rede? Kunnen motorrijders voorts zonder extra kosten via elektronische wijze betalen zoals automobilisten, zo vragen deze leden. Een «kastje achter de voorruit» is immers bij motorrijders niet mogelijk.

In principe vallen alle bestuurders van motorvoertuigen onder de heffingsplicht. De leden van de GPV-fractie vragen of is overwogen om voor individuele knelgevallen een ontheffing, kwijtschelding of korting mogelijk te maken. Deze leden noemen als voorbeeld gehandicapte automobilisten die om bepaalde redenen geen alternatieven hebben om het rekeningrijden te omzeilen. Een andere groep waaraan in de memorie van toelichting geen aandacht wordt besteed, is het collectief vervoer, zoals het openbaar vervoer en het collectief vraagafhankelijk vervoer, over de weg. Moet voor deze vormen van vervoer ook een heffing worden betaald?

3.2. Betaalwijze

Betaalsystemen

De leden van de PvdA-fractie willen allereerst weten of nog steeds van de drie genoemde systeemeisen wordt uitgegaan en of een geactualiseerde beoordeling van elk van deze eisen kan worden gegeven. In de tweede plaats vragen zij wat wordt verstaan onder de waarborg dat bij «normaal» gebruik de privacy van de weggebruiker gewaarborgd blijft.

Automatische betaalmethode met elektronische portemonnee

De voetnoot op bladzijde elf heeft de aandacht getrokken van de leden van de PvdA-fractie. Op welke termijn wordt de integratie van de transponder met andere in-car telematica mogelijk geacht? Wordt afgewacht hoe de auto-industrie op nieuwe ontwikkelingen als rekeningrijden zal inspelen of zijn vanuit de Europese Unie aanvullende voorschriften nodig? Hoe dwingend is de eis dat de gebruiker zelf in staat is het apparaat in het voertuig te monteren, zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de invordering niet ingevoerd wordt door de dienst Motorrijtuigenbelasting? Is dat niet efficiënter, vooral vanwege de daar beschikbare kentekengegevens? Hoe staat het met het verhogingsbeleid bij niet tijdige betaling en hoe hard is het video-bewijsmateriaal als het om eventuele rechtszaken gaat? Overigens hecht de VVD-fractie aan een goede uitvoering, waarbij klachten efficiënt worden afgehandeld. Wordt er extra aandacht besteed aan registratie en vlotte afhandeling van klachten?

De leden van de RPF-fractie hebben hun twijfels over het functioneren van de automatische betaalmethode. Afgezien van het feit dat waarschijnlijk bijzonder veel voertuigen zonder (geladen) chipkaart zullen passeren, dringt zich de vraag op of de voorgestelde methode voldoende betrouwbaar zal zijn. De tests die in februari 1999 op de A12 worden

gehouden zijn vrij beperkt in omvang. Zo zal daardoor niet duidelijk worden of de apparatuur in zeer korte tijd enorme aantallen betalingen kan verwerken, ongeacht de weersgesteldheid.

De betalingen van degenen die zonder chipkaart passeren zullen een grote administratieve rompslomp met zich meebrengen. Dat is wat de leden van de RPF-fractie betreft een groot minpunt van het voorgestelde systeem. Overigens is het de vraag hoeveel automobilisten zonder betaling zullen passeren. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als een personenauto geen chipkaart heeft en tussen twee grote vrachtwagens inrijdt? Hoe kan dan een goede videoregistratie plaatsvinden? Hoeveel personen zullen zich naar verwachting moeten gaan bezighouden met kentekenherkenning en met de afwikkeling van de betalingen?

De leden van de PvdA-fractie hebben kennis genomen van de mededeling dat met de Registratiekamer besprekingen plaats vinden over het waarborgen van privacy. Hoever zijn deze besprekingen inmiddels gevorderd en wat hebben ze tot nu toe inhoudelijk opgeleverd?

De leden van de CDA-fractie zien graag een nadere reactie op de kritiek van de Registratiekamer. Heeft er overleg plaatsgevonden en wat is het resultaat van de bespreking? Tevens hebben deze leden zorgen omtrent de lacunes in het kentekensysteem. Zal er geen extra druk komen om meer gebruik te maken van valse kentekenplaten of onleesbare kentekenplaten? Wat wordt daar aan gedaan?

De leden van de fractie van D66 begrijpen dat er overleg met de Registratiekamer is gevoerd ten behoeve van de gegevensverzameling voor de werking van het systeem van rekeningrijden. De Registratiekamer, zo merken deze leden op, pleit ervoor om waarborgen voor de anonimiteit van de weggebruiker in de wet op te nemen. Wil de regering ingaan op de kritiek van de Registratiekamer van 18 december 1997 dat in onderhavig voorstel onvoldoende waarborgen voor de privacy van de weggebruiker zitten? Is de regering in dit verband bereid om elektronische betalingen met encryptiemethode te verifiëren zonder de identiteit van de betaler vast te leggen of zichtbaar te maken?

Over de privacybescherming bij invoering van het rekeningrijden willen de leden van de SGP-fractie het volgende opmerken. Bij brief van 31 oktober 1997 heeft de Registratiekamer een advies uitgebracht aan de regering, waarin zij bepleitte dat in het wetsvoorstel zou worden opgenomen dat bij de elektronische wijze van betaling de anonimiteit van de weggebruiker gegarandeerd moet zijn. Het wetsvoorstel bevat een dergelijke passage niet. Wat is hiervan de reden? Ook de regering heeft immers als uitgangspunt dat de anonimiteit bij de elektronische wijze van betaling gewaarborgd moet blijven? Is het vastleggen van persoonsgegevens in het kader van de geautomatiseerde betaling ten behoeve van rekeningrijden niet in strijd met de artikelen 7 en 8 van de Wet bescherming persoonsgegevens, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

Alternatieve betaalmethode

De leden van de PvdA-fractie vragen welke ervaringen de Belastingdienst heeft opgedaan met de kentekenherkenning die in 1998 wordt uitgevoerd. Welk tijdschema wordt gehanteerd voor de uit te breiden of te sluiten bilaterale verdragen op grond waarvan buitenlandse overheden kunnen worden ingeschakeld bij de invordering van de heffing die aan houders van een buitenlands kenteken worden opgelegd en welke landen hebben daarbij voorrang?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de mogelijkheden zijn onderzocht van de inzet van de «black box», die mogelijk gebruikt gaat worden voor

fiscale zaken aangaande (zakelijk en lease) autogebruik? Is het mogelijk de technologie zo in te zetten dat naast rekeningrijden ook snelheidscontrole mogelijk wordt, alsmede het heffen van parkeergelden?

Ten aanzien van de betaalwijze vragen de leden van de PvdA-fractie of de gehanteerde systematiek aansluit bij de technologie in ontwikkeling voor het openbaar vervoer, waar geëxperimenteerd wordt met elektronisch betalen.

De regering kiest voor het principe van stand-alone systemen per portaal, direct afschrijven op een chipkaart in de auto door middel van een contactloos systeem, met bovendien een optisch backup-systeem. Enkele jaren geleden is in de publicatie «Rijheffing in Nederland: de wet van Akke in het wegverkeer» gepleit voor een veel integralere benutting van detectiesystemen, onder meer voor het tegengaan van sluipverkeer, roodlichtcontrole, tracering gevaarlijke stoffen, hoogtemeting, verkeerslichtbeïnvloeding voor het openbaar vervoer. Het belangrijkste voordeel van deze benadering is volgens de auteur de hogere toegevoegde waarde, daarnaast zouden de totale systeemkosten door integratie aanzienlijk kunnen dalen. De leden van de SP-fractie vragen waarom de regering niet kiest voor deze aanpak.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het gebruik van vervalste of dubbele kentekenplaten wordt aangepakt, en welke sancties gelden bij het gebruik van valse kentekens. Welke maatregelen worden genomen om het gebruik van vervalste kentekens te voorkomen en hoe wordt omgegaan met de zogenoemde katvangers die soms honderden kentekens op hun naam hebben staan?

De regering geeft aan dat ruim 98% van de passerende voertuigen de kentekenhouder kan worden geïdentificeerd. In het nader rapport op het advies van de Raad van State wordt toegegeven dat een optimistische schatting is. Dit impliceert dat van meer dan 100 000 passeringen per jaar geen betaler is te achterhalen. Daarbij wijst de regering erop het niet ondenkbaar te achten dat de omvang van fraude met kentekenplaten als gevolg van invoering van het rekeningrijden zal toenemen. De leden van de SGP-fractie vragen derhalve of niet gewerkt moet worden aan een meer waterdichte identificatie van de passerende kentekenhouders. Welke garanties kan de regering voorts geven dat een omvangrijke fraude met kentekenplaten wordt voorkomen?

De leden van de VVD-fractie hechten aan gelijke behandeling bij de invoering van het rekeningrijden, althans voor vergelijkbare gevallen. Onbegrijpelijk is voor deze leden de regeling voor buitenlanders, die bij deze voorstellen, veelal niet zullen betalen. Waarom hebben Nederlanders niet het recht om één keer per jaar te betalen? Kan het eerder verstrekte cijferoverzicht van verkeersovertredingen van Nederlanders en buitenlanders in Nederland nader worden gespecificeerd naar het betreffende land, naar het type overtreding, naar de betreffende bedragen en naar het al of niet kunnen innen. Welke afspraken gelden er internationaal om de buitenlandse vorderingen effectief en efficiënt te kunnen innen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie hebben grote twijfels omtrent de inning van rekeningrijden bij buitenlandse automobilisten. Wat te doen bij wanbetalers? Hoe verhouden zich hier de kosten ten opzichte van de inkomsten? Wat is de stand van zaken van het samenwerkingsverband tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Belastingdienst, zo vragen deze leden.

3.3 Europese dimensie en ontwikkeling technologie

De leden van de PvdA-fractie vragen of de Europese Commissie al een reactie op het onderhavige wetsvoorstel heeft gegeven en zo ja, of die reactie aan de Kamer kan worden toegezonden.

Kan de regering toelichten wat de strekking is van artikel 2 van de genoemde Europese Richtlijn is en welke eventuele complicaties kunnen ontstaan als een deel van de opbrengst van rekeningrijden wel zou worden besteed om de kosten van aanleg of exploitatie van infrastructuur te financieren, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

Dit wetsvoorstel heeft een aantal Europees-rechtelijke aspecten. Daarover bestaan bij de leden van de CDA-fractie de volgende vragen.

Is er inmiddels al een reactie van de EC omtrent de inhoud van het wetsvoorstel?

Wat is de stand van zaken betreffende Europese standaardisatie? Wordt er overleg gevoerd om generiek rekeningrijden op identieke wijze in te voeren in andere streken van Europa?

Buitenlanders krijgen geen compensatie. Is dat niet onverenigbaar met het EG-verdrag, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering aan te geven wat de stand van zaken is wat betreft de bevindingen van de Landsadvocaat over de terugsluis in de vorm van lastenverlichting. Deze leden willen graag van de regering weten of ook wordt onderzocht of variabilisering van vervoerskosten, dus ook rekeningrijden, als milieumaatregel kan worden geïnterpreteerd en waarvoor uitzonderingen wat betreft de terugsluis voor het EG-verdrag worden toegestaan.

De Landsadvocaat heeft volgens de toelichting twijfels uitgesproken over de verenigbaarheid van de terugsluis in de vorm van lastenverlichting met het EG-verdrag omdat de houders van buitenlandse kentekens daarvan niet profiteren, terwijl ze wel gebruik zouden kunnen maken van verbeterd openbaar vervoer dat met de opbrengst van rekeningrijden is gefinancierd. Naar aanleiding van deze bevinding willen de leden van de PvdA-fractie twee vragen stellen :

Hoever is de beoordeling van deze bevinding gevorderd? Geldt een dergelijke afweging ook voor een terugsluis, waarvan iedere Nederlandse belastingplichtige profiteert, ongeacht de vraag hij heffingsplichtig is c.q. hij ooit tijdens de heffingsperiode in de Randstad komt?

In de memorie van toelichting wordt gesteld dat vanwege het niet benadelen van buitenlanders er een specifieke vormgeving voor de lastenverlichting nodig is. De leden van de VVD-fractie vragen hoe deze opmerking zich verhoudt tot de op pagina 14 gemaakte opmerking dat de bijzondere betaaltermijn voor buitenlanders geen ongelijke behandeling zou zijn? Waar zal die bijzondere vormgeving op neer komen? En wanneer krijgt de Kamer op dit punt duidelijkheid?

De regering kiest ervoor de opbrengsten terug te sluisen in de vorm van lastenverlichting. De leden van de RPF-fractie geven er de voorkeur aan de opbrengsten met name te gebruiken voor verbetering van het openbaar vervoer en eventueel voor fiscale stimulering van autodelen. Zij verwijzen in dit kader naar het verslag van de deskundigenbijeenkomst «Gedrags- en marketingaspecten van Rekeningrijden» (januari 1998), waar op pagina 8 eenzelfde pleidooi wordt gehouden. Zij vragen zich af of dit mogelijk is. De regering geeft zelf in de memorie van toelichting aan dat ook houders van buitenlandse kentekens kunnen profiteren van verbeteringen in het OV. Hoe is deze opmerking overigens te verenigen met de opmerking op pagina 22 dat de voorkeur wordt gegeven aan een terugsluis in de vorm

van een algemene vergoeding boven een specifieke compensatie? De leden van de RPF-fractie hebben begrepen dat het type belasting dat voor de terugsluis wordt gebruikt weinig invloed heeft op de economische effecten. In het VU-onderzoek «Economische effecten van Rekeningrijden» wordt gesteld dat het type terugsluis wèl effect op de inkomensverdeling, zowel regionaal als naar bevolkingsgroepen heeft (bladzijde 36). Kan de regering dat bevestigen en zou dat niet juist pleiten voor het gebruiken van de opbrengsten voor investeringen in het OV?

Het wetsvoorstel is volgens de leden van de SGP-fractie niet geheel duidelijk over de wijze van terugsluizing van de heffing. In de Invoeringswet zal hierop nader worden ingegaan. Wel willen de leden van de SGP-fractie nu reeds vragen of, indien – in verband met het ontbreken van terugsluismogelijkheden voor buitenlandse voertuigen – de opbrengst van de heffing wordt aangewend voor de verbetering van het OV, er nog wel sprake is van terugsluizing. Is dan niet veeleer sprake van het invoeren van een bestemmingsbelasting waarvan de opbrengst wordt aangewend voor extra uitgaven van de overheid? Hoe verdraagt dit zich met het uitgangspunt van de regering dat rekeningrijden niet bedoeld is om extra inkomsten te genereren?

Kan de regering precies aangeven welke mogelijkheden van terugsluizing openstaan gelet op de Europese regelgeving?

De leden van de SGP-fractie vragen welke financiële consequenties de invoering van het rekeningrijden zal kunnen hebben, mede in het licht van de verschillende vormen van terugsluizing, voor het zakelijk verkeer (transportbedrijven e.d.). Wat kunnen de gevolgen zijn voor de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven?

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd naar de stand van zaken van de proefnemingen op kleinere schaal die in Oostenrijk en Singapore plaatsvinden met systemen die vergelijkbaar zijn met het in Nederland beoogde systeem (waarin betaling met privacy is gewaarborgd).

In Duitsland wordt het rekeningrijden alleen voor vrachtwagens ingevoerd. De leden van de SGP-fractie vragen of deze optie ook voor de regering in beeld is geweest. Zo ja, waarom is van deze optie afgezien? In Duitsland wordt tevens gestreefd naar een vorm van wegenbelasting die gebaseerd is op het werkelijk aantal gereden kilometers. Kan de regering hier nader inzicht in geven? Wordt er inzake deze projecten in internationaal verband samengewerkt, dan wel gebruik gemaakt van elkaar ervaringen en inzichten, zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre er afstemming is op elders in Europa in gebruik te nemen technieken, en in hoeverre de apparatuur compatibel is. Of dreigt dat er verschillende systemen zullen ontstaan? In hoeverre wordt gebruik gemaakt van het automatische registratie-systeem zoals dat nu bijvoorbeeld op Italiaanse tolwegen wordt toegepast? Kan de regering de Kamer nader over dit en eventuele andere overeenkomstige in praktijk gebrachte technieken informeren, zo vragen bovengenoemde leden.

De leden van de CDA-fractie vragen of het systeem wel internationaal compatibel en interoperabel is.

Stand van zaken techniek

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering nader in te gaan op het verschil tussen «technische standaarden» en «de functionaliteiten» van de verschillende systemen. Is de daadwerkelijke invoering van rekeningrijden in Nederland afhankelijk van het bestaan van «volledige interoperabili-

teit»? Deze leden vragen hoever de werkzaamheden met betrekking tot standaardisatie (in het project Move-it) inmiddels zijn gevorderd. Welke knelpunten doen zich daarbij voor en wanneer en hoe moet dat project tot een succesvolle afronding komen?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering een actualisering te geven van de huidige stand van de techniek. Op veel punten wordt immers melding gemaakt van nadere studie en overleg. Is er inmiddels duidelijkheid over de wijze waarop de automobilist de betaalplicht duidelijk wordt gemaakt, ook op grote afstand van de locatie? En dan met name ook over de data en tijdstippen waarop moet worden betaald?

De systeemtest

Voor wat betreft de systeemtest willen de leden van de PvdA-fractie weten of de gebruikersaspecten met betrekking tot veiligheid, ergonomie en functionaliteit kunnen worden toegelicht en wat de eerste indrukken zijn van de gestarte test.

Wanneer zijn gegevens en prognoses beschikbaar op basis waarvan de effecten van rekeningrijden in het beoogde invoeringsjaar, te weten 2001 kunnen worden berekend? Om welke gegevens en prognoses gaat het in dit verband en in welke mate is te verwachten dat op basis van dat geactualiseerde materiaal al dan niet significante verschillen zullen gaan of kunnen optreden, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen wat de stand van zaken is betreffende de proef op de A12. Welke resultaten zijn thans te melden?

De leden van de fractie van D66 vernemen graag van de regering of bij de systeemtest ook de mogelijkheid wordt meegenomen om over enkele jaren over te schakelen op meer geavanceerde systemen (GPS), waarmee een nauwkeuriger en effectiever prijsbeleid kan worden gevoerd.

De leden van de fractie van D66 begrijpen dat de nu onderhanden zijnde systeemtest de effectiviteit van de maatregel rekeningrijden niet kan demonstreren. Is de regering van plan andere pogingen te doen om de effectiviteit te bepalen?

4. Effecten

4.1. Effecten op de mobiliteit

Algemeen

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering de garantie kan geven dat rekeningrijden echt helpt de bereikbaarheid te verbeteren. Indien deze garantie niet is te geven, is het dan wel verantwoord om te starten met een dergelijk majeure beleidsmaatregel gezien de hoge investeringskosten, zo vragen deze leden.

Er zijn diverse onderzoeken verricht. De regering verwijst daar naar. Toch vragen de leden van de CDA-fractie zich af of buitenlandse resultaten direct toepasbaar zijn in de Nederlandse situatie. Zijn de buitenlandse projecten wel vergelijkbaar met de door de bewindslieden voorgestelde systeem van rekeningrijden? Hoe staat het met de alternatieven die de automobilisten hebben in de buitenlandse situaties? Waren in de buitenlandse situaties ook de onderliggende wegen betrokken in het prijsbeleid?

In Europa zijn er nog geen ervaringen met introductie van rekeningrijden op deze schaal. Waarom wordt er niet naar invoering van een Europees prijsbeleid gestreefd? Met het systeem van tolwegen is wel veel ervaring.

Waarom wordt dat model in Nederland niet meer geïntroduceerd, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Ware het niet beter geweest om eerst op kleine schaal een praktijkproef in te stellen waar de gedragseffecten van rekeningrijden in Nederland worden onderzocht? Er zijn zeer veel twijfels over het gedragseffect. Wegen de hoge investeringen wel op tegen deze twijfels? Verbreding en verdieping van de materie is vereist om maatschappelijk draagvlak te verwerven. Hoe wil de regering dat bereiken, zo vragen deze leden. Waar baseert de regering haar standpunt in de brief van 12-11-98 omtrent de onderzoeken rekeningrijden op, dat ondermeer de deskundigen in het algemeen de verwachtingen van het ministerie onderschrijven en dat de voorgestelde vermindering van het autoverkeer plausibel wordt geacht. De leden van de CDA-fractie kunnen deze conclusies niet vinden in het verslag van de deskundigen-bijeenkomst (Gedrags- en marketingaspecten van rekeningrijden en Centrum voor Energiebesparing en schone technologie in januari 1998).

Prognose-instrumentarium

Het prognose-instrumentarium gaat uit van een grote hoeveelheid aannames, onder andere met betrekking tot gedragswijzigingen en verplaatsingspatronen. De leden van de PvdA-fractie zouden graag een beknopte weergave ontvangen over de gebruikte aannames en veronderstellingen die gebruikt zijn bij het prognostiseren van de effecten van rekeningrijden.

Volgens de leden van de VVD-fractie is tot nu toe onvoldoende duidelijk geworden dat de effecten vooraf gegarandeerd zijn. Er is sprake van simulaties middels een theoretisch verkeers- en vervoersmodel. Dergelijke simulaties kennen vaak grote onbetrouwbaarheidsmarges. Kan de regering nadere gespecificeerde gegevens overleggen over de werking van het zogenoemde landelijk model systeem (LMS)? Hoe worden de tarieven in de voorspelling verwerkt? En welke gevoeligheden treden daarbij op? Voorts ontvangen de leden van de VVD-fractie graag gespecificeerde informatie over de gebruikte invoer, zowel sociaal-economisch (bevolking, werkgelegenheid, inkomens, tweeverdieners etc.) als ten aanzien van verkeer en vervoer (mobiliteitsontwikkeling en veronderstelde openbaar vervoer bediening). Daarnaast ontvangen de leden van de VVD-fractie graag een concreet overzicht van de ligging van de betaalpunten per variant en de per betaalpunt te verwachten effecten en opbrengsten.

In de toelichting bij het wetsontwerp geeft de regering verwachtingen aan op basis van berekeningen met het LMS. De leden van de CDA-fractie vragen de regering aan te geven welke doelen zij zelf voor ogen heeft ten aanzien van rekeningrijden. Welke doelen ten aanzien van file reductie? Wanneer is rekeningrijden qua file reductie een succes? Wanneer is sprake van een mislukking? Is er een scenario in voorbereiding voor het geval rekeningrijden op enig moment niet de gewenste effecten oplevert en waar wordt dan aan gedacht? Hoeveel burgers worden in de heffing betrokken? Kan een schatting worden gegeven van het aantal burgers dat 3, 4 dagen of meer per week deze heffing zullen voldoen en 5 dagen? Is op basis van verkeersstromen bekend hoe hoog deze belasting per jaar kan oplopen voor de burger?

Kan de burger worden gegarandeerd dat de hoogte van het tarief niet mede zal worden bepaald door financieringsdoeleinden?

Het onderzoek «filerijden getypeerd» heeft de gedragswijzigingen aangegeven. Het LMS en CPB geven eveneens gedragsrelaties. De leden

van de CDA-fractie vragen de regering de relevantie van beide studies te vergelijken voor de inschatting van de effecten van rekeningrijden op de files.

Volgens de LMS analyse halveert het woon-werkverkeer bij de heffingspunten. Is het juist dat dit gedrag voor 60% wordt bereikt doordat op andere tijdstippen zal worden gereden, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Zo niet, om welk percentage gaat het dan? Is het juist dat door 15% «andere bestemmingen» worden gekozen (CPB rapport)? Dit moet toch grote gevolgen hebben voor de werkgevers ten aanzien van de werktijden? Is hierover overleg met het bedrijfsleven gevoerd en wat zijn daarop de reacties?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de resultaten van de LMS/CPB studies en «de filerijder getypeerd» tegenstrijdige resultaten opleveren. Hoe zit het nu met het woon-werk verkeer, de uitwijk mogelijkheden naar andere tijden? Zijn de cijfers in de memorie van toelichting niet veel te optimistisch, zo vragen de genoemde leden. Graag ontvangen deze leden een nadere onderbouwing.

In de rapporten naar gedrags- en marketing aspecten rekeningrijden blijkt dat het goederen vervoer niet beïnvloed wordt door rekeningrijden. Wat is dan het nut van invoering van rekeningrijden voor het vrachtverkeer, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Het goederenvervoer mijdt nu al zoveel mogelijk de spits. Eveneens wordt aangegeven dat de voorspelling van het LMS bij het zakelijk-personenvervoer te hoog is. Welke consequenties heeft dit voor de gehanteerde cijfers in het wetsvoorstel?

De deskundigen zijn tevens van oordeel dat het LMS ook te optimistisch is bij het woon-werkverkeer. Wat is het oordeel van de regering hieromtrent en welke gevolgen heeft dit voor de cijfers in het wetsvoorstel, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Wat vindt de regering van de aanbevelingen ter bevordering van de effectiviteit van de deskundigen? De door LMS voorgestelde effecten lijken aan de optimistische kant. Wat zal het effect voor de lange termijn zijn?

De genoemde leden hebben ook zorgen ten aanzien van de grote rol die het «landelijk modelsysteem» dat thans gehanteerd wordt in deze discussie speelt. Dit modelsysteem wordt immers niet alleen door het ministerie gehanteerd, maar ook door de CPB bij haar second opinion. Graag zou de CDA-fractie inzicht krijgen in alle (kwantitatieve) vooronderstellingen en variabelen die in dit model zijn gebruikt. Is het mogelijk om met dit, of mogelijk een ander model, meer ontwikkelingsscenario's te laten berekenen? Kan de regering alle onderliggende cijfers aan de kamer ter beschikking stellen?

Het model, zoals dat ook door het CPB gebruikt is, kent een aantal beperkingen, omdat niet alle gedragseffecten meegenomen worden in het LMS. Deze beperkingen leiden allemaal tot overschatting van het effect van rekeningrijden. Wil de regering reageren op het gedrag van het reistijdstip van het vrachtverkeer? Zullen deze na invoering van rekeningrijden juist wel in de spits gaan rijden omdat het dan rustiger wordt? Is daardoor het effect van het CPB niet overschat, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Het is de leden van de RPF-fractie opgevallen dat er zeer uiteenlopende opvattingen bestaan over de effecten van rekeningrijden. Zij gaan ervan uit dat voor alle berekeningen geldt dat ze moeilijk zijn hard te maken, gelet op het feit dat er geen gedragsparameters op basis van feitelijke voorbeelden uit het verleden kunnen worden vastgesteld.

Het CPB plaatst enkele belangrijke kanttekeningen bij de berekeningen die op grond van het Landelijk Model Systeem Verkeer en Vervoer (LMS) tot stand zijn gekomen. Zo zijn bepaalde gedragsrelaties niet door het model beschreven, zoals de inkomenseffecten van terugsluizing en een gedetailleerde tijdstipverdeling over de dag. Dat laatste aspect noemt het CPB

zelfs een betekenisvolle lacune. Daarnaast is het opvallend dat het LMS een afname van het vrachtvervoer in de ochtendspits van 6% voorspelt, terwijl het volstrekt logisch is juist een toename te verwachten. Over het algemeen kan worden gesteld dat het LMS een rooskleurig beeld schetst van de te verwachten effecten van rekeningrijden. Is de regering dat met deze leden eens?

De leden van de PvdA-fractie vragen de regering nader toe te lichten op welke «modelbeperking» het CPB doelt bij de toelichting op de effecten die optreden voor de categorie «vrachtverkeer» (in de studie over rekeningrijden van oktober 1998).

Deze leden stellen het op prijs als een zo duidelijk mogelijke vergelijking wordt gegeven van het CPB-onderzoek en het onderzoek «Filerijders getypeerd» van Goudappel en Coffeng van december 1997. In welke opzichten zijn de uitkomsten van beide onderzoeken wel of niet vergelijkbaar?

En hoe wordt de bevinding van het laatstgenoemde onderzoek beoordeeld, dat vrijwel alle typen filerijders ongevoelig zijn voor rekeningrijden? Deze leden voegen er aan toe dat die conclusie vrijwel haaks staat op de conclusies van de toelichting op het wetsvoorstel en die van het CPB? Graag ontvangen zij hierop een inhoudelijke reactie.

Ook de bevinding van Goudappel en Coffeng, dat filerijders gevoelig zijn voor het alternatief «openbaar vervoer» staat haaks op de uitkomsten van de CPB-analyse. Kan op deze tegenstrijdigheid eveneens een inhoudelijke reactie worden gegeven? Is, zo opperen deze leden, de verklaring dat veel filerijders wel willen overstappen, maar dat zij zulks nalaten vanwege het ontbreken van een kwalitatief goede voorziening? Waarop is de conclusie gebaseerd dat de invloed van het rekeningrijden op het aantal reizigers per openbaar vervoer zeer gering is? Hoe verhoudt zich deze uitspraak tot de bevinding van het bureau Ligtermoet+Louwerse dat 35% van de woon-werk autosolisten een goed alternatief heeft, zoals verwoord in Verkeerskunde van september 1998?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering een heldere verklaring te geven over de tegenstrijdige uitkomsten van de CPB-notitie d.d. 19 oktober 1998, waarin gebruik is gemaakt van de bij het wetsvoorstel betrokken simulatieberekeningen, en de rapportage van Goudappel Coffeng «Marktpositie van de filerijder» d.d. 28 februari 1997. De uitkomsten zijn volstrekt verschillend als het gaat om de effecten per reismotief, en daarmee het totaal effect van rekeningrijden. Het gaat hierbij om de essentie van het wetsvoorstel. Is het juist dat de resultaten van Goudappel Coffeng per definitie nauwkeuriger zijn omdat ze op enquête- resultaten zijn gebaseerd? Deze leden ontvangen graag een uitvoerige en duidelijke specificatie op dit onderdeel.

Het CPB heeft een second opinion uitgevoerd. De leden van de CDA-fractie vragen zich af of het CPB de uitkomsten en effecten ook heeft vergeleken met de verwachte effecten van betaalstroken. Hebben de bewindslieden deze opdracht ook gegeven? Zijn zij bereid dit alsnog te doen?

Op welke wijze worden de suggesties van het CPB meegenomen bij de voorbereiding van de invoeringswet? Kan een nadere toelichting en reactie worden gegeven op deze suggesties, zo vragen deze leden. Het CPB bepleit gedifferentieerde heffingen in de tijd. Waarom heeft de regering een uniform tarief gekozen? Welke nadere voornemens hebben de bewindslieden omtrent dit onderdeel?

De leden van de CDA-fractie vragen de regering in te gaan op de kritiek van het CPB dat de kosten van rekeningrijden beter in beeld gebracht moeten worden. Wat is de actuele stand van de kosten? Hoe zit het met de

inpassingskosten en de bijzondere regeling die met de lagere overheden getroffen moeten worden?

Kan de regering nader inzicht geven hoe de uitvoeringsvarianten qua kosten-baten uiteenvallen?

De leden van de CDA-fractie vragen of alsnog een nadere analyse gemaakt kan worden uit de rapporten «filerijder getypeerd». Welke conclusies trekt de regering uit deze rapporten? Geeft dit aanleiding tot het bijstellen van de verwachte gedragseffecten in het wetsvoorstel? Kan de regering aangeven welke uitwerking gegeven wordt aan andere handreikingen die uit dit rapport naar voren komen, met name de suggestie dat flexibele werktijden niet alleen van groot belang zijn voor het effect van rekeningrijden, maar ook dat deze flexibiliteit op zichzelf mogelijk een groter effect op de congestieproblematiek heeft dan rekeningrijden, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De conclusies van Goudappel Coffeng staan haaks op de conclusies van het CPB. Goudappel Coffeng geven aan dat het woon-werkverkeer juist ongevoelig is voor rekeningrijden. Wil de regering een analyse geven van dit inhoudelijk verschil? Die gevraagde analyse is niet in de schriftelijke vragen van het lid Reitsma beantwoord (4-11-98). Bovendien vragen deze leden of geconcludeerd kan worden dat veel filerijders wel willen overstappen naar het Openbaar Vervoer, maar dat niet doen vanwege het ontbreken van kwalitatief goede voorzieningen.

Wat vindt de regering van de visie van een deel van het OVI dat de door het ministerie gehanteerde onderzoekgegevens met betrekking tot de te verwachte effecten van rekeningrijden onvoldoende betrouwbaar zijn? Is de ambitie van de regering om te komen tot 10 a 15% reductie van het spitsverkeer niet te ambitieus, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Er zijn verschillende grote onderzoeken uitgevoerd naar de eventuele effecten van rekeningrijden. Verschillende onderzoeken staan wat betreft conclusies echter haaks op elkaar. De leden van de SGP-fractie merken op dat onder meer het CPB concludeert dat rekeningrijden wel effect zal hebben, met name op het woon-werkverkeer, terwijl het onderzoek van Goudappel Coffeng (Filerijders getypeerd) aangeeft dat juist het woon-werkverkeer ongevoelig is voor het rekeningrijden. In haar brief van 12 november 1998 reageert de regering niet op de opvallende conclusies van het rapport van Goudappel Coffeng. Wil de regering alsnog op de bevindingen van dit rapport ingaan?

Het verschil in uitkomst tussen de genoemde rapporten is met name te verklaren vanuit het feit dat het CPB (en ook het ministerie van V&W) aannemen dat deelnemers aan het woon-werkverkeer geen vergoeding van de werkgever ontvangen, terwijl Goudappel Coffeng ervan uitgaat dat 50% van de deelnemers aan woon-werkverkeer wel een vergoeding krijgt. Een vergoeding van de werkgever voor de kosten van rekeningrijden die gemaakt worden in het woon-werkverkeer zal waarschijnlijk het effect van rekeningrijden grotendeels teniet doen. De leden van de SGP-fractie vragen op basis waarvan de regering denkt dat geen vergoeding van werkgeverszijde voor het rekeningrijden geboden zal worden?

Indicatoren

De leden van de CDA-fractie vragen de regering een nadere uiteenzetting te geven wat er met het onderliggend wegennet gebeurt bij introductie van rekeningrijden. Hoe wordt het sluijverkeer tegen gegaan? Wat is de reactie op de zorgen van de ANWB en VVN omtrent de onveilige en onleefbare situatie van het onderliggend wegennet? Welke investeringskosten moeten worden gedaan om massaal sluijverkeer te voorkomen? Welke consequenties heeft het invoeren van rekeningrijden voor het ongevalsrisico? (VVN: 8 tot 10 maal hoger)

Deelt de regering de opvatting dat verkeersveiligheid een absolute

voorwaarde dient te zijn alvorens overgegaan wordt tot introductie van rekeningrijden, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Hoe wordt die voorwaarde ingebouwd?

Het instrument rekeningrijden kan bij ministeriële regeling niet alleen op het hoofdwegennet, maar ook op het provinciale- en gemeentelijke wegennet worden ingevoerd om sluipverkeer te voorkomen. De reguliere automobilisten op dit wegennet dragen echter niet bij aan de congestie waarvoor nu rekeningrijden wordt ingevoerd. Acht de regering het nodig voor deze categorie automobilisten een soort compensatie te vinden? Op welke wijze wordt bijgedragen aan een zeker draagvlak voor rekeningrijden onder deze categorie automobilisten, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

Effecten van heffingsvarianten

De leden van de PvdA-fractie willen weten – naar aanleiding van voetnoot nr. 10 op bladzijde negentien – wanneer de gegevens en prognoses beschikbaar zijn op basis waarvan een analyse voor het beoogde invoeringsjaar 2001 in plaats van het nu gehanteerde jaar 2000 kan worden gemaakt? Om wat voor gegevens en prognoses gaat het in dit verband? Wanneer zijn ze in geactualiseerde vorm beschikbaar en valt te verwachten dat ze tot een aanmerkelijke verandering in de analyse zullen leiden?

Kan worden toegelicht welke afwijkende effecten kunnen optreden in de invoeringsperiode en aan welke factoren die afwijkingen zijn toe te schrijven?

Hoe zien de berekeningen eruit van de zogeheten ASW- en CORDON-variant voor een heffing in zowel de ochtend- als de avondspits?

De invloed van rekeningrijden op het landelijk gebruik van het openbaar vervoer is naar verwachting zeer beperkt. De leden van de GPV-fractie vragen of meer specifieke prognoses beschikbaar zijn over de effecten in de regio's waar het rekeningrijden wordt ingevoerd.

De leden van de CDA-fractie hebben ernstige twijfels over de effecten van het prijsbeleid bij rekeningrijden. Ook de regering erkent naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State dat het prijsbeleid niet voldoende invloed op het gedrag heeft. Waarom zet de regering dat beleid dan wel door, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Het doel is toch regulering? Zijn de effecten niet sterk afhankelijk van de reactie van de weggebruikers en de acceptatie van de maatschappelijke organisaties? Wordt er voldoende rekening gehouden met het gedrag van diverse doelgroepen? Is het gevolg van de introductie van rekeningrijden niet dat automobilisten, mede onder invloed van de toenemende mobiliteit de komende jaren, straks betaald in de file staan, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Wat zal dat voor invloed hebben op de acceptatiegraad voor het introduceren en voortzetten van rekeningrijden?

Waar baseert de regering de reductie van de verkeersintensiteit in de spits op? Graag krijgen deze leden een nadere onderbouwing van de verstrekte cijfers. Er is sprake van een lage prijselasticiteit? Hoe ligt die prijselasticiteit bij de onderscheidende groepen op de weg tijdens de spits, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

4.2 Effecten op milieu en leefbaarheid

De leden van de CDA-fractie vragen wat de milieu-effecten van rekeningrijden zijn.

4.3 Financiële gevolgen voor de burger en het bedrijfsleven

De leden van de PvdA-fractie constateren dat pas in de Invoeringswet rekeningrijden zal worden ingegaan op de financiële gevolgen van rekeningrijden voorzover die worden bepaald door de vraag of een dan wel twee heffingspunten aanwezig zijn.

Waarom kan over deze kwestie niet nu al nader inzicht worden verschaft? Zij zijn verder benieuwd naar een toelichting op effecten die niet in studies naar de effecten van rekeningrijden op de inkomensverdeling zijn meegenomen, zoals de mogelijke toenemende kosten voor openbaar vervoer. Is het mogelijk om uitgaande van een vierpersoons huishouden met één kostwinner met een modaal inkomen aan te geven wat de inkomensgevolgen zijn ten opzichte van een vergelijkbaar huishouden met een inkomen van tweemaal modaal? Waarop is de uitspraak gebaseerd dat rekeningrijden geen grote gevolgen zal hebben voor de verdeling van inkomens?

Deze leden vragen of nog steeds kan worden gesteld dat bedrijven «positief staan ten opzichte van de invoering van rekeningrijden, mits de effecten daadwerkelijk worden gerealiseerd». Uit een aantal reacties op het voorstel van de zijde van het bedrijfsleven krijgen deze leden eerder de tegenovergestelde indruk.

Wordt alsnog een ander onderzoek naar de financiële gevolgen voor het bedrijfsleven ingesteld of blijft de regering haar standpunt baseren op het onderzoek dat begin jaren negentig is uitgevoerd, zo vragen de leden van de PvdA-fractie.

Per stadsagglomeratie moet maximaal 2 keer worden betaald. De leden van de VVD-fractie vragen of dat ook geldt voor doorgaand verkeer ten opzichte van een stadsagglomeratie. Is het juist dat bijvoorbeeld een rit van Lelystad via Amsterdam naar Den Haag tot maximaal 4 keer betalen kan leiden? Zo ja, is dit niet iets te veel van het goede? Zo nee, hoe zit het dan met het aantal maxima en geldt er ook een absoluut maximum per spitsperiode, zo vragen deze leden.

Een maatregel als rekeningrijden is sterk ingrijpend en gaat in bepaalde gevallen behoorlijke lasten mee brengen (tot 2000 gulden per jaar). In welke verhouding staat de «winst» op de weg, in termen van file reductie, ten opzichte van de last van de automobilist, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat bij het vorm geven van het financiële kader rekeningrijden zoveel mogelijk moet worden tegemoet gekomen aan het uitgangspunt dat wie veel gebruikt, ook meer betaalt. Het ter beschikking hebben van alternatieven om kosten te kunnen spreiden en of te vermijden dient volgens deze leden in de afweging over de voorwaarden waaronder invoering kan plaatsvinden een belangrijke rol te spelen. De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering nader toe te lichten waarom in het voorbeeld over de financiële effecten een bruto kostenpost op jaarbasis wordt aangehaald. Deze leden willen graag weten of zij goed begrijpen dat per passage een netto bedrag wordt geheven? Beoogt de regering, door een bruto-kostenpost te vermelden, deze heffing fiscaal aftrekbaar te maken of vorm te geven in een soort van bijtelling? Deze leden vragen de regering voorts toe te lichten op welke gegevens de stelling stoelt dat gedragsreacties als gevolg van rekeningrijden zich bij alle inkomensgroepen in ongeveer gelijke mate zullen voordoen. Hoe verhoudt deze stelling zich tot het vermelden van de jaarkosten op brutobasis? Betekent dit dat de feitelijke (netto) kosten van het passeren van een heffingspunt mede afhankelijk wordt van de hoogte van het inkomen en het daaraan gerelateerde (inkomsten) belastingpercentage?

Afwentelingseffecten

Voor wat betreft de mogelijke afwenteling van de kosten van rekeningrijden delen de leden van de PvdA-fractie de opvatting dat de mate waarin dat plaatsvindt (mede) wordt bepaald door exogene factoren, zoals de economische conjunctuur en de verhouding op de arbeidsmarkt. Kan worden uitgewerkt in welke situaties deze factoren elkaar (in de ene of andere richting) kunnen versterken dan wel neutraliseren?

Een belangrijke factor vormt volgens deze leden ook de gedragslijn die werkgevers en werknemers(-organisaties) bij de invoering van rekeningrijden willen c.q. zullen gaan volgen. Vormt dit nog onderwerp van nader overleg (nu of op korte termijn) met het bedrijfsleven? En welke gedragslijn zal de rijksoverheid volgen voor haar eigen personeel? Bestaat inzicht in de mate waarin de vorm van terugsluis het risico van afwenteling al dan niet beïnvloedt? Deze leden verwachten dat een specifieke en gerichte terugsluis het risico van afwenteling beperkt en dat een algemene terugsluis (in de vorm van een lastenverlichting waarvan iedereen profijt heeft) de kans op afwenteling vergroot. Kan de regering hierop een reactie geven?

Deze leden willen graag weten of een gevoeligheidsanalyse gemaakt kan worden van de mate waarin werkgevers de kosten zullen vergoeden: hoe ziet zo'n analyse eruit voor de situatie waarin 25%, respectievelijk 50% en 75% van de kosten worden vergoed?

Kan de regering nadere informatie verstrekken over het verschijnsel van de afwenteling van de prijsverhoging naar bedrijven en consumenten, vragen de leden van de VVD-fractie. Moet niet gevreesd worden dat dit verschijnsel op grote schaal zal optreden, bijvoorbeeld via CAO-bepalingen? Wat zal het effect zijn van minder filevorming op het aantrekken van «nieuw» verkeer? Moet niet worden gevreesd dat de positieve effecten beperkt zullen zijn en dat deze ook in de tijd snel wegebben? Kan de regering een cijfermatig overzicht verschaffen van het verloop van de positieve effecten gedurende de eerste tien jaar na invoering? Kan daarbij rekening worden gehouden met de ontwikkelingen inzake mobiliteit, socio-economische structuur en verkeersvoorzieningen?

De leden van de CDA-fractie vinden de vraag of de werkgever een vergoeding betaalt van groot belang voor de effectiviteit van het rekeningrijden. Kan de regering een gevoeligheidsanalyse geven voor de situatie dat er een vergoeding bestaat van 50% van het woon-werkverkeer, zo vragen deze leden.

De leden van de fractie van D66 willen graag van de regering weten aan welke maatregelen ze denkt om te stimuleren dat terugsluis in het geval van afwentelen in de vorm gaat van een algemene vergoeding en niet in die van een specifieke compensatie.

Van groot belang is de vraag in welke mate werkgevers zullen overgaan tot het geven van vergoedingen aan hun werknemers. Dit zal van grote invloed zijn op de te verwachten effecten. De leden van de RPF-fractie vragen of het terecht is dat wordt uitgegaan van het achterwege blijven van een vergoeding door de werkgever. Zij verzoeken de regering de gevolgen in kaart te brengen van een vergoeding in 25%, 50% respectievelijk 75% van alle gevallen van het woon-werkverkeer. Is het overigens denkbaar dat een weggebruiker meer dan tweemaal per dag een heffing moet betalen? Kan dit in principe eindeloos doorgaan of zijn er limieten? Aansluitend vragen deze leden of de regering wil ingaan op de conclusie van Goudappel Coffeng dat filerijders gevoelig zijn voor het alternatief openbaar vervoer.

De regering geeft aan dat de mate van afwenteling zal afhangen van de vorm van de terugsluizing. In het regeerakkoord staat dat de opbrengsten van rekeningrijden via generieke belastingmaatregelen worden terug gesluisd. Verwacht de regering dat een lastenverlichting van zo'n 400 mln. in bijvoorbeeld de loon- en inkomstenbelasting of de motorrijtuigenbelasting zal leiden tot vermindering van de afwenteling? De leden van de SGP-fractie vragen daarnaast of een generieke terugsluizing bovendien niet leidt tot een ongewenste verlaging van de kosten van het autorijden voor een grote groep mensen?

De leden van de GPV-fractie constateren dat de mogelijkheid van afwenteling wel wordt gesignaleerd, maar dat hiervoor geen duidelijke oplossing wordt aangedragen. Welke mogelijkheden bestaan er om de effecten van afwenteling te beperken?

De leden van de GPV-fractie vragen wat wordt bedoeld met «een terugsluis in de vorm van een algemene vergoeding boven een specifieke compensatie». Kan al meer inzicht worden geboden in de uitwerking van de compensatie die de regering voor ogen staat?

4.4. Kosten en opbrengsten

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de regering aan te geven hoe de anderhalf miljard uit het Regeerakkoord ten behoeve van het rekeningrijden worden ingezet, onderverdeeld per jaar tot 2010 en naar exploitatie- en investeringskosten, in aanvulling op voetnoot 14. Waarom is de jaarlijkse opbrengst gemaximaliseerd op 400 miljoen per jaar?

De leden van de VVD-fractie vragen de regering een nadere specificatie te geven van enerzijds de investering- en exploitatiekosten en anderzijds de te verwachten opbrengsten. Welke verhouding acht de regering maximaal redelijk tussen jaarlijkse opbrengsten en jaarlijkse kosten? Dienen de kosten die automobilisten voor de apparatuur moeten maken, ook niet in de totaal-afweging te worden meegenomen?

Om welk totaal bedrag zal het hier gaan? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de exploitatiekosten hoger zijn dan gewenst. Naast de heffing van f 5,- is blijkbaar per passage nog bijna f 1,50 belastinggeld nodig!

De terugsluis verloopt via het Belastingplan 21e eeuw. Hoe zal de betreffende 400 miljoen per jaar worden besteed en in hoeverre kan worden voorkomen dat de slogan op gaat: «Jij gaat rekeningrijden en je buurman krijgt belastingverlaging!» Wat zal de automobilist er zelf van terugzien? Wat zal er gebeuren wanneer de opbrengst kleiner of groter is dan 400 miljoen? Betekent de formulering dat de jaarlijkse opbrengsten maximaal 400 miljoen zijn, dat het niet de bedoeling is om meer dan 400 miljoen te vergaren, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Kan de regering een gespecificeerd overzicht verstrekken van de per 1/1/1999 reeds gemaakte kosten en van de in de komende 2 jaren te maken kosten? Hoe is de stand van zaken voor wat betreft de apparatuurkeuze? Worden de experimenten volledig door het Rijk betaald of deels ook op kosten van de vier potentiële leveranciers? Hoe verloopt het keuzeproces inzake de apparatuur? Zijn er ook ontwikkelingsrechten of andersoortige rechten in het geding bij de leveranciers dan wel bij de Rijksoverheid ten opzichte van leveranciers en derden? Ontvangt de Kamer begin 1999 de eerste grote projectenrapportage en het bijbehorende projectplan zoals gesteld in de brief van de regering d.d. 2 juli 1998, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Over de kosten en baten leven bij de leden van de CDA-fractie diverse vragen. Kan een schatting worden gegeven wat de opbrengsten per jaar zullen zijn in de jaren 2001 t/m 2025? Kan tevens worden uiteengezet wat

er met de opbrengst van rekeningrijden wordt gedaan indien deze boven de 400 miljoen per jaar uitstijgt?

Waarom wordt de opbrengst niet direct terug gesluisd naar de automobilisten? Herinnert de regering zich de beleidsvoornemens omtrent terugsluis van het eerste paarse kabinet en welke voornemens waren dat, zo vragen de leden van de CDA-fractie. Door welke factoren wordt de opbrengst bepaald? Gaat er een deel van de opbrengst naar mede-overheden of investerings- c.q. exploitatiekosten?

Wat gebeurt er als er op het onderliggend wegennet investeringen noodzakelijk zijn indien er tol geheven wordt om sluipverkeer te voorkomen, zo vragen deze leden? Wordt de opbrengst hiervan ook na lastenverlichting teruggesluisd?

Kan de regering nadere onderbouwing geven van de totale investeringskosten voor introductie van rekeningrijden? In welke jaren vindt dat plaats? Wat zullen de jaarlijkse exploitatiekosten zijn, inclusief de administratieve investeringskosten voor de overheid?

Eveneens vragen genoemde leden in welke mate er afwenteling plaats zal vinden en welk effect deze afwenteling heeft bij het bedrijfsleven, het verkeersgedrag, etc.? Hoe zit het met lease-auto?

Ook vragen de bovengenoemde leden naar een cijfermatige onderbouwing van de kosten van onderhoud, handhaving, afschrijving e.d. ten opzichte van de opbrengsten.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering een actualisering van de totale kostenraming te geven (inclusief investeringen in het Openbaar Vervoer, kosten om sluipverkeer in goede banen te leiden, kosten om de substitutie naar andere vervoersvormen te bevorderen, kosten als gevolg van het overleg met mede-overheden, investeringskosten, exploitatiekosten, innings- en handhavingskosten, etc.).

De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering om een actualisering van de totale kostenramingen.

Een punt van aandacht voor de leden van de SP-fractie betreft het rendement van de investering in en exploitatiekosten van het rekeningrijden, in verhouding tot de maatschappelijke opbrengst.

De perceptiekosten van het rekeningrijden zullen, door de ingewikkelde combinatie van technieken die nodig is voor een waterdicht systeem, een aanzienlijk deel van de opbrengsten van de heffing opsouperen, misschien wel de helft. De leden van de SP-fractie zetten grote vraagtekens bij de in de toelichting opgevoerde investeringskosten van f 265 miljoen en exploitatiekosten van f 150 miljoen per jaar. Kan voor deze bedragen een onderbouwing gegeven worden? Van hoeveel tolpoorten is uitgegaan? Op basis van welke variant voor de ligging van heffingspunten zijn de bedragen gebaseerd? Zijn ook de noodzakelijke gevolggkosten voor provinciale en gemeentelijke wegen meegenomen? Wat is het effect op de kosten indien ook de avondspits wordt meegenomen? Zijn de kosten voor het bestrijden van ontwijkgedrag (bv. auto op buitenlands kenteken) en fraude (bv. bewerken nummerplaten, elektronisch aanpassen transponders) meegenomen in de begroting, zo vragen de leden van de SP-fractie.

De leden van de RPF-fractie brengen in dit kader de opmerkingen van het CPB over de kosten van rekeningrijden onder de aandacht. «Het tot nu toe geschetste kostenbeeld van Rekeningrijden beperkt zich goeddeels tot technische en administratieve kosten, maar geeft nog geen beeld van allerlei inpassingskosten en bijzondere regelingen die met lagere overheden in de praktijk waarschijnlijk zullen worden getroffen,» stelt het CPB op pagina 10 van de second opinion (Werkdocument «Rekeningrijden in de Randstad»). Hoe staat de regering tegenover deze opmerking, vragen de leden van de RPF-fractie.

De leden van de SGP-fractie vragen voorts om duidelijkheid in de kostenramingen. Het CPB heeft reeds aangegeven dat de systeemkosten van het rekeningrijden in de praktijk hoger uit kunnen pakken, onder meer vanwege het feit dat de testresultaten van de inningssystemen nog niet in de kostenramingen zijn meegenomen. Er zijn echter nog meer zaken niet in de kostenramingen opgenomen. Deze leden denken hierbij onder andere aan de benodigde investeringen in het OV, kosten als gevolg van overleg met mede-overheden, kosten om sluipverkeer goed te kunnen reguleren, etc. Kan de regering een geactualiseerde raming van de totale kosten geven?

Administratieve belasting

Algemeen wordt erkend dat introductie van rekeningrijden gepaard gaat met aanzienlijke uitvoeringslasten en administratieve lastendruk. De leden van de CDA-fractie wensen meer inzicht te krijgen welke gevolgen de introductie van rekeningrijden heeft voor het bedrijfsleven, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Belastingdienst en de burgers. Welke mate van administratieve lastendruk komt er en wat zijn de geschatte kosten daarvan? Deze leden vragen hoe zich deze toename van lastendruk verhoudt tot de dereguleringsdoelstelling van dit kabinet? Deze leden vragen wat de exacte uitvoeringskosten zijn bij circa 20% elektronische betaling en 80% zonder elektronische betaling. Hoe ligt dit bij de verhouding 80–20%? Zullen de uitvoeringskosten niet in grote mate afgewenteld worden op het bedrijfsleven?

4.6. Gevolgen voor de rechterlijke macht

De leden van de CDA-fractie vragen wat de gevolgen zijn voor de rechtelijke macht. Heeft er overleg plaatsgevonden met het gerechtshof? Hoeveel extra middelen en menskracht worden uitgetrokken? Kan de regering voldoende hard maken dat de controle op het systeem voldoende waterdicht is? Zo nee, wat zullen dan de gevolgen zijn, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de SGP-fractie vragen naar de gevolgen van de invoering van het rekeningrijden voor de rechterlijke macht. De regering geeft aan dat op basis van de beschikbare gegevens uitgegaan kan worden van 150 000 bezwaarschriften in de beginfase en 120 000 in de structurele fase. Zal dit niet leiden tot een vorm van overbelasting van de rechterlijke macht?

5. Betrokken belangen

5.1. Mede-overheden

De leden van de PvdA-fractie willen graag weten hoe van elk van de betrokken provincies en stedelijke regio's tot nu toe hebben gereageerd op de voorstellen met betrekking tot rekeningrijden en zij vragen de regering daarop een inhoudelijke reactie te geven. Kan concreet worden aangegeven in welke mate de provincies in de afspraken over de investeringspakketten voor infrastructuur concrete toezeggingen hebben gedaan om hun medewerking aan de invoering van rekeningrijden te geven? Zal, zo vragen deze leden verder, in het totaalplan voor rekeningrijden (zie het debat over het MIT d.d. 14 december 1998) ook worden ingegaan op de mogelijke ruimtelijke gevolgen van rekeningrijden en met name op de noodzaak om de aanleg van transferia en overslagpunten voor stads-distributie van goederen te versnellen? Kunnen deze transferia en aanverwante voorzieningen worden gerekend tot de invoeringskosten van

rekeningrijden? Zo ja, welk bedrag kan daarvoor worden ingezet en zo nee, wat verzet zich tegen deze benadering, zo vragen deze leden.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering nadere criteria te formuleren over de wijze waarop sluiproutes bij het project worden betrokken. Welke resultaten levert het regionale overleg op?

De mede-overheden worden betrokken bij introductie van rekeningrijden. Daaromtrent hebben de leden van de CDA-fractie een aantal vragen. Wat vindt de regering van de reacties van de regio-besturen? Wat vindt de regering van de reacties van bijvoorbeeld het bestuur van de regio Utrecht dat omtrent het meedenken van de regionale overheid aan rekeningrijden er ook toe moet kunnen leiden dat ook andere mechanismen van prijsbeleid gekozen moeten kunnen worden? Daar blijkt toch uit dat ook bij regio-besturen ernstige twijfels bestaan over de introductie van rekeningrijden, zo vragen deze leden.

Bovendien voelen veel regio's meer voor rekeningrijden als financieringsinstrument voor regionale infrastructuur. Strookt deze doelstelling met de wens van de regering? Dient de opbrengst van rekeningrijden terug te vloeien naar de regio? Waarom wordt in H.4.1.5 van de toelichting van het MIT bij invoering van rekeningrijden de voorwaarde verbonden dat mede-overheden moeten meewerken aan rekeningrijden om in aanmerking te komen voor subsidies voor regionale projecten? Is dit geen uitoefening van ongeoorloofde druk? Die koppeling mag toch niet dwingend zijn, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Wat is de stand van zaken betreffende het overleg met de mede-overheden? Leidt de uitkomst van dat overleg ook tot financiële consequenties? Zo ja, welke?

Tevens vragen deze leden zich af of bepaalde gebieden door invoering van rekeningrijden niet in een geïsoleerde positie terecht komen. Wat te denken van de bewoners van regio's Voorne-Putten, Rozenburg en Spijkenisse? Hoe wordt rekeningrijden ingebed in het regionaal verkeer en vervoersbeleid?

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering inzicht heeft in de gevolgen voor steden en dorpen die net buiten danwel net binnen het «cordon»-gebied vallen? Is de regering bereid daar aanvullend onderzoek naar te doen?

De leden van de RPF-fractie verzoeken de regering aan te geven wat de stand van zaken is in het bestuurlijk overleg. Zij informeren daarnaast of uit het feit dat de stedelijke agglomeraties een financieel belang bij het rekeningrijden willen hebben, moet worden afgeleid dat het rijk van de mede-overheden verwacht dat zij substantiële investeringen in de realisering van rekeningrijden zullen doen. Zullen lokale overheden naar verwachting voldoende tijd hebben om eventueel noodzakelijke aanpassingen in bestemmingsplannen rond te krijgen, zo vragen bovengenoemde leden.

De leden van de GPV-fractie vragen of meer recente informatie kan worden verstrekt over de contacten met de betrokken overheden en de mate van overeenstemming in het overleg. Welke consequenties heeft de eerder getoonde bereidheid om in de betrokken regio's verbeteringen van infrastructuur, openbaar vervoer en dergelijke te versnellen? Deze leden vragen of bevestigd kan worden dat deze versnellingen zullen drukken op het budget dat voor andere infrastructuur-investeringen in het land beschikbaar is. Verder vragen de leden van de GPV-fractie of al meer inzicht bestaat in de noodzakelijke wijzigingen in bestemmingsplannen, om de afstemming van heffingspunten en overstappunten op andere vervoerswijzen mogelijk te maken.

5.3. Maatschappelijke aanvaarding

De leden van de CDA-fractie vinden voldoende draagvlak voor een dergelijke majeure beleidsmaatregel essentieel. De regering acht rekeningrijden geboden teneinde het economisch belangrijke verkeer extra ruimte te geven op de snelweg, ten laste van de «motieven» met een lagere tijdswaardering. Het bedrijfsleven wordt geacht daar baat bij te hebben. Toch blijkt bij de maatschappelijke organisaties (ANWB, MKB, VNO-NCW, RAI-BOVAG, EVO, TLN, etc.) grote weerstanden te bestaan bij het introduceren van rekeningrijden. Kan de regering aangeven welke groep van weggebruikers zij met deze maatregel een plezier kan doen? Genoemde leden vragen de regering een reactie te geven op het standpunt van maatschappelijke organisaties, inclusief de enquêtes die verricht zijn betreffende het draagvlak (o.a. ANWB)? Waar baseren de bewindslieden de stelling op dat het draagvlak voor rekeningrijden verder toeneemt? In dit licht verwijzen deze leden ook naar de opmerking die de minister van Verkeer en Waterstaat tijdens de begrotingsbehandeling maakte met betrekking tot draagvlak: «Uit een onlangs gehouden enquête onder een representatieve groep, ik dacht in het Algemeen Dagblad, bleek dat een meerderheid van het Nederlandse volk tegen invoering van rekeningrijden is. Dat beeld is verkeerd. Als ik mij goed herinner, was een kleine meerderheid van mening dat er iets moest gebeuren! Rekeningrijden, dat moet dan maar. De mensen zien natuurlijk wel dat er al veel is geprobeerd en dat door middel van rekeningrijden wordt bevorderd dat je in ieder geval door kunt rijden».

Deze leden vragen of de regering op de hoogte is dat uit dat onderzoek bleek dat 55% rekeningrijden niet ziet als oplossing voor het fileprobleem en 20% wel? Hoe verhoudt zich dat met de opmerking van de regering? Zijn er indicaties dat het draagvlak voor rekeningrijden toe- of afneemt, met name bij maatschappelijke organisaties, werkgevers en werknemers, zo vragen deze leden. Bij de maatschappelijke organisaties, werkgevers, werknemers, blijkt aanzienlijk meer draagvlak te bestaan voor betaald-stroken. Bovendien verwacht men daarbij aanzienlijk betere resultaten voor het garanderen van een zekere mate van bereikbaarheid. Waarom gaat de regering dat draagvlak niet verzilveren, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

Het draagvlak is door deskundigen onderzocht. Daaruit blijkt dat er een groot gevoel van onrechtvaardigheid bestaat bij invoering van rekeningrijden. Deelt de regering deze opvatting, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de fractie van D66 zijn van mening dat voor variabilisering van de kosten van autovervoer een ruim draagvlak in Nederland bestaat. Zij onderschrijven de gedachte van de regering dat maatschappelijk draagvlak van groot belang is voor het slagen van een project in het algemeen en voor rekeningrijden in het bijzonder. Deze leden zijn bovendien van mening dat het draagvlak voor rekeningrijden kan toenemen, wanneer meer duidelijkheid bestaat over de wijze waarop de opbrengst wordt terug gesluisd. Neemt de regering in haar overwegingen voor flankerend beleid een gerichte specifieke terugsluis van de opbrengst van rekeningrijden mee? De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering aan te geven op welke wijze de opbrengst voor rekeningrijden kan worden terug gesluisd. Zij vragen de regering in het bijzonder aandacht te besteden aan terugsluis in de vorm van verlaging van de motorrijtuigenbelasting, fiscale faciliteiten ten behoeve van het investeren in openbaar vervoer en het verbeteren van infrastructurele voorzieningen. Voorts willen deze leden nog weten op welke wijze de regering voorlichting over rekeningrijden ter hand gaat nemen.

Voor de leden van de RPF-fractie dringt zich de vraag op hoe groot het draagvlak voor rekeningrijden is. Afgaand op een groot aantal reacties van maatschappelijke organisaties hebben deze leden de indruk dat het draagvlak voor dit beleidsinstrument niet groot is. Zij verzoeken de regering aan te geven waarop de veronderstelling is gebaseerd dat het draagvlak redelijk groot is. Is bij recente enquêtes in de vraagstelling duidelijk naar voren gebracht voor welke variant de regering wil kiezen?

6. Invoering

6.1. Invoeringsplan

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering bereid is om harde afspraken te maken over een continue evaluatie en over intensivering, afzwakking of afschaffing afhankelijk van de resultaten. Wil de regering een dergelijk evaluatiekader ook opnemen in de wettelijke regeling? Is het project rekeningrijden niet van zodanige importantie, dat geen risico mag worden gelopen bij de invoering ervan? Betekent dit niet dat ook de effectiviteit op kleine schaal moet worden getest, alvorens tot volledige invoering kan worden overgegaan.

De leden van de CDA-fractie bepleiten een evaluatiebepaling in het wetsvoorstel. Deelt de regering deze visie?

De leden van de SP-fractie vragen de regering een reactie op de constatering uit het CE-rapport Gedrags- en marketingsaspecten van het rekeningrijden, dat geen worst-case scenario is uitgewerkt, voor het geval de doelstellingen van rekeningrijden niet gerealiseerd worden. Gezien de ervaringen met de carpoolstrook bij Weesp lijkt dit deze leden geen overbodige luxe.

De leden van de CDA-fractie vragen welke gevolgen de introductie van rekeningrijden heeft voor het vestigingsklimaat in de randstad? Wat zijn de gevolgen van rekeningrijden voor het investeringsklimaat en de concurrentiepositie van de bedrijventerreinen in de stedelijke agglomeraties?

De leden van de RPF-fractie informeren naar de gevolgen van rekeningrijden voor het vestigingsklimaat in de Randstad.

6.2. MDW-toets

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre er inmiddels sprake is van een waterdichte privacy-regeling, bij alle vormen van betaling? Wanneer is de MDW-toets voor dit wetsvoorstel beschikbaar?

Bijlage 2

De leden van de RPF-fractie stellen vast dat de overall-planning, zoals die op pagina 36 van de memorie van toelichting wordt gepresenteerd, enigszins achterhaald is. Zij vragen de regering om een geactualiseerde versie. Kan de Kamer begin 1999 de Invoeringswet tegemoet zien? Is het daarnaast ook nog de bedoeling dat wordt begonnen met rapporteren per 1 januari 1999, zoals de regering op 2 juli jl. aan de Kamer meldde? Bij dat laatste punt vragen de leden van de RPF-fractie of de regering wil overwegen bij de Projectbeschrijving onder 3 (Beschrijving van het instrument) wil ingaan op de relatie rekeningrijden met de bovengenoemde heffing per gereden kilometer, zoals ook wordt ingegaan op de relatie rekeningrijden met betaalstroken?

ARTIKELSGEWIJS VERSLAG

Artikel 1

De leden van de GPV-fractie onderschrijven dat de invoering van rekeningrijden in eerste instantie beperkt dient te blijven tot congestiegevoelige trajecten in de Randstad. Deze leden vragen echter wat de meerwaarde is van het expliciet noemen en definiëren van de Randstad in de wetstekst. Waarom is niet gekozen voor een meer algemene formulering waarbij de nadruk ligt op de doelstelling van de wet, namelijk de bevordering van de bereikbaarheid in congestiegevoelige gebieden?

Artikel 3

In artikel 3 worden de spitsuren gedefinieerd als in beginsel zijnde de periode tussen 6 en 10 uur in de voormiddag. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of het alternatief van verplaatsing op een ander tijdstip niet wordt weggenomen bij zo'n ruime periode.

De leden van de GPV-fractie merken op dat in het bestuurlijk overleg de mogelijkheid is opengehouden om in een later stadium het rekeningrijden eventueel ook in de avondspits in te voeren. Waarom is hier in de formulering van artikel 3 geen rekening mee gehouden?

Artikel 5

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of degene die het voertuig onder zich heeft, conform artikel 5, juridisch de bezitter is van het voertuig, in plaats van de houder.

Artikel 7

Artikel 7 geeft de definitie van een bijzondere categorie automobilisten. Naar welk adres wordt in dit geval de rekening gestuurd, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Artikel 9

De leden van de RPF-fractie verzoeken de regering te reageren op het commentaar van de Registratiekamer d.d. 26 februari 1998 op het voorliggende wetsvoorstel.

Artikel 10

De belastingtarieven van maximaal vijf en zeven gulden zijn als absolute bedragen in de wetstekst opgenomen. De leden van de fractie van het GPV vragen waarom niet is gekozen voor de mogelijkheid om de tarieven aan te passen aan bijvoorbeeld de inflatie of aan de gemiddelde kostenstijging in het (openbaar) vervoer.

Artikel 12

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat artikel 21 van de Algemene wet inzake Rijksbelastingen inmiddels is vervallen. Artikel 12 van de Wet op het rekeningrijden bevat aldus een incorrecte verwijzing.

Artikel 14

In artikel 14 is sprake van een verplichting voor automobilisten om ambtenaren te vervoeren. Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie een toelichting op deze vervoerplicht.

Artikel 15

In artikel 15 staat dat ter verzekering van een juiste toepassing van de wet nadere regels kunnen worden gesteld. Vervolgens staat er dat deze regels ter aanvulling zijn van in de wet geregelde onderwerpen. De leden van de VVD-fractie vragen zich af of er een verschil is tussen de eerste en de tweede bepaling en zo ja, wat dat verschil dan is.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Van Gijzel

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Verkeer en
Waterstaat,
Floor