

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. 10**

### **NADER VERSLAG**

Vastgesteld 15 september 1999

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijssel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Van Zijl (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), 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), Dijkzema (PvdA).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), Reitsma (CDA), Rosenmöller (GL), Van Zijl (PvdA), Van Gijssel (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), Kuijper (PvdA).  
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Verburg (CDA), Harrewijn (GL), Smits (PvdA), 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), Hillen (CDA), Blok (VVD), Weekers (VVD), Bijleveld-Schouten (CDA), Rabbae (GL), Vacature (PvdA), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA).

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en Financiën<sup>2</sup> belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, hebben in de nota naar aanleiding van het verslag en de nota van wijziging d.d. 18 juni 1999 aanleiding gevonden tot het stellen van nadere vragen.

Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

### **Algemeen**

De leden van de PvdA-fractie willen de regering allereerst bedanken voor de uitvoerige nota naar aanleiding van het verslag. Zij onderschrijven de opvatting dat het reguleren van de vraag naar een produkt via de prijs een heel gewoon verschijnsel is. In dat opzicht wekt alle comotie hierover verbazing. Tegelijkertijd moet worden vastgesteld dat kennelijk het vertrouwen in de positieve gevolgen van dit middel bij een groot deel van de automobilisten ontbreekt. Deze leden kunnen dan ook onder de nu ontstane omstandigheden wel enig begrip opbrengen voor de tussenoplossing die de regering nu voorstelt, waarbij in één regio met rekening rijden zal worden begonnen. Zij onderstrepen echter dat veel bestuurlijk vernuft nodig is om daadwerkelijk tot een eerste concrete stap te komen en bepleiten een vervolgaanpak met betrekking tot andere regio's. Deze leden vragen wat de stand van zaken is met betrekking tot het overleg dat de Minister van Verkeer en Waterstaat met de betrokken regio(s) voert. Is er al duidelijk zicht op een akkoord «in de loop van dit jaar», zoals in de nota van het verslag wordt beweerd?

Tevens vragen zij of de regering het rekeningrijden in één regio beschouwt als een proef met of als de start van rekening rijden.

De leden van de VVD-fractie hebben met gemengde gevoelens kennisgenomen van de nota van de regering. Enerzijds hebben zij waardering voor de vele verstrekte informatie, maar anderzijds zijn zij teleurgesteld over het feit dat diverse vragen van deze fractie niet aan de orde zijn gesteld, en nog meer teleurgesteld, dat nauwelijks voorstellen en suggesties van deze fractie zijn overgenomen. Dit in combinatie met een beantwoordingstermijn die bijna 6 maanden in beslag nam.

Allereerst willen zij reageren op een aantal wezenlijke punten in de stukken. Opvallend is dat de regering het Rekeningrijden aanprijst als aanpak van de files, waarvoor vanuit het profijtbeginnsel moet worden betaald in de vorm van Rekeningrijden. Weliswaar is op verzoek van de leden van de VVD-fractie een internationale vergelijking van autokosten en vooral autobelastingen gemaakt, maar de regering geeft daar geen waardeoordeel over. Deelt de regering de mening van deze fractie dat autorijden in Nederland in Europees verband duur is, en dat van de huidige 25 miljard belastingopbrengst per jaar slechts een deel voor aanleg, onderhoud en beheer van verkeersruimte wordt gebruikt? Zijn dergelijke hoge afdrachten, in een overzichtelijk en goed gelegen land als Nederland, niet van grote politieke betekenis als we de automobilisten om nog meer geld vragen? En betekent dit ook niet dat de uitspraak, «de file is van ons allemaal», slechts met terughoudendheid zou moeten worden gebruikt. Liever houden deze leden vast aan de slogan: «Er is maar één Minister van Verkeer & Waterstaat».

Het fileprobleem heeft voor de leden van de VVD-fractie twee hoofdoorzaken:

- a. Een decennia lange verwaarlozing van onze infrastructuur in verhouding tot de snelle groei van wonen, werken, recreëren en dergelijke. Met name de hoofdwegen zijn sterk achtergebleven, ook ten opzichte van de groei van het onderliggend wegennet.
- b. Een constructiefout in ons wegennet waarbij lokale, regionale, nationale en internationale verkeersfuncties op elkaar zijn gestapeld op één en dezelfde snelweg.

Dit leidt gezamenlijk tot zeer zware concentraties op onze snelwegen, met name in de spitsen, waarbij de veelvuldige drang om regionale en lokale hoofdwegen in functie te beperken, nog een extra versterkende rol speelt. Deelt de regering deze visie? Zo ja, waarom worden andere maatregelen dan Rekeningrijden zo sterk onderbelicht?

Vervolgens vragen de leden van de VVD-fractie aandacht voor een aantal overige punten. Kan de regering meer informatie verschaffen over het Oostenrijks project, met name hoe lang is het operationeel en wat zijn de bereikte resultaten? Kan de regering toelichten op welke bronnen haar opvatting is gebaseerd dat het draagvlak voor rekeningrijden groeit? Kan de regering de kosten en baten nog eens helder aangeven, zowel voor alleen het experiment als voor eventuele latere volledige invoering, voor kosten in de vorm van investeringen op eigen wegen en wegen van derden, voor overige investeringen en de exploitatie- en uitvoeringskosten en voor baten in de vorm van de maatschappelijke financiële voordelen van minder filevorming in Nederland.

De leden van de VVD-fractie blijven van mening dat buitenlanders beter worden behandeld dan Nederlanders, en dat buitenlanders in de praktijk vaak niet zullen betalen. Hoeveel in Nederland geconstateerde snelheids- en parkeerovertradingen van buitenlanders worden ook echt betaald, vragen zij. Welk betaalregiem geldt voor buitenlanders als ze een kastje in de auto monteren?

Kan de regering ingaan op de stelling in de brief van de ANWB dat beter eerst het belastinggebouw rond de auto kan worden herzien, door variabilisatie uit te breiden. Dit zou kunnen door bijvoorbeeld een soort kilometer-heffing in te voeren, zoals verwoord in het NVVP. Hou verhoudt dit zich tot het Rekeningrijden?

Uit de stukken blijkt dat de regering optimistisch is over de foutenmarge bij de registratie en verwerking. Weinig mensen krijgen een onjuiste transactie, zoals geen betaling of een betaling voor blijkbaar iemand anders. Hoe wordt afdoende geregeld dat een bonafide kentekenhouder niet hoeft te betalen wanneer anderen met zijn kenteken frauderen?

Kan de Kamer binnenkort een eerste voortgangsrapportage ontvangen, nu het project inmiddels al zolang in voorbereiding is en er al zoveel

kosten zijn gemaakt. Deze fractie acht een start met de voortgangsrapportage gewenst, bijvoorbeeld met 1 september 1999 als peildatum. Is ook overwogen om de exploitatie van het Rekeningrijden via een openbare aanbesteding te privatiseren en zou dit niet tot lagere uitvoeringskosten kunnen leiden?

De leden van de VVD-fractie hopen dat de regering zich meer aan deze inbreng gelegen laat liggen dan aan de eerste inbreng. Deze fractie kan het wetsontwerp alleen dan steunen wanneer genoemde hoofdpunten worden aangepast. Daarmee wordt dan tevens voldaan aan de formuleringen in het Regeerakkoord. Afsluitend stellen zij nadrukkelijk nog eens vast dat plenaire behandeling alleen dan zin heeft wanneer de volledige planuitwerking gereed is en ook alle lagere regelgeving in concept is overlegd.

De leden van de CDA-fractie hebben met gemengde gevoelens kennis genomen van de nota naar aanleiding van het verslag. Enerzijds is er waardering voor de uitgebreide beantwoording en voor het feit dat er naar aanleiding van vragen en opmerkingen wijzigingen in het wetsvoorstel zijn voorgesteld. Anderzijds mag geconcludeerd worden dat veel effecten van Rekening Rijden nog steeds onduidelijk zijn en dat de kern van het voorstel overeind blijft.

Naar aanleiding van de beantwoording door de regering en de wijzigingsvoorstellen, hebben genoemde leden behoefte om een aantal nadere opmerkingen te plaatsen alsmede een aantal aanvullende vragen te stellen.

De leden van de D66-fractie danken de regering voor de uitvoerige beantwoording van de vragen in de nota naar aanleiding van het verslag. De regering geeft aan voornemens te zijn rekeningrijden eerst in te voeren in een regio. Als voordelen van een dergelijke gefaseerde invoering worden enkele overwegingen aangedragen. De leden van deze fractie hebben echter tevergeefs gezocht naar een toelichting op deze koerswijziging ten opzichte van de oorspronkelijke voornemens, zoals uiteengezet in het wetsvoorstel. Zij vernemen ook graag waarom niet eerst het debat in het parlement is afgewacht.

De argumentatie van de regering dat een gefaseerde invoering beter is dan de oorspronkelijke voornemens, omdat dan kan worden aangetoond dat het systeem technisch goed functioneert en dat rekeningrijden ook daadwerkelijk werkt achten deze leden wat mager. Zij wijzen erop dat de systeemtechnische proef die op dit moment wordt uitgevoerd voldoende duidelijkheid lijkt te hebben geven over het functioneren van het systeem en dat een Randstadbrede uitvoering waarschijnlijk beter kan laten zien dat de invoering van rekeningrijden in de praktijk werkt. Hebben bij het besluit om over te gaan tot een gefaseerde invoering ook nog andere argumenten en overwegingen een rol gespeeld?

Het is de leden van de fractie van D66 niet duidelijk in hoeverre invoering van de overige fasen van rekeningrijden afhangen van de resultaten van de evaluatie van de eerste fase. Voorts vragen zij zich af of de resultaten uit de evaluatie representatief kunnen worden geacht voor invoering van rekeningrijden op grotere schaal.

Deze fractie is nadrukkelijk van mening dat rekeningrijden niet moet kunnen worden gezien als een nieuwe manier om de auto als melkkoe voor de overheid te misbruiken. Het is de leden van de fractie van D66 bekend dat in het regeerakkoord is opgenomen dat de opbrengst van rekeningrijden wordt aangewend voor lastenverlichting. Nu van dat principe blijkt te kunnen worden afgeweken waar het gaat om de opbrengst van heffing op niet-rijkswegen, geven deze leden de regering nadrukkelijk in overweging zich ook creatiever op te stellen als het gaat om de opbrengst van heffing op de rijkswegen zelf. Zij komen hier op terug.

De leden van de fractie van D66 zijn teleurgesteld over de antwoorden van de regering over mogelijkheden om vrijstellingen voor rekeningrijden te verlenen aan die weggebruikers die niet of nauwelijks bijdragen aan filevorming zoals motorrijders en aan weggebruikers met een handicap die per definitie zijn aangewezen op het gebruik van een auto. De leden van de fractie van D66 hebben op een aantal onderdelen aanvullende vragen en opmerkingen.

De leden met de fractie van GroenLinks hebben met instemming kennisgenomen van het wetsvoorstel rekeningrijden. De leden zien rekeningrijden als een effectief prijsinstrument en daarmee een potentieel effectief instrument om de bereikbaarheid te verbeteren, maar ook om de werkelijke kosten van weggebruik inclusief milieukosten door te berekenen aan de gebruiker. Daarmee is dit beprijzingsinstrument niet alleen effectief doch ook rechtvaardig.

De leden van de fractie GroenLinks steunen het wetsvoorstel, niet alleen vanwege het positieve effect van rekeningrijden op de bereikbaarheid doch ook vanwege de bijdrage van rekeningrijden aan het bereiken van milieudoelstellingen. Zij vragen bij de nadere invulling van de regels omtrent rekeningrijden om extra aandacht voor de milieudoelstelling; om niet alleen te komen tot een verschuiving in de tijd van verplaatsingen, doch met name tot een verschuiving naar andere, duurzamere modaliteiten en naar een selectiever en beperkter reisgedrag. Deze wens komt in de nota naar aanleiding van het verslag onvoldoende naar voren.

De leden van de SP-fractie blijven, ook na de lezing van de reactie van de regering op de inbreng van de Kamer, zeer kritisch staan ten opzichte van dit wetsontwerp.

In essentie heeft de kritiek betrekking op de volgende hoofdpunten.

In de eerste plaats pakt rekeningrijden de oorzaak van de fileproblematiek (de ruimtelijk-economische ontwikkeling, die de deur breed open zet voor schaalvergroting in productie en distributie) niet aan, sterker nog, het zet de deur zelfs open voor een nog sterkere schaalvergroting. In de tweede plaats worden de lasten eenzijdig afgewenteld op werknemers met lagere inkomens, die van de weg worden afgedrukt. In de derde plaats zijn de perceptiekosten vermoedelijk hoog en de kosten-batenverhouding van de hoge investeringen is slecht in vergelijking met andere mobiliteitsinvesteringen.

Naar aanleiding van de nota naar aanleiding van het verslag hebben de leden van de SP-fractie de volgende aanvullende opmerkingen en vragen. De regering gaat niet in op de stelling dat rekeningrijden de feitelijke oorzaak van de fileproblematiek – de mobiliteitsexplosie ten gevolge van het gevolgde ruimtelijk-economisch beleid – niet aanpakt.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de nota naar aanleiding van het verslag inzake het wetsvoorstel «Rekeningrijden». Zij danken de regering voor de uitvoerige beantwoording van de vele vragen zoals die door de verschillende fracties zijn gesteld. Ondanks deze uitvoerige beantwoording resteren voor deze leden een aantal vragen.

Allereerst willen de leden van de SGP-fractie een formele kanttekening plaatsen. De intentie van de regering was aanvankelijk om het wetgevingstraject inzake de invoering van rekeningrijden te splitsen in een «Wet op het rekeningrijden» en een «Invoeringswet rekeningrijden». Nu blijkt de regering echter besloten te hebben om af te zien van de indiening van een wetsvoorstel voor deze Invoeringswet en de materie uit deze beoogde wet te regelen via een Nota van wijziging. De leden van de SGP-fractie vragen zich af of deze handelwijze niet ten koste gaat van de verlangde zorgvuldigheid in het wetgevingstraject. Zo wordt immers de Raad van State niet gehoord bij de betreffende Nota van wijziging, terwijl

dat bij de Invoeringswet wel het geval zou zijn. Gelet op het feit dat in de betreffende Nota van wijziging redelijk ingrijpende zaken worden geregeld – onder meer de terugsluis van de opbrengsten van rekeningrijden en het vooralsnog beperken van de invoering van rekeningrijden tot één stadsagglomeratie – lijkt dit niet zonder meer in de rede te liggen. Was het strikt noodzakelijk om dit traject te kiezen en de geopperde nadelen te accepteren?

De leden van de GPV-fractie vinden dat met de nota naar aanleiding van het verslag en de bijbehorende nota van wijziging op een aantal punten meer duidelijkheid is verkregen en dat een aantal wenselijke aanpassingen is voorgesteld. Tegelijk constateren zij dat de beantwoording en de nota van wijziging nieuwe vragen oproepen. Deze leden missen een goede inhoudelijke argumentatie bij een aantal wijzigingen en bij het afwijzen van bepaalde suggesties, zoals een vrijstelling voor gehandicapten. In dat licht stellen zij een aantal aanvullende vragen. De leden van de GPV-fractie hebben verder met verbazing kennisgenomen van het voorstel om het wetsvoorstel niet direct volledig in te voeren, maar in eerste instantie slechts tot invoering in één regio over te gaan. Wat is precies de aanleiding om tot deze wijziging te komen?

De leden van de GPV-fractie constateren dat eenzijdig de nadruk wordt gelegd op de mogelijke voordelen van gefaseerde invoering, en zijn van mening dat hierop veel valt af te dingen. Zoals vele malen in de nota naar aanleiding van het verslag wordt gesteld, hebben gedragsveranderingen veel tijd nodig. Bovendien is het naar de mening van deze leden niet denkbeeldig dat zo'n aarzelend begin, door rekeningrijden slechts in één regio in te voeren, een versterkend effect heeft op het maatschappelijk verzet dat een nieuwe belasting doorgaans oproept. De leden van de GPV-fractie missen een beschouwing over de mogelijke bezwaren. Ook is onduidelijk welke rol de resultaten in de eerste tijd moeten gaan spelen in de maatschappelijke en politieke discussie, juist omdat de effecten op korte termijn nog beperkt kunnen zijn, maar ook omdat de resultaten per regio kunnen verschillen.

De leden van de GPV-fractie missen een duidelijke argumentatie voor de verdeling van de middelen. Aangekondigd is dat de opbrengsten van het rekeningrijden worden aangewend voor lastenverlichting. De vele suggesties van verschillende fracties, waaronder de GPV-fractie, voor een alternatieve aanwending van de opbrengst worden met die constatering beantwoord, zonder verder inhoudelijk – verkeerskundig – op de argumenten in te gaan. In afwijking van deze lijn, krijgen regionale wegbeheerders echter de mogelijkheid om de opbrengsten van rekeningrijden op het onderliggend wegennet naar eigen inzicht te besteden. Bovendien krijgt de regio die als eerste rekeningrijden invoert, een forse extra financiële impuls uit de opbrengst van het rekeningrijden. Hoe zijn deze zaken met elkaar te rijmen? Welke inhoudelijke argumentatie ligt eraan ten grondslag? Waarom krijgt de eerste regio wel een forse uitkering in de vorm van de opbrengsten op het hoofdwegennet, terwijl die uitkering voor de andere regio's achterwege zal blijven? En hoe verhouden deze zaken zich tot de algemene bereidheid om relatief fors te investeren in Randstedelijk openbaar vervoer? Ook vragen de leden van de GPV-fractie hoe de nieuwe verdeling van de middelen zich verdraagt met het Europees recht.

De nota van wijziging voorziet in een evaluatie, twee jaar na de invoering van het rekeningrijden. De leden van de GPV-fractie vragen hoe de evaluatie voldoende duidelijk kan maken of het instrument succesvol is. Immers, rekeningrijden is geen geïsoleerde maatregel en de effecten kunnen niet geïsoleerd worden bekeken.

Met de nota van wijziging is beperkt tegemoet gekomen aan de voorwaarde die verschillende overheden aan het rekeningrijden hebben gesteld, namelijk dat de opbrengst moet worden teruggesluisd naar de

respectieve regio's om te benutten voor flankerende maatregelen. Hoe is deze wijziging bij de betrokken overheden ontvangen, zo vragen de leden van de GPV-fractie. Hoe ontwikkelt zich, meer in het algemeen, het bestuurlijk overleg, daar waar het gaat om de gestelde voorwaarden, zoals die in de nota naar aanleiding van het verslag zijn samengevat?

### **Rekeningrijden en betaalstroken**

De leden van de PvdA-fractie vragen een toelichting op de bewering dat «betaalstroken in principe de file niet oplossen». Als betaalstroken niet leiden tot vraagreductie, maar eerder tot het omgekeerde vanwege de toename van wegcapaciteit, waarom wordt dan de wettelijke grondslag voor de introductie van dit instrument voorbereid?

Kan, zo vragen zij tot slot, worden toegelicht hoe en onder welke condities rekening rijden en betaalstroken in de praktijk naast elkaar kunnen worden gehanteerd. Is het daarvoor onder meer noodzakelijk dat in de prijs van de betaalstrook de heffing voor rekening rijden is opgenomen en zo nee, hoe zal de prijsstelling van het ene instrument die van het andere moeten of kunnen onderscheiden?

De leden van de fractie van D66 vragen of nog dit jaar het juridisch kader voor een door de stadsregio Rotterdam voorgesteld experiment met betaalstroken afkomt.

### **Effectiviteit**

De leden van de PvdA-fractie vragen of de doelstelling om de congestie-verliesuren in de ochtendspits met 30 tot 40% te laten afnemen, zal worden opgenomen in de criteria voor de evaluatie van de Wet. Wat zijn de consequenties als slechts 29 of 21% wordt gehaald? Hoe worden de «nulsituatie» en de «ontwikkeling bij ongewijzigd beleid» vastgelegd en waar moeten de resultaten mee vergeleken worden?

Geldt deze doelstelling ook bij de eerste fase van rekening rijden, namelijk invoering in één regio en zo ja, kan worden toegelicht of bij zo'n beperkte invoering niet per definitie een beperkter resultaat is te verwachten, zo vragen deze leden.

Tevens vragen zij wat wordt verstaan onder de periode «direct na invoering». Moet dan worden gedacht aan een periode van twee of drie maanden of gaat het om een langere periode?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de invoering in de resterende regio's al dan niet afhankelijk wordt gesteld van de uitkomsten van de evaluatie. Staan alle opties op basis van de evaluatie open, met andere woorden kan het gaan om bijstelling van het systeem van rekening rijden om de effectiviteit te vergroten tot het helemaal afblazen van het rekening rijden?

Kunnen de overige regio's rekenen op dezelfde financiële faciliteiten als de regio waarin de eerste fase van het rekeningrijden zal gaan plaatsvinden?

De leden van de VVD-fractie hebben in haar eerdere inbreng gepleit voor het voorkomen van een wildgroei aan betaalsystemen. Tevens hebben zij ervoor gepleit om tolwegen, betaalstroken en dergelijke gelijktijdig in onderlinge samenhang juridisch via dit wetsvoorstel mogelijk te maken. Deze vrees dreigt nu bewaarheid te worden. Tolwegen zitten niet in de nota van wijziging en daarmee staan dergelijke nieuwe voorzieningen in de tijd al op achterstand op het project Rekeningrijden. En dat is des te ernstiger omdat tolwegen nog veel uitvoeringstijd vragen voor ze in gebruik genomen kunnen worden.

Weliswaar is deze fractie blij dat onder Paars I en Paars II de investeringsachterstand voor infrastructuur deels kon worden weggewerkt, maar op



afzienbare termijn is extra wegcapaciteit nodig om Nederland bereikbaar en berijdbaar te houden. Ook wanneer het rekeningrijden zou worden ingevoerd is een dergelijke inhaalslag nodig. Aldus zouden er 3 regimes kunnen ontstaan voor financiering en heffing op ons wegennet.

Ten eerste het Rekeningrijden in de Randstad rond de vier grote steden, althans als het systeem blijkt te werken. Daar geldt een heffing alleen in de ochtendspits. Het doel is regulering, leidend tot 30 à 40% minder filedruk, waarbij de betaling zo direct mogelijk terug gaat naar de automobilist. Ten tweede de tolheffing op extra nieuwe infrastructuur via slimme projecten (zowel technisch, financieel als ruimtelijk) op ernstige knelpunten en drukke hoofdwegen. Hier betaalt men voor de vlotte doorstroming en er wordt niets terug gesluisd. Er zou een landelijke private tolwegmaatschappij kunnen worden opgericht met grote inbreng van het bestaande bedrijfsleven. Ten derde de overige hoofdwegen inclusief reeds geplande uitbreidingen in Nederland, die heffingsvrij zijn en vrij blijven en waar geen of weinig files optreden. Deze voorzieningen worden zoals nu publiekelijk gefinancierd.

De tolwegmaatschappij kan geheel nieuwe voorzieningen produceren, zoals de 2e Coentunnel, het doortrekken van de A4 Midden Delfland, het doortrekken van de A6 Muiderberg-Amstelveen, maar ook slimme reconstructies op bestaande in breedte of in hoogte uit te breiden wegen. Daarbij kan ook de op 30 augustus 1999 gepresenteerde, maar nog wel op praktische en politieke uitvoerbaarheid aan te passen «ontvlechtigsva-riant», aan de orde komen, zoals door de samenwerkende Kamers van Koophandel gepresenteerd. Ook zou deze maatschappij acties kunnen ontplooiën gericht op filebeperking, zoals bij motie bepleit bij de begrotingsbehandeling eind 1998.

Kan de regering aangeven welk experiment met de betaalstrook op de A16 wordt gedaan? Geldt voor dit experiment, net als voor de wisselstrook op de A1, dat men moet betalen op bestaande en reeds betaalde infrastructuur? De leden van de VVD-fractie achten dit onjuist, omdat tolwegen een goede oplossing kunnen zijn, echter alleen voor nieuwe en extra infrastructuur. Deelt de regering deze mening?

Naar de mening van de D66-fractie doet de regering terecht een poging te definiëren wanneer rekeningrijden een succes is, namelijk met een afname van het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet in de ochtendspits in de Randstad met 10 tot 15%. Kan worden toegelicht hoe tot dit criterium is gekomen en welke termijn de regering in acht wil nemen alvorens tot een dergelijke effectmeting over te gaan?

De leden van de fractie van D66 vragen de regering om toe te lichten wat precies wordt bedoeld met een congestie-verliesuur (definitie). Deze leden willen voorts graag weten of de regering doelt op een relatieve of op een absolute toename van het zakelijke verkeer als rekeningrijden wordt ingevoerd. In dit verband vragen de leden van de fractie van D66 wat precies wordt verstaan onder zakelijk verkeer?

### **Alternatieven voor solistisch autogebruik in de spits**

De leden van de PvdA-fractie vragen om een verduidelijking van de opmerking dat «de regering in het af te sluiten contract met de NS zal inzetten op een positieve ontwikkeling ten aanzien van het aantal treinreizigers in de spits in de Randstad». Zij ondersteunen deze benadering, maar zijn benieuwd naar de concrete ambitie die de regering voor ogen staat en de middelen die daarvoor beschikbaar zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering de tegenstelling kunnen toelichten tussen de door haar ingeschatte reductie van 10% tot 15% voertuigkilometers en de stelling «In de loop van de jaren zal de opbrengst toenemen naar rato van de (afnemende) groei van het

autoverkeer». Beide stellingen lijken onverenigbaar. Beoogt de regering nu met dit voorstel een reductie van het autoverkeer of een reductie van de groei van het autoverkeer?

Genoemde leden zetten bovendien vraagtekens bij de stelling van de regering dat het effect van de prijsmaatregelen op langere termijn groter is, dan op kortere termijn. Hebben andere prijsmaatregelen, waaronder het «kwartje van Kok» niet juist het omgekeerde aangetoond? Bevestigt de perspectievennota niet een veel realistischer beeld, dat eveneens (vooral) uitgaat van het «shokeffect» van rekeningrijden, vragen deze leden.

Volgens de perspectievennota zullen de files na invoering van het rekeningrijden nog 90% tot 95% procent bedragen, vergeleken met een situatie zonder rekeningrijden. Hoe valt dit te rijmen met de uitspraken dat een reductie tot 40% (op basis van LMS) mogelijk is?

Ook constateren de leden van de CDA-fractie dat bij de beantwoording van de regering het Landelijk Model Systeem (LMS) een belangrijke rol speelt. De regering heeft weliswaar een toelichting hierop gegeven, maar daarmee is nog geen inzicht gegeven in de grootte van de variabelen. Kan dit alsnog? In hoeverre is bijvoorbeeld rekening gehouden met een stijging van het aantal tweeverdieners?

In tegenstelling tot de regering zijn de leden van de CDA-fractie van mening dat er een spanning zit tussen de uitkomsten van het rapport van Goudappel/Coffeng en het LMS/CPB rapport. Kan de regering nog eens aangeven waarom zij van mening is dat er geen tegenstelling bestaat tussen de genoemde delen van het Goudappel/Coffeng-rapport en de LMS/CPB-studie?

De regering geeft aan dat «het aanscherpen van rekeningrijden» een onderdeel kan uitmaken van een mix van maatregelen. Wat wordt daarmee bedoeld? Leidt «aanscherping» in bijvoorbeeld één bepaalde regio niet tot ongelijkheid tussen regio's?

De leden van de fractie van D66 onderschrijven de gedachte van de regering dat alternatieven een belangrijke bijdrage leveren aan het succes van rekeningrijden. Deze leden zijn van mening dat uitbreiding en verbetering van openbaar vervoer kan bijdragen aan het succesvol invoeren van rekeningrijden en aan het vergroten van het draagvlak voor rekeningrijden. Voorts onderschrijven deze leden dat extra investeringen in het openbaar vervoer boven de nu reeds in het MIT geplande investeringen geen absolute voorwaarde zijn voor invoering van rekeningrijden. Extra investeringen in het openbaar vervoer mogen volgens de leden van de fractie van D66 evenwel niet worden uitgesloten als deze ten goede komen aan de verbetering van de mobiliteit in Nederland.

In dit kader vernemen de leden van de fractie van D66 graag van de regering wat er gebeurt met de tijdens de behandeling van de Perspectievennota met ruime Kamermeerderheid aangenomen motie-Giskes (26 428, nr. 19) die pleit voor radicale experimenten met de prijs van openbaar vervoer.

### **Alternatieven solistisch autogebruik**

De leden van de fractie GroenLinks delen het pessimisme van de regering over de overstap van auto naar openbaar vervoer niet. Op dit moment wordt autoverkeer volledig gefaciliteerd middels een uitgebreid netwerk van verbindingen en al jaren nagenoeg gelijkblijvende brandstofprijzen. Met rekeningrijden kan een gewenste omslag bewerkstelligd worden, mits er daadwerkelijk gekozen wordt om ook de externe kosten aan de automobilist door te berekenen en te investeren in duurzamer vervoer. De leden van de fractie GroenLinks beschouwd de keuze voor (aanvankelijke) invoering in slechts één regio als een gemiste kans om de mobiliteitsproblematiek in de Randstad werkelijk in de goede richting te



buigen. Het effect van deze maatregel is door de beperkte invoer bij voorbaat beperkt. Deze fractie pleit ervoor om toch aan de Kamer voor te leggen om rekeningrijden direct in de gehele Randstad in te voeren.

### **Regionaal overleg**

De regering geeft aan dat in overleg met de stadsgewesten voorkeursvarianten zijn bereikt. Kan de Tweede Kamer die ontvangen, vragen de leden van de CDA-fractie. Werkt de afspraak om (aard van) de verkeerskundige maatregelen op het onderliggend wegennet aan de lokale en regionale overheden over te laten geen onduidelijke situaties in de hand? Wat zijn de kosten van deze lokale heffingspunten? Omdat de opbrengst van deze heffingspunten aan de betreffende gemeenten toekomt, zou een groter aantal heffingspunten (financieel) aantrekkelijk kunnen zijn. Rekeningrijden wordt op deze wijze een financieringsbron. Neemt de regering afstand van het oorspronkelijke standpunt dat rekeningrijden geen financieringsbron zal zijn? Zullen de lokale heffingspunten niet leiden tot oncontroleerbare kosten? Hoe wordt hier toezicht op gehouden? Anderzijds zou een keuze van een gemeente voor andere verkeerskundige maatregelen de doorstroming van het onderliggend verkeer kunnen beperken. Hoe kan dit voorkomen worden, vragen deze leden. Ook zouden de genoemde leden graag vernemen hoe voorkomen wordt dat gemeenten elkaar «dwars» zitten met het plaatsen van heffingspunten. Tevens zouden de genoemde leden graag nadere toelichting zien op de gevolgen van deze maatregelen op het onderliggend wegennet voor het verkeer dat geen gebruik maakt van de rijkswegen (en dus niet bijdraagt aan de filevorming). Daarnaast zouden zij graag inzicht willen hebben in de gevolgen van rekeningrijden voor de files buiten de randstad. Is het juist dat die langer worden?

Begrijpen de leden van de fractie van D66 goed dat het principe dat de aanwending van de te genereren opbrengst op het onderliggend wegennet wordt overgelaten aan de betrokken gemeenten en provincie, niet alleen zal gelden voor de «proefregio», maar uiteindelijk overal waar rekeningrijden wordt toegepast? Is de regering voornemens met gemeenten en provincies bindende afspraken te maken over de aanwending van de opbrengst, bijvoorbeeld in openbaar vervoersvoorzieningen? Blijven de kosten in alle gevallen gedekt worden door de rijksoverheid?

### **Gefaseerde invoering**

De leden van de PvdA-fractie vragen welk bedrag aan opbrengsten voor rekeningrijden voor elk van de vier regio's in de Randstad op het rijkswegennet respectievelijk op het onderliggende wegennet wordt geraamd. Kan een reactie worden gegeven op de vrees dat invoering in één regio dié regio economisch op achterstand kan zetten ten opzichte van de andere regio's, met name doordat werknemers van hun werkgever financiële compensatie willen ontvangen voor de kosten van rekeningrijden?

Hoe wordt het bedrag gefinancierd dat de regio zal ontvangen die aan de invoering van rekeningrijden gaat meewerken, vragen deze leden. Kan, indien de opbrengst van rekeningrijden grotendeels aan de regio wordt uitgekeerd voor investeringen in infrastructuur en OV-voorzieningen, op een groter bestuurlijk draagvlak worden gerekend en derhalve op een omvangrijker congestie-regulerend effect?

Deze leden vragen hoe de geactualiseerde meerjarenraming van de kosten en opbrengsten van rekeningrijden eruit ziet (op basis van de gefaseerde invoering).

Wanneer moet een bestuurlijke afspraak uiterlijk zijn gemaakt om de invoeringsdatum van september 2001 te halen?

De leden van de VVD-fractie stemmen van harte in met allereerst een experiment voor Rekeningrijden in 1 regio, om na een expliciete evaluatie en (politieke) normering te besluiten over «go» of «no go». De regering spreekt alleen over 1e invoering in september 2001 en de daarop volgende Randstadbrede invoering in september 2003. Voor deze fractie, en hierover kan toch geen enkele onduidelijkheid bestaan, is een harde eis dat de evaluatie in de wet wordt opgenomen inclusief methodiek, kwantitatieve doelstellingen, effectmeting en politieke beoordeling. Dat betekent dat vooraf de politieke discussie wordt gevoerd en simpele metingen tijdens en na de 2 jaar tot een duidelijke conclusie leiden, zonder dan opnieuw in moeilijke politieke discussies te komen. Wil de regering een concreet voorstel hiervoor onverwijld naar de Kamer zenden, vragen deze leden. Overigens in welke regio gaat het experiment gelden en wanneer zijn de 4 regionale plannen volledig rond? Deze fractie hecht er aan dat één en ander bekend is alvorens tot plenaire behandeling over te gaan. Ter voorkoming van een misverstand: zij gaan dus niet akkoord met het nu al besluiten tot Randstadbrede invoering. Dit laatste kan pas nadat het experiment succesvol verloopt, waardoor ook het draagvlak zal toenemen.

Overigens gelden voor de experiment-regio duidelijke randvoorwaarden:

1. De regering moet geen goudgerande aanbiedingen doen. De genoemde 2 jaarlijkse opbrengst op Rijkswegen lijkt aan de hoge kant. Begrijpen zij overigens goed dat dit een éénmalig bedrag uit het Infrafonds komt en dat de opbrengsten ook worden teruggesluisd?
2. De regering mag een regio niet dwingen om mee te doen, dan wel mag geen heffing op Rijkswegen in voeren als de regio dat niet wil.

Moeite hebben de leden van de VVD-fractie met de wezenlijke verandering van de terugsluis. Gedurende 2 jaar krijgt de regio de volledige Rijksopbrengsten op de Rijkswegen. Voor gemeentelijke en provinciale wegen ontstaan extra investeringskosten voor het Rijk en voorts wordt daar extra betaald, zonder dat dit geld wordt teruggesluisd. Dit betekent dat autorijden nog duurder wordt. Daarom stellen zij voor om de opbrengst op Rijkswegen uitsluitend terug te sluisen naar een lagere MRB voor automobilisten, waarbij gedacht kan worden aan 50% in de Randstad en 50% over heel Nederland. Is de regering bereid om althans een deel van de lokale/regionale opbrengsten terug te laten sluisen naar de provinciale opcenten MRB? Deze oplossing is voor automobilisten veel aantrekkelijker en nu goed mogelijk omdat de relatie met het Belastingplan 21e eeuw door de regering toch al wordt verbroken.

Verwacht de regering, met deze fractie, dat op onderliggende wegen vaak de neiging zal bestaan om sluijverkeer onmogelijk te maken? Spannen we dan niet het paard achter de wagen, met als gevolg nog meer drukte op de snelweg. Is de regering bereid om op dit punt te sturen, bijvoorbeeld via het geven van een aanwijzing?

De leden van de VVD-fractie vonden niets terug van haar suggesties om op onderliggende wegen gratis of goedkopere poorten te laten kiezen door de automobilisten. Dat lijkt ons de meest efficiënte en klantvriendelijke oplossing, Voorts verbaast het deze fractie dat de regering geen soepelheid toont ten aanzien van algehele of gedeeltelijke vrijstelling voor motorrijders. De leden van de VVD-fractie achten zo'n benadering noodzakelijk en rechtvaardig, en steunen overigens van harte de opmerking van de regering dat voor motorvoertuigen met minimaal 4 wielen geen onderlinge tariefdifferentiatie wenselijk is. Ook vragen zij nogmaals aandacht voor de wens om gehandicapten vrij te stellen. Het verbaast deze fractie dat gekozen is voor zeer veel AMvB's en Ministeriële regelingen. Zij pleiten ervoor om deze zoveel mogelijk in de wet te verwerken. In elk geval moeten de concept-versies beschikbaar zijn

voor de plenaire behandeling. Tot slot vragen zij waarom de Raad van State niet opnieuw om advies is gevraagd, met name op het punt van de heffingen ten behoeve van gemeenten en provincies, waarbij de terugsluis geheel vervalt, en er een wildgroei aan heffingen dreigt.

De regering geeft aan dat er in verband met voorgestelde gefaseerde invoering een «tegenoetkoming» van ca. 45 miljoen aan de betreffende regio zal worden toegekend. Erkent de regering daarmee dat de betreffende regio gecompenseerd moet worden voor negatieve economische effecten en ten koste van welke uitgaven uit het infrafonds gaat deze 45 miljoen, vragen de leden van de CDA-fractie. Indien dit geld uitsluitend voor «flankerend beleid» bedoeld is, waarom komen dan niet ook de andere regio's (zodra deze deelnemen aan het rekeningrijden) voor dit bedrag in aanmerking, immers het belang van dit flankerend beleid voor het slagen van rekening rijden is verschillende malen benadrukt. Tevens vragen de genoemde leden zich af of het klopt dat de opbrengsten van het rekeningrijden door deze tegenoetkoming twee maal worden uitgekeerd, namelijk eenmaal aan de regio een eenmaal via de belastingen. Waarom acht de regering deze financieringswijze overzichtelijk en verstandig? Kan de regering bovendien aangeven om welke regio het hier gaat?

De opbrengst van het rekeningrijden wordt in de nota geschat op 45 miljoen ( $\frac{3}{4}$  van 60 miljoen) per jaar. Hoe verhoudt zich dat met de 400 miljoen die ingeboekt is in het belastingplan 21ste eeuw? Welke gevolgen heeft dit verschil en welke oplossing wordt ervoor gevonden?

## **Planning**

Bij de leden van de fractie GroenLinks reist de vraag in hoeverre invoering in 2001 gerealiseerd zal worden ongeacht de medewerking van één van de regio's. Zal de regering desnoods invoering van het systeem afdwingen? Wanneer zal rekeningrijden zoals aanvankelijk gepland in de rest van de Randstad ingevoerd worden?

### **1. Relatie rekeningrijden met andere prijsmaatregelen**

#### *1.1 Relatie rekeningrijden met betaalstroken*

Het is de leden van de PvdA-fractie nog steeds niet duidelijk of betaalstroken volgens de regering een meer of minder kansrijk instrument zijn. Aan de ene kant wordt gezegd dat het aanleggen van betaalstroken in de directe omgeving van rekening rijden niet direct voor de hand lijkt te liggen en dat bovendien de verhouding tussen kosten en baten alleen maar ongunstiger lijkt te worden voor lange betaalstrook-trajecten. Aan de andere kant zal juridisch ruimte worden geboden om initiatieven met betaalstroken mogelijk te maken. Kan nogmaals een poging worden ondernomen om duidelijk te maken of, en zo ja onder welke condities, betaalstroken kansrijk kunnen zijn?

Zij vragen waarom niet apart wordt ingegaan op de verschillen die bestaan tussen tolheffing aan de ene kant en betaalstroken/rekening rijden aan de andere kant. Wordt tolheffing beschouwd als een variant op betaalstroken, en zo ja waarom? Welk onderzoek loopt nog naar het naast elkaar bestaan van rekening rijden en betaalstroken en wanneer zullen de uitkomsten van dit onderzoek beschikbaar zijn? Welke gegevens en ervaringen zijn vanuit het buitenland voorhanden, zo vragen de leden. Wanneer wordt het wetsvoorstel voor betaalstroken vermoedelijk bij de Kamer ahangig gemaakt?

Kan worden toegelicht hoe technisch gezien te zijner tijd bestaande voorzieningen voor rekening rijden gemakkelijk zijn te benutten voor kilometerheffing? Op welke termijn is deze heffing vermoedelijk in te

voeren en hoe verhoudt die termijn zich tot de fasering van het rekening rijden (dat aanvangt in één regio in september 2001 en dat na twee jaar – dus eind 2003 – geëvalueerd wordt)?

Op verschillende plaatsen wordt in de nota verwezen naar het verbod op tolheffing. Op welke termijn kan de Kamer, gezien het voortschrijdend inzicht ten aanzien van onder andere PPS en betaalstroken, een voorstel tot wijziging van dit verbod tegemoet zien, vragen de leden van de CDA-fractie. Zij zouden graag vernemen hoe er in dit wetsvoorstel rekening mee gehouden wordt dat in de toekomst op enig moment beheer of exploitatie van wegen door de private sector geschiedt. Is in dat geval ook rekeningrijden mogelijk?

De regering geeft ook aan dat een tolweg en rekening rijden elkaar kunnen versterken. Kan de regering aangeven waarom? Deelt de regering de opvatting van de genoemde leden dat, wanneer een tolweg geheel binnen het kordon valt, dit de rentabiliteit van de betreffende tolweg negatief beïnvloedt?

De leden van de CDA-fractie zijn verheugd dat er «geen principiële terughoudendheid ten opzichte van betaalstroken of andere vormen van betaald rijden» is. Desondanks ontstaat de indruk dat de regering dergelijke initiatieven volledig aan de private sector willen overlaten. Kan of wil de regering die indruk wegnemen?

Tevens meldt de regering dat de wetgeving zal worden aangepast ten behoeve van de (private) aanleg van 2de Coentunnel en Westrandweg. Om welke wet en om welke aanpassing gaat het hier, vragen de leden. De regering stelt bovendien dat binnen het MIT weinig mogelijkheden zijn voor betaalstroken. Kan de regering aangeven, welke die mogelijkheden zijn en of er binnen de reeds geplande verbredingen projecten zijn, waarbij de verbreding (evt. met aanpassing) geschikt gemaakt kan worden als spits- of betaalstrook?

Kan de regering nader toelichten wat de plannen zijn omtrent het experiment met de wisselstrook bij Muiden? Wat is de stand van zaken rond om deze proef, alsmede de proef met de doelgroepstrook bij Rotterdam? Deelt de regering de opvatting dat het de voorkeur verdient betaalstroken in te voeren op nieuwe (en dus niet op reeds bestaande) infrastructuur.

Hoe staat het met de voorbereiding van het wettelijk kader voor betaalstroken en wanneer is dit gereed? Zal de besluitvorming hierover gelijktijdig oplopen met de regionale invoering van rekeningrijden?

De leden van de fractie van GroenLinks zien rekeningrijden naast middel voor congestiebestrijding als een rechtvaardig middel om schaarste en de prijs van externe kosten tot uitdrukking te brengen en door te berekenen aan de weggebruikers. Het instrument van betaalstroken werkt nauwelijks naar dit doel toe, doch zal ertoe leiden dat er extra wegen worden aangelegd, uitsluitend ter bevordering van de bereikbaarheid. De leden betreuren het dat de regering in de nota van dit argument in de discussie rond betaalstroken geen melding maakt.

### *1.2 Relatie rekeningrijden en kilometerheffing*

De leden van de CDA-fractie volgen de discussie omtrent de kilometerheffing met belangstelling. De regering stelt dat het denkbaar is «de kilometerheffing ook naar tijd en plaats variabel te maken». Op welke wijze zou dit kunnen?

Denkt de regering daarbij ook na over een verdere differentiatie van de MRB, waaronder verlaging voor de betrokken provincies? Waarom wordt daarvoor niet gekozen, nu een dergelijke verlaging is toch niet strijdig met het uitgangspunt van variabilisering van de autokosten?

Tevens zouden de leden van de CDA-fractie graag een nadere toelichting

hebben op de groep van voertuigen die voor ontheffing in aanmerking komen. Waarom is gekozen voor het opsommen van verschillende soorten voertuigen? Kan de regering een vergelijking maken met een systeem waarbij wordt gekozen voor dezelfde groep die is vrijgesteld van de MRB? Deze groep is immers reeds vastgesteld en bovendien als zodanig bekend de belastingdienst. Wat zijn de verschillen tussen het huidige voorstel en het vrijstellen van MRB-vrijgestelden? Waarom worden motoren niet vrijgesteld van het rekeningrijden?

De leden van de SGP-fractie hebben in het verslag reeds aangeduid, dat zij de invoering van de kilometerheffing als meest geëigende instrument beschouwen om de automobiliteit te stroomlijnen. Ook de regering wijst op de mogelijkheid om eventueel in de toekomst over te gaan tot invoering van de kilometerheffing. Zij beschouwt rekeningrijden als een eventuele tussenstap naar de invoering van deze kilometerheffing dan wel als een stap in de richting van meer differentiatie van de kosten voor het wegverkeer. Gebleken is echter dat de invoering van de kilometerheffing technisch gezien reeds binnen een gering aantal jaren haalbaar is. Zijn de benodigde forse investeringen ten behoeve van de invoering van rekeningrijden als evt. tussenstap naar de kilometerheffing – dan niet te hoog, zo vragen de leden van de SGP-fractie. Dit mede gelet op het feit dat ook de eventuele invoering van rekeningrijden in de gehele randstad niet vóór 2003 zal kunnen plaatsvinden, alsmede gelet op het feit dat de effectiviteit van de invoering van rekeningrijden niet onomstotelijk vaststaat. Verdient het geen aanbeveling om de inspanningen bij voorbaat te richten op de invoering van de kilometerheffing en in de tussenliggende jaren aanzienlijk te investeren in voor de auto alternatieve vervoersvormen, zoals het openbaar vervoer?

Kan inmiddels nadere informatie worden gegeven inzake het in de aanloop naar het NVVP lopende onderzoek naar het instrument kilometerheffing?

## **2. Werkwijze van het systeem**

### **2.1.1 Tariefsystematiek**

De leden van de PvdA-fractie vragen of de mogelijke effecten op verkeersveiligheid, zoals de auto aan de kant zetten, zijn te beperken of te ondervangen door met een geleidelijke schaal van het heffingstijdstip en de hoogte van de heffing te gaan werken.

De leden van de CDA-fractie zouden graag vernemen of de voorgestelde differentiatie in het voorgestelde tarief (5 en 7 gulden) mogelijk in strijd is met Europese regelgeving. Er worden immers voor hetzelfde product (rekening rijden) twee verschillende tarieven gehanteerd. Kan de regering hierover uitsluitsel geven?

De genoemde leden zouden graag een overzicht zien, waarin staat aangegeven bij welke projecten (o.a. in Oostenrijk en Noorwegen) het rekeningrijden als financieringsmiddel is gebruikt en bij welke niet. Kan de regering aangeven wat de voornaamste verschillen zijn tussen deze beide projecten, het eveneens door de regering genoemde project in Singapore en de thans voorliggende variant? Kan de regering ingaan op het experiment, dat in Keulen gepland was en op de redenen waarom het rekeningrijden aldaar geen doorgang heeft gevonden?

De leden van de fractie van D66 willen graag weten na hoeveel tijd er naar verwachting voldoende ervaring is opgebouwd om over te gaan tot meer gedifferentieerde tarieven (naar tijd en plaats).

Deze leden merken nogmaals op dat de effectiviteit van rekeningrijden volgens het Centraal Planbureau flink kan worden verhoogd als rekeningrijden ook in de avondspits wordt ingevoerd. Hoe groot is de extra afname

van de congestie-verliesuren als rekeningrijden ook in de avondspits wordt ingevoerd? Is het niet zo dat een kleiner (absoluut) effect van rekeningrijden, omdat alleen in de ochtendspits wordt geheven, ten koste gaat van het draagvlak voor Randstadbrede invoering van rekeningrijden? Voorts wensen deze leden te vernemen in welke zin invoering van rekeningrijden in de avondspits ten koste gaat van de beheersbaarheid? Het is de leden van de fractie van D66 nog niet geheel duidelijk hoe het gegeven dat een tarief van 7 gulden per passage het beoogde regulerende effect zal hebben, zich verhoudt tot het feitelijke tarief van 5 gulden bij elektronische betaling.

#### Heffingsvrije voet

De regering stelt dat door een heffingsvrije voet de incidentele passanten ten onrechte zouden worden ontzien. Ook zou een heffingsvrije voet aanzienlijke uitvoeringsproblemen opleveren. De leden van de fractie van D66 vragen de regering te verduidelijken waarop de veronderstelling is gebaseerd dat incidentele passanten in vergelijking tot «grootverbruikers» doorgaans minstens evenzeer zo niet meer de keus hebben om buiten de spits te rijden. Ook zien deze leden graag toegelicht welke de uitvoeringsproblemen zijn die samenhangen met een heffingsvrije voet.

De leden van de fractie GroenLinks vragen in hoeverre het omwille van de duidelijkheid noodzakelijk is voorlopig voor een systeem met een uniforme heffing voor de ochtendspits te kiezen. Het systeem laat toe, zoals de regering stelt, om de heffing te differentiëren naar tijdstip. Als er gekozen zou worden voor een in de tijd gradueel oplopende en aflopende heffing, wordt voorkomen dat er een nieuwe spits ontstaat vlak voor en na het moment dat de heffing ingaat en wordt onveilig rijgedrag om nog voor 7 uur onder de poorten door te komen voorkomen. De geconstateerde versnelling van max. 20 km/uur in Trondheim wordt door de leden van de fractie als een groter probleem ervaren dan in de nota wordt toegegeven. Deze problemen zouden ertoe kunnen leiden dat het systeem rekeningrijden na introductie als verkeersonveilig en slechts matig effectief wordt beoordeeld.

De leden van de fractie GroenLinks kunnen zich niet vinden in de beslissing om de heffing uitsluitend in te voeren in de ochtendspits. Juist in de avond is de mogelijkheid groter de werktijden te variabiliseren om de spits te vermijden. Zonder heffing in de avond zal deze spits dus onverminderd voortduren.

De suggestie dat er slecht tijdelijk wordt gekozen voor één uniforme heffing voor één blok van twee uur per dag, roept de vraag op hoe het project zich verder zal ontwikkelen. Wanneer zal de heffing dan wel gedifferentieerd worden naar diverse hoogtes door de dag? Wat is in dit geval het eindbeeld?

De leden van de SGP-fractie constateren dat de regering heeft gekozen voor een heffingsperiode van 7 tot 9 uur 's ochtends met een uniform tarief. Is het gevaar niet reëel dat zonder differentiatie van het tarief naar tijd binnen de heffingsperiode er nu congestie vlak voor of na de heffingsperiode zal ontstaan? Daarnaast voorkomt deze differentiatie tevens eventuele problemen met de verkeersveiligheid (harder of zachter gaan rijden van automobilisten als gevolg van het ingaan en eindigen van de heffingsperiode).

De regering geeft aan dat door alternatieve verkeerskundige maatregelen kan worden voorkomen, dat plaatselijk verkeer dat een herkomst heeft vlakbij heffingsportalen onevenredig zwaar wordt getroffen door rekeningrijden. De leden van de SGP-fractie vragen hierop een nadere toelichting. Welke alternatieve verkeerskundige maatregelen worden onder meer bedoeld? Betekenen de voorgenomen plannen in ieder geval



dat het betreffende plaatselijke verkeer óf wordt geconfronteerd met relatief veel heffingen óf met vele beperkende verkeerskundige maatregelen om sluipverkeer te voorkomen? Zijn de beduidende nadelen die de betreffende gemeenten op deze wijze ondervinden als gevolg van de invoering van rekeningrijden wel acceptabel?

De regering wenst de invoering van rekeningrijden vooralsnog te beperken tot één regio. Langs welke procedure zal worden bepaald welke regio dit zal worden, zo vragen de leden van de SGP-fractie. Op welke wijze wordt de Tweede Kamer hierbij betrokken?

Afgezien van de vraag of een experiment in één regio voldoende inzicht biedt in de effecten van rekeningrijden in de gehele randstad, informeren de leden van de SGP-fractie bij welke resultaten dit experiment bevredigend is verlopen naar de mening van de regering en het traject tot invoering van rekeningrijden derhalve zal worden doorgezet in de gehele randstad. In welke mate dient dan de congestie te verminderen gedurende het experiment, hoe «volmaakt» dient het administratieve en technische systeem te werken, etc.? Met andere woorden, welke doelstellingen wil de regering precies bereiken tijdens dit experiment? Voor een adequate evaluatie is inzicht in deze vraag immers noodzakelijk. Daarbij vragen de leden van de SGP-fractie of landelijke invoering van rekeningrijden pas zal plaatsvinden na de evaluatie en in hoeverre de evaluatie kan leiden tot afstel van de invoering van rekeningrijden.

Voorts heeft de regering aangegeven dat de regio waarin dit experiment wordt opgezet, twee jaar eenzelfde bedrag ontvangt als wordt opgebracht op het hoofdwegennet. Zal dit bedrag opwegen tegen de economische schade die de betreffende regio zal kunnen lijden (ten opzichte van regio's waar rekeningrijden nog niet aan de orde is) als gevolg van de invoering van rekeningrijden? Valt er een inschatting te geven van de economische schade (o.a. nadelige gevolgen voor het vestigingsklimaat en de concurrentiepositie) die de betreffende regio zal kunnen treffen, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

In lijn met het voorgaande vragen de leden van de SGP-fractie tevens een reactie op de door het SIGRA (Samenwerkende Instellingen Gezondheidszorg Regio Amsterdam) geuite vrees dat de invoering van rekeningrijden in de regio Amsterdam met zich zal brengen, dat veel personeel elders zal gaan werken waardoor wachtlijsten langer zullen worden en er patiënten zullen moeten uitwijken naar andere ziekenhuizen. In hoeverre is deze vrees terecht? Is een zodanig effect niet een duidelijk gevolg cq. nadeel van het feit dat rekeningrijden vooralsnog slechts binnen één regio wordt ingevoerd, waardoor dergelijk uitwijkgedrag naar andere regio's mogelijk wordt?

#### 2.1.2 Locaties

De leden van de PvdA-fractie vragen de betekenis is van de zinsnede dat «heffingsconcepten zijn ontwikkeld die dienen als vertrekpunt voor nadere uitwerking in de nu te doorlopen planstudiefase». Van welke omstandigheden kan afhangen of de instelling van doelgroepstroken nog meerwaarde heeft na de invoering van rekeningrijden, vragen deze leden.

Het is de leden van de fractie van D66 niet duidelijk waarom op doelgroepstroken geen heffingspunten voor rekeningrijden worden voorzien. Is spreiding van het vrachtverkeer voor wat betreft het gebruik van de wegen in kwestie niet evenzeer een doelstelling? Kan de regering voorts aangeven hoe de tolheffing voor het zware vrachtverkeer zich verhoudt tot de bepalingen van Eurovignet?

De leden van de fractie GroenLinks gaan er van uit dat de introductie van rekeningrijden een positief effect heeft voor de ontwikkeling van locaties met een goede openbaar vervoer bereikbaarheid. Daarnaast is er ook een

punt van zorg over het effect van de heffingspoorten op de Ruimtelijke Ordening. Reeds nu staan woon- en werklocaties in grote steden in concurrentie met locaties die ondanks het VINEX-beleid ontwikkeld zijn in het landelijk gebied. De alom zichtbare ontwikkeling van kantoren buiten de steden langs snelwegen bevestigt de vrees van de fractie dat deze trend verder versterkt zal worden bij de introductie van rekeningrijden. Nu er wellicht eerst zal worden gekozen voor de introductie van rekeningrijden in slechts één stad in de Randstad, is ook de concurrentie tussen de steden aan de orde. Welke effecten verwacht de minister van de introductie van rekeningrijden en acht de minister extra ruimtelijke sturing noodzakelijk om in de ruimtelijke ordening te voorkomen?

In de nota naar aanleiding van het verslag wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van rekeningrijden op het bedrijfsleven. Tot nu toe onderbelicht zijn de mogelijke consequenties van rekeningrijden voor bijvoorbeeld politie, onderwijs en gezondheidszorg. De leden van de GPV-fractie willen weten of er onderzoeksgegevens beschikbaar zijn, waaruit blijkt of rekeningrijden voor extra problemen zal zorgen bij het werven van personeel in dergelijke sectoren in de grote steden. Zijn er maatregelen in voorbereiding om tijdig op deze problematiek in te spelen?

### 2.1.3 Heffingsplichtigen

De leden van de PvdA-fractie vinden het jammer dat geen positieve reactie is gekomen op de gedachte om bijvoorbeeld gehandicapten vrij te stellen van de heffing. Kan van elk van de genoemde groepen worden aangegeven of ze wel of niet voldoen aan het criterium dat ze «duidelijke begrensd» zijn en kan worden aangegeven waaruit de zwaardere belasting van de (geautomatiseerde) administratie beslaat? Hoe reageert de regering op de stelling dat motorfietsen geen bijdrage leveren aan het ontstaan van files en dat er dus een goede reden is deze groep van het rekeningrijden uit te zonderen?

De leden van de CDA-fractie hebben de toegezegde analyseresultaten van de proef op de A12 inmiddels ontvangen. Welke conclusies verbindt de regering aan deze proef?

De regering stelt voor na 2 jaar een evaluatie te laten plaatsvinden. Op basis van welke criteria zal worden geëvalueerd? Op welke wijze is de Kamer hierbij betrokken. Overweegt de regering enkele van deze criteria reeds in de wet of bij regeling vast te leggen? Is de uitkomst van deze evaluatie bepalend voor het al dan niet landelijk invoeren van rekeningrijden. Kan deze evaluatie ook leiden tot afstel van de invoering? Indien na deze evaluatie inderdaad tot afstel wordt besloten, zijn de reeds gedane investeringen niets anders dan kapitaal vernietiging. Hoe kijkt de regering daar tegenaan?

Hoewel de leden van de fractie van D66 begrip hebben voor de terughoudendheid van de regering op het punt van vrijstellingen, komt het deze leden voor dat daar nu te beperkt mee wordt omgegaan. Deze fractie wil graag goed gemotiveerd zien waarom tot nu toe niet wordt gedacht aan vrijstellingen voor motorrijders, taxi's en gehandicapten. Welk instrument kan naar de mening van de regering het best worden ingezet om wel een heffingsvrijstelling voor eerder genoemde groepen te bewerkstelligen? De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering voorts aan te geven wat de budgettaire consequenties zijn van een vrijstelling voor rekeningrijden voor elk van deze groepen.

De leden van de fractie GroenLinks maken zich zorgen over de positie van de gehandicapten die volledig afhankelijk zijn van de auto. Is het mogelijk

voor deze groep via een vrijstelling of een generieke tegemoetkoming te voorkomen dat juist zij onevenredig getroffen worden?

De nota naar aanleiding van het verslag motiveert de keuze om voor deze groep niets te regelen wel erg summier.

De regering wenst alleen voertuigen van hulpdiensten zoals politie, brandweer en ambulance en openbaar vervoer vrij te stellen van de heffing. De leden van de SGP-fractie onderkennen dat de fraudegevoeligheid van het systeem groter wordt naarmate meer vrijstellingen worden bedongen. Toch wijzen deze leden expliciet op de positie van gehandicapten, die, juist vanwege hun handicap, geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en daarom zijn aangewezen op een al dan niet aangepaste auto. Ligt het niet in de rede om te trachten deze groep personen vrij te stellen van de heffing?

Overigens plaatsen de leden van de SGP-fractie ook vraagtekens bij de heffing voor motorrijders. Zij dragen nauwelijks bij aan de congestie en hun «verdwijnen» uit de file zal ook geen oplossing vormen voor de congestie. Gelet op de doelstelling van rekeningrijden – reductie van files – lijkt het niet zonder meer gerechtvaardigd deze groep te betrekken in de heffing.

De regering heeft aangegeven dat de systeemtest rekeningrijden bevredigende resultaten heeft opgeleverd. De leden van de SGP-fractie vragen of dit niet een te optimistische inkleuring van de uitslag is. Uit een detailproef blijkt immers dat onder slechte weersomstandigheden 3% van de gefotografeerde kentekens noch automatisch, noch handmatig verwerkt konden worden. In het verslag naar aanleiding van de systeemtest rekeningrijden wordt gesteld dat dit aantal voertuigpassages waarbij beide kentekenregistraties niet bruikbaar zijn «naar verwachting» zal zijn terug te brengen tot de in de nota naar aanleiding van het verslag genoemde 0,5%. Hoe reëel is deze verwachting, zo informeren deze leden. Wat zijn de consequenties indien dit percentage niet wordt bereikt?

De leden van de SGP-fractie merken op, dat de regering vasthoudt aan de vormgeving van de invoering van rekeningrijden via het opstellen van een kordon van heffingsportalen om de vier grote steden. Dit is een grove methode. Heeft de regering ook fijnmaziger methodes overwogen voor het registreren van voertuigbewegingen? Hierbij valt o.a. te denken aan het gebruik maken van detectielussen die nu al op veel plaatsen in het wegdek zijn aangebracht en gebruikt worden voor het dynamisch verkeersmanagement. Wanneer spitsheffingen gelijkmatig worden berekend per afgelegd weggedeelte (bijv. met een kwartje) in plaats van per portaalpassage (met vijf gulden) worden ongewenste kordongrenseffecten vermeden. Door alle auto's een digitaal nummerbord te geven, kunnen de passerende voertuigen door de detectielussen worden geregistreerd. Met een administratief systeem zouden dan de kosten kunnen worden vastgelegd en doorberekend.

Dit systeem kent meerder voordelen. Allereerst behoeven er geen ontsierende heffingsportalen op de snelwegen en het onderliggende wegennet geplaatst te worden, want er kan gebruik worden gemaakt van detectielussen die nu al op veel plaatsen in het wegdek zitten. Alleen lussen bij op/afritten van wegen dienen op het systeem te worden aangesloten, aangezien dat voldoende is om de baanvakbenutting te meten. Vervolgens hoeven niet allerlei maatregelen te worden genomen om sluipverkeer tegen te gaan, doordat ook op het onderliggende wegennet detectielussen bruikbaar zijn. Door per detectieluspassage maar een klein bedrag te betalen, loont het in tegenstelling tot bij de kordonportalen niet de moeite om deze te omzeilen. In de derde plaats kan de prijs per detectielus worden gedifferentieerd. Zo kan het gedrag van de automobilist beter worden beïnvloed. Een vierde voordeel van het gebruik maken van detectielussen is, dat automobilisten die anders binnen het betaalkordon van rekeningrijden zouden blijven nu ook moeten betalen.

Wanneer gebruik wordt gemaakt van detectielussen is immers geen sprake meer van een betaalkordon. Ten vijfde wordt een nauwkeuriger relatie gelegd tussen intensiteit van het gebruik en de prijs. Bij elke lus die wordt gepasseerd, moet een bepaald bedrag worden betaald. Wie veel rijdt, betaalt dus meer dan iemand die weinig rijdt. Zoals rekeningrijden nu door de regering wordt voorgesteld, moet eenmalig vijf gulden worden betaald en kan vervolgens binnen het hele betaalkordon onbeperkt worden rondgereden. Een zesde onderdeel is, dat er ontheffing van betaling kan plaatsvinden door het digitale nummerbord te koppelen aan de postcode waar mensen wonen. Mensen die in hun eigen postcodegebied blijven (lokaal verkeer) zouden dan ontheffing van betaling kunnen krijgen of korting.

Is de regering bereid het registeren van voertuigbewegingen met behulp van detectielussen nader te onderzoeken en te bezien of deze vormgeving van het rekeningrijden eventueel de voorkeur verdient boven de registratie via een grofmazig betaalkordon, zo informeren de leden van de SGP-fractie.

Omdat de regering terughoudend wil omspringen met het toekennen van vrijstellingen, komen gehandicapten niet in aanmerking voor vrijstelling of tariefreductie. Wel wordt erkend dat vrijstelling of reductie technisch mogelijk is. De leden van de GPV-fractie vragen hoe een dergelijke vrijstellingsmogelijkheid er uit zou kunnen zien. Is het mogelijk dit te realiseren door middel van een systeem achteraf, op basis van het kenteken? Zo ja, hoe kunnen hierbij de belasting van de administratieve organisatie én de inspanningsverplichtingen voor de betrokken automobilisten om een vrijstelling te kunnen krijgen, tot een minimum worden beperkt? Zo nee, welke andere mogelijkheden bestaan er om tot de bedoelde vrijstelling te kunnen overgaan? Is het wenselijk en/of noodzakelijk dat de lokale overheid hierin een rol speelt? Ook vragen de leden van de GPV-fractie of door de regering wordt onderschreven dat een vrijstellingsregeling voor gehandicapten zou bijdragen aan een rechtvaardige invulling van het instrument rekeningrijden.

#### 2.1.4 Maatregelen tegen sluipverkeer

De leden van de PvdA-fractie vragen of aanvullende wettelijke (provinciale/gemeentelijke) voorzieningen nodig zijn om wegen uit het onderliggende wegennet af te sluiten. Welke raming is gemaakt van de kosten die gemoeid zijn met maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan en hoe worden die kosten gefinancierd? Geldt deze bijdrage alleen voor de regio waar met rekening rijden een start wordt gemaakt of zal ze in alle regio's gelden? Krijgen direct aanwonenden een vrijstelling en zo nee, hoe is te voorkomen dat ze door deze voorzieningen onevenredig zwaar worden getroffen?

De betrokken gemeenten en provincies zijn zelf verantwoordelijk voor de keuze van maatregelen tegen sluipverkeer. Hierbij geldt echter wel dat de opbrengst van rekeningrijden op het onderliggende wegennet ten goede komt aan deze overheden. Bij de leden van GPV-fractie vragen of dit niet een optimale afweging in de weg staat. Leidt deze maatregel, waarbij de opbrengst toeneemt met het aantal heffingsportalen, niet tot een onnodig groot aantal portalen en onnodige lasten voor burgers die in de directe omgeving van de betreffende wegen wonen?

#### 2.2.3 Stand van zaken ontwikkeling technologie

De leden van de PvdA-fractie vragen welk tijdschema bestaat voor het onderzoek naar de inpassing van het chippen of de chipknip. Zij hebben

vernomen dat consortia en banken druk bezig zijn de ontwerpen uit te werken, maar dat er nog geen sprake is van testen in de praktijk. Wanneer zal daarvan wel sprake zijn, vragen deze leden.

### 3. Vervoersalternatieven

#### 3.1 Inleiding

Voor wat betreft de vervoersalternatieven, baseert de regering zich op «het redelijk alternatief», zoals dat door verkeerskundigen is gedefinieerd. In hoeverre is bekend wanneer de consumenten iets als «redelijk» beschouwen, vragen de leden van de CDA-fractie. Sluiten deze begrippen op elkaar aan?

Deelt de regering de opvatting dat met name bedrijfsterreinen (net buiten de steden) slecht per openbaar vervoer te bereiken zijn? Welke gevolgen heeft dat voor de zienswijze van de regering?

De leden van de fractie GroenLinks constateren dat het systeem rekeningrijden zoals het nu wordt voorgesteld slechts een zeer beperkte stimulans voor automobilisten geeft om over te gaan op duurzamer vervoer. De constatering dat 35% van de automobilisten in de spits een redelijk alternatief heeft voor duurzamer vervoer doch slechts 2% daadwerkelijk kiest voor dit andere vervoer toont aan dat de prikkel van de voorgestelde maatregel nog erg zwak is en het voorgestelde tarief te laag is.

De conclusie dat er al zodanig goede alternatieven zijn voor een groot deel van de automobilisten dat grootschalige extra investeringen in het openbaar vervoer niet nodig zijn deelt deze fractie niet. Met het doel van rekeningrijden om ook een bijdrage te leveren aan milieudoelstellingen is juist een verschuiving naar duurzaam vervoer van belang. Deze gedragsverandering door rekeningrijden is een stuk waardevoller dan de verschuiving van het reisgedrag in tijd. De aanwezigheid van verbeterde alternatieven voor autorijden vergroot bovendien het draagvlak voor het systeem rekeningrijden. Extra investeringen in openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en transferia vormen daarmee volgens de leden van de fractie GroenLinks een onlosmakelijk onderdeel van het beleid voor een succesvolle introductie van rekeningrijden.

De regering concludeert dat als gevolg van de invoering van rekeningrijden de verschuiving van vertrektijden de gedragswijziging is die naar verwachting het meest zal voorkomen. De leden van de SGP-fractie vragen waarop deze verwachting is gebaseerd, gelet op het feit dat de regering concludeert dat 35% van de automobilisten in het woon-werkverkeer qua traject een redelijk alternatief hebben in de vorm van een andere wijze van vervoer. Hoe valt dan te verklaren dat een verschuiving van vertrektijden het grootste effect zal zijn van rekeningrijden? Ligt de oorzaak hiervan dan toch niet in het feit dat onder meer het openbaar vervoer voor veel automobilisten geen serieus alternatief is? Zo ja, behoeft de constatering van de regering, dat grootschalige uitbreiding van vooral openbaar vervoer geen absolute voorwaarde is voor invoering van rekeningrijden, dan geen nuancering?

De regering wijst erop dat rekeningrijden «een forse impuls» zal geven aan de flexibilisering van werk- en openingstijden. Dit impliceert opnieuw een stap in de richting van de zgn. 24-uurseconomie. Acht de regering deze stap gewenst, gelet op de nadelige gevolgen – onder meer voor het gezinsleven – die hieraan kleven, zo vragen de leden van de SGP-fractie. De leden van de SGP-fractie wijzen er in dit verband op, dat één van de voorwaarden die medeoverheden hebben gesteld om constructief mee te werken aan de invoering van rekeningrijden is dat er voldoende alternatieven in de vorm van voldoende openbaar vervoer en andere voorzieningen bij de invoering van rekeningrijden beschikbaar moeten zijn.

Impliceert het feit dat de medeoverheden deze voorwaarde expliciet hebben gesteld, dat zij van mening zijn dat op dit moment er nog onvoldoende alternatieven in de vorm van openbaar vervoer e.d. aanwezig zijn? Zo ja, waarop baseren zij deze stelling?

Kan de regering reeds nadere informatie verstrekken over de mate van bestuurlijke overeenstemming met de regio?

De regering verwacht dat direct na de invoering van rekeningrijden het openbaar vervoergebruik rond de stadsgewesten in de Randstad tijdens de ochtendspits met circa 5% tot 13% zal toenemen. Acht de regering het reëel – mede gelet op de teleurstellende ervaringen met het opzetten van light-railprojecten – dat de vervoerbedrijven en hun opdrachtgevers er in zullen slagen deze groei tijdig op te vangen, zo vragen de leden van de SGP-fractie.

### *3.2 Openbaar vervoer*

De leden van de CDA-fractie vinden de uiteenzetting over het aantal reizigers in de trein nogal onduidelijk. Is de huidige groei van het treingebruik (ca. 6%) daarin meegerekend? Op langere termijn is de groei (als gevolg van rekeningrijden) volgens de regering lager (3–5%) in tegenstelling tot de groei bij de introductie 5–13%. Waarom verwacht de regering een aanpassing van het distributiepatroon? Elders in de nota geeft de regering toch aan dat vooral overstappen op OV en op andere tijdstippen rijden de voornaamste bijdrage aan reductie zouden moeten leveren?

Is de conclusie juist dat in het uiterste geval een stijging van bijna 20% treinreizigers verwacht mag worden (ca. 6% jaarlijkse groei plus 13% groei als gevolg van rekeningrijden)? Is dan de conclusie gerechtvaardigd dat 5% groei (die de NS wat capaciteit betreft mogelijk acht) onvoldoende is?

De leden van de fractie GroenLinks zijn van mening dat extra investeringen in openbaar vervoer essentieel zijn voor het succes van rekeningrijden, zowel voor bereikbaarheids- als milieudoelstellingen. Graag wijst deze fractie op de bijna kamerbreed aangenomen motie Vos (25 009 nr. 16) voor het uitwerken van een samenhangend hoogwaardig openbaar vervoer systeem voor de Randstad. Bovendien noodzaakt en rechtvaardigt de verwachte groei van het gebruik van openbaar vervoer van 5 tot 13% na introductie van rekeningrijden, een forse extra investering in het openbaar vervoer, ten koste van de ontlaste weginfrastructuur. Hoe denkt de regering op termijn de door haar voorspelde extra groei in het openbaar vervoer op te vangen?

De leden van de fractie GroenLinks zijn tevreden dat de regering voornemens is om openbaar vervoer uit te zonderen van de heffing. Graag zouden de leden van de fractie zien dat openbaar vervoer voorrang krijgt op het Hoofdwegennet, door waar mogelijk met exclusief de hulpdiensten gebruik te kunnen maken van vluchtstroken.

### *3.4 Flexibilisering van werktijden*

De leden van de CDA-fractie zouden graag vernemen door welke «drempels» op dit moment de (volgens de regering aanwezige) mogelijkheden tot flexibilisering nog weinig gebruikt worden. Speelt de arbeidstijdenwet hierbij een rol, bijvoorbeeld wanneer het gaat om langer werken?

Aangegeven wordt dat de huidige mogelijkheden tot flexibel werken te beperkt zijn om de heffingperiode te kunnen vermijden. De genoemde leden zouden graag van de regering horen of de situatie om verandering vraagt.

Is het de regering bekend dat VNO-NCW door het bureau ITM een onderzoek naar de mogelijkheden van het «schuiven met werktijden»



heeft laten doen? Hieruit is gebleken dat de mogelijkheden voor 7 uur en na 9 uur maar zeer beperkt zijn. Het rapport concludeert «kennelijk is de huidige spreiding voor een groot deel al het maximaal haalbare» (bijlage ITM rapport, p. 13). Is de regering bereid ook een analyse van de mogelijkheden tot verschuiving van school- en kinderopvangstijden te maken?

Waarom voert de regering geen overleg met de detailhandel (MKB) en de onderwijssector? Deelt de regering de opvatting dat juist deze sectoren van groot belang zijn bij flexibilisering van arbeidstijden?

De leden van de GPV-fractie constateren dat in het antwoord op vragen over de mogelijke flexibilisering van schooltijden alleen wordt ingegaan op de positie van basis- en middelbare scholen. Kan ook iets worden gezegd over het aandeel van HBO- en WO-studenten in de spits (ook in het openbaar vervoer) en de mogelijkheden en wenselijkheid om dit aandeel te beperken?

### *3.6 Transferia*

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer duidelijk zal zijn bij welke heffingspunten geen of onvoldoende overstapvoorzieningen aanwezig zijn. Kan tevens worden aangegeven of de tijd die tot de daadwerkelijke invoering van rekening rijden zal leiden toereikend is om die voorzieningen te treffen? Welke kosten zijn daarmee (vermoedelijk) gemoeid en wie zal die kosten in beginsel opbrengen?

De leden van de fractie GroenLinks hebben met instemming kennisgenomen van de conclusie van de regering dat er goede transferia nodig zijn nabij de heffingspunten, om aldaar een overstap naar openbaar vervoer mogelijk te maken. De leden van de fractie steunen de suggestie van de regering om bij het komende MIT gelden hiervoor te reserveren.

## **4. Effecten**

### 4.1.1 Toegepaste modellen

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de beperkte benadering die in het LMS zit ten aanzien van gedragsverandering van het vrachtverkeer als reactie op rekening rijden. Er wordt alleen uitgegaan van het aanpassen van de route teneinde de heffingsportalen te ontwijken. Kan worden bewerkstelligd dat met een bredere benadering meer inzicht op dit punt beschikbaar komt, zo vragen deze leden.  
Kan de regering zo uitvoerig mogelijk toelichten waarom er geen verband zit tussen de uitkomsten van het CPB onderzoek en dat van Goudappel Coffeng.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering een reactie zou willen op het plan «doorstart voor de Randstad» van de 4 gezamenlijke Kamers van Koophandel. Hoe verhouden zich deze voorstellen tot het wetsvoorstel?

Graag zouden de leden van de CDA-fractie een toelichting zien op de boekingswijze van de auto-betalboxen. Uit de nota blijkt dat de regering voornemens is, door middel van subsidie, de aanschaf van de boxen betaalbaar te houden. Hoe is deze subsidie verwerkt in de «inkomstenpost»?

Bovendien zouden de genoemde leden graag een nadere uiteenzetting willen zien van de geraamde/geschatte kosten voor de belastingdienst en van de kosten voor de aanpassing van de apparatuur.

De genoemde leden zouden graag willen vernemen waarom niet voor een terugsluisregeling is gekozen die het effect van variabilisatie zou

versterken. Verlaging van de MRB zou daarin passen. Deelt de regering de opvatting dat met een meer gerichte terugsluis de sturingseffecten sterker zouden kunnen zijn dan wanneer alleen sprake is van een heffing?

#### 4.1.3 Beschouwing toepassing modellen

Naar aanleiding van de afwijzende reactie op de suggestie van andere fracties om te komen tot een praktijkproef, vragen de leden van de PvdA-fractie nogmaals hoe de lange tijd die nodig is om gedragsveranderingen te bewerkstelligen, zich verhoudt tot het voornemen om al twee jaar na invoering een evaluatie te houden.

De leden van de D66-fractie vragen of in de diverse onderzoeken naar reistijdvergelijkingen voor wat betreft de auto wordt uitgegaan van de reistijd met of zonder files.

#### 4.2 Economische effecten

De leden van GroenLinks vragen waarop de uitspraak is gebaseerd dat het merendeel van de bedrijven zich weinig aantrekt van rekeningrijden in de nu voorgestelde vorm. De vrees voor vertrek aan bedrijvigheid is juist de reden van het gebrek aan draagvlak bij de grote steden voor invoering van rekeningrijden in hun regio. Hoe denkt de regering deze uitspraak te kunnen hardmaken?

Voor wat betreft de inkomenseffecten voor de burger wordt volstaan met enkele summier berekeningen, waarbij overigens blijkt dat iemand met een modaal inkomen die dagelijks één tolpoort passeert 2% koopkracht inlevert. De leden van de SP-fractie constateren dat dan iemand met een inkomen van f 40 000 bruto die dagelijks twee poorten passeert al bijna 5% inlevert. En wat bv. te denken van tweeverdieners waarvan de vrouw 15 uur per week 's morgens vroeg in de schoonmaak werkt. Ook in zo'n geval loopt de koopkracht met ca. 5% terug.

#### 4.2.3 Afwenteling

De leden van de fractie van D66 verzoeken de regering toe te lichten wat wordt bedoeld met de opmerking dat de afwentelingseffecten «voor een onbekend deel impliciet» zijn verdisconteerd in de studies naar de effectiviteit.

Naar aanleiding van de opmerking dat in de bijtelling voor de auto van de zaak slechts het priveverkeer in de beschouwing wordt betrokken, zien de leden van de D66-fractie graag bevestigd dat woon-werkverkeer ook in dat kader als priveverkeer moet worden gezien.

### 5. Kosten en opbrengsten

De leden van de PvdA-fractie vragen of het praktisch en uitvoerings-technisch gezien mogelijk zou zijn uit te sluiten dat iemand rond één agglomeratie twee of meer keren wordt aangeslagen voor een passage, of op een lange rit twee keer rond twee agglomeraties wordt aangeslagen. Op welke technische problemen stuit zo'n maximaliseren van het aantal betalingen en welke administratie rompslomp is er mee gemoeid?

Voor wat betreft de investeringen constateren de leden van de SP-fractie dat de geraamde bedragen sinds de indiening van het wetsvoorstel, door voortschrijdend inzicht bij de regering, nu al aanzienlijk gestegen zijn. De uitvoeringskosten worden daarentegen nu lager geraamd, namelijk 85 miljoen ten opzichte van 120 miljoen. De onderbouwing hiervan is uiterst mistig, te meer daar de nota naar aanleiding van het verslag niet in detail

ingaat op de vijf specifieke vragen met betrekking tot de investerings- en exploitatiekosten die de leden van de SP-fractie bij haar eerste inbreng gesteld heeft. Bedacht moet ook worden dat de onzekerheden bij de raming van de exploitatiekosten veel groter is dan die bij de investeringskosten.

#### 5.4 Aanwending van de opbrengst

Reeds in de eerste schriftelijke reactie op het wetsvoorstel benadrukten de leden van de fractie van D66 het belang van de maatschappelijke acceptatie en de relatie die dat heeft met hetgeen met de opbrengst van rekeningrijden wordt gedaan. De regering houdt vast aan een terugsluis via de loon- en inkomstenbelasting, met dien verstande dat over de aanwending van de eventuele inkomsten uit heffing op het onderliggend wegennet nu beslist zal mogen worden door de wegbeheerende overheid in kwestie. Dit roept bij deze leden allereerst de vraag op of en, zo ja, welke restricties er voor de aanwending zullen gelden. Uit de identieke teksten op blz. 8 en 71 wordt bijvoorbeeld niet duidelijk of dit beperkt blijft tot uitgaven in de verkeer- en vervoerssfeer. Graag ontvangen de leden van D66 een nadere specificatie van de plannen op dit punt. Graag willen deze leden weten of en zo ja op welke manier het beroepsmatig goederenvervoer zal worden gecompenseerd.

Naar de mening van de leden van de fractie van D66 is het niet per se noodzakelijk de kosten van rekeningrijden voor de burger te zien als toevoeging aan de collectieve lastendruk die alleen kan worden gecompenseerd door een lastenverlichting elders. Veeleer betreft het hier het in rekening brengen van de prijs van een onbelemmerde doorgang op een bepaald stuk weg op een bepaald moment. Deze leden vragen of de maatschappelijke acceptatie niet meer gediend is met het benutten van de inkomsten uit rekeningrijden voor optimalisaties in de sfeer van vervoersalternatieven dan met een algemene verlaging van de LB/IB met 40 gulden per jaar, zoals nu wordt voorzien. Daar komt bij dat het deze leden verbaast dat deze tariefsverlaging, gelieerd aan rekeningrijden, blijkt te worden doorgevoerd ongeacht de gefaseerde invoering. Het te dekken bedrag ten opzichte van het regeerakkoord «zal worden meegenomen bij de besluitvorming over de inkomstenkant van de begroting». De leden van de D66-fractie kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat de relatie tussen inkomsten uit rekeningrijden en de rijksbegroting een nogal losse is. Dat blijkt ook uit het feit dat in de nota naar aanleiding van het verslag voor de vormgeving van de terugsluis enerzijds wordt verwezen naar het Belastingplan 21e eeuw, terwijl elders wordt aangekondigd dat terugsluis zal plaatsvinden «via de eerste schijf van de inkomstenbelasting ten bedrage van 40 gulden» (blz. 58). Zeker nu het zich laat zien dat het voor de stelselherziening benodigde «buffergeld» toch wel beschikbaar zal komen, dat wil zeggen, ook zonder de ingeboekte 400 miljoen uit rekeningrijden, verzoeken deze leden de regering andere, meer op de mobiliteitssituatie in de betrokken gebieden gerichte aanwendingsmogelijkheden van de opbrengst open te houden. In dit verband verwijzen de leden van deze fractie nog naar de conclusie die Eurocommissaris Kinnock trekt uit hetgeen naar Brussel is gestuurd inzake rekeningrijden: «Daarom is de Nederlandse regering voornemens de opbrengst op de rijkswegen aan te wenden op een wijze dat een houder van een buitenlands kenteken daar in dezelfde mate van kan profiteren als de houder van een Nederlands kenteken (bijvoorbeeld voor verbeteringen in het openbaar vervoer)». Kan de regering dit toelichten?

De leden van de fractie van GroenLinks constateren met instemming dat, conform het voorstel van deze fractie bij de behandeling van de begroting van 1999, de opbrengsten van rekeningrijden naar de betreffende regio's toevloeien. Kanttekening is dat de leden van de fractie van mening zijn dat

deze gelden uitsluitend aan openbaar vervoer en transfereria besteed mogen worden om het systeem rekeningrijden extra effectief te maken, voor het bereiken van een modal shift naar duurzamer vervoer. Dat het bedrag ter hoogte van de opbrengsten zowel terugvloeit in de vorm van lastenverlichting in het belastingplan 21e eeuw als naar de infrastructuur in de betreffende regio kan niet op de instemming van deze fractie rekenen. De opbrengsten op het Hoofdwegennet worden blijkbaar tweemaal uitgegeven om genoeg draagvlak te creëren. Hoe wordt dit gemotiveerd?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben na het lezen van de nota naar aanleiding van het verslag nog steeds vragen over de aanwending van de heffingsopbrengsten via het belastingplan. Hoe wordt de terugsluizing in het Belastingplan exact geregeld? Wie profiteren hiervan?

De leden van de SP-fractie vragen waar de doelstelling 40% minder files ten gevolge van rekeningrijden gebleven is, nu op pag. 17 van de Persepectievennota Verkeer en Vervoer wordt aangegeven dat met rekeningrijden de files in de Randstad in 2020 90–95% van de hoeveelheid zonder rekeningrijden zullen bedragen.

### **8. Wetgevingstraject**

De leden van de CDA-fractie vragen waarom de aanwijzingen niet eveneens per AMvB worden geregeld. Is de regering bereid het geheel van beslissingen als AmvB met voorhangprocedure aan de Kamer voor te leggen?

Graag zouden de leden van de CDA-fractie vernemen of dit wetsvoorstel niet opnieuw naar de Raad van State gezonden dient te worden. Door zowel de inhoudelijke wijzigingen als het vervallen van de invoeringswet, is de wet nogal van karakter veranderd.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,  
Van Gijzel

De griffier voor dit verslag,  
Fenijn