

Vergaderjaar 2006–2007

30 615

Wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in verband met invoering van een versnellingsstarief en verbetering van de uitvoerbaarheid

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 5 oktober

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

INHOUDSOPGAVE	blz.
ALGEMEEN	2
INLEIDING	2
Doel en noodzaak van dit wetsvoorstel	2
Vorbereiding van dit wetsvoorstel	3
Samenhang met de kilometerprijs	3
MOBILITEITSTARIEVEN	3
Versnellingsstarief	3
Tol- en versnellingsstarief heffen op bestaande wegen	4
<i>Heffen op bestaande wegen beperkt mogelijk</i>	4
<i>Criterium</i>	4
<i>Gratis Alternatief</i>	5
Aanwending van opbrengsten	5
TOEPASSING VAN MOBILITEITSTARIEVEN	5
Procedure	5
Betrokkenheid medeoverheden, weggebruikers en belangenorganisaties	6
Start en einde heffing versnellingsstarief en toltarief	6
Differentiatie naar milieukeurmerken	7
INTERNATIONALE ASPECTEN	8
Betaling door weggebruikers met een buitenlands kenteken	8
ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	8
Artikel 37	8

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), onder voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerken (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).

Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GL), Smeets (PvdA), Vacature (algemeen), Slob (CU), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GL), Jager (CDA), Vergeer (SP), van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Vacature (LPF), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerk (PvdA).

ALGEMEEN

INLEIDING

De leden van de fracties van het CDA, de PvdA, de VVD, de SP en de SGP hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het kabinet hiermee invulling geeft aan een onderdeel van het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en voornemens in de Nota Mobiliteit. Zij kunnen op zich instemmen met het in de wet opnemen van de mogelijkheid om een versnellingsstarief te vragen om infrastructurele werken eerder te kunnen realiseren.

De leden van de SP-fractie betreuren het dat de regering een versnellingsstarief in wil voeren. Dit versnellingsstarief laat automobilisten op bepaalde trajecten extra betalen voor wegen. Volgens de SP-leden is infrastructuur van ons allemaal en moet men daar «gratis» gebruik van kunnen maken. De individuele verplaatsingsbehoefte kan wel belast worden, maar dit dient niet gekoppeld te zijn aan het gebruik van de wegen. Een goede kilometerheffing is eerlijk wanneer enkel betaald wordt voor het gebruik van de auto.

Op zichzelf steunen de leden van de SGP-fractie de insteek om te komen tot een andere manier van beprijzen, waarbij niet wordt betaald voor het bezit maar voor het gebruik van de auto, maar zij staan kritisch tegenover de nu geïntroduceerde instrumenten.

Doel en noodzaak van dit wetsvoorstel

Niettemin plaatsen de leden van de CDA-fractie vraagtekens bij de effectiviteit en de doelmatigheid van het wetsvoorstel. Ook de Raad van State heeft hierover in zijn reactie op het wetsvoorstel twijfels geuit. Zo wijst de Raad er op dat de huidige Wet bereikbaarheid en mobiliteit diverse mobiliteitstarieven kent, zoals het toltarief, het expresbaantarief en de kilometerheffing. De afgelopen jaren is geen van deze tarieven operationeel geworden, met uitzondering van de Westerscheldetunnel. In de Nota Mobiliteit wordt een zestal notoire knelpunten genoemd waarvoor de betreffende heffingen als financieringsinstrument ingezet zouden kunnen worden. Kan de regering aangeven wat de stand van zaken is rond deze projecten? Welk maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak is er voor het heffen van een mobiliteitstarief om additionele financiële middelen voor deze projecten te verwerven? In hoeverre zal derhalve een beroep worden gedaan op de nieuwe wettelijke mogelijkheden?

De leden van de fractie van de PvdA kunnen instemmen met het doel om met de wetswijziging een wettelijke basis te creëren onder de projecten die mogelijkerwijs voor een versnellingsstarief in aanmerking komen. Wel vragen deze leden zich af hoe opportuun de voorliggende wetswijziging is. Immers, het streven is in 2012 in heel Nederland het beprijzen te hebben ingevoerd. Ook hiertoe wordt wetgeving voorbereid. Op zijn vroegst in 2011 zullen echter pas zogeheten versnellingsprojecten gerealiseerd kunnen zijn. Wat is dan nog de meerwaarde van deze wetswijziging als op dat moment sowieso wetgeving gereed dient te zijn om beprijzen te kunnen invoeren? Hoeveel projecten kunnen redelijkerwijs daadwerkelijk vóór 2012 gerealiseerd worden met het versnellingsstarief? In het nader rapport geeft de minister aan dat de wetswijziging cruciaal is voor de besluitvorming over de diverse infrastructuurprojecten. Waarom kunnen die bestuurlijke afspraken over versnellingsprojecten niet gemaakt

worden in anticipatie op een brede wettelijke basis onder het invoeren van het beprijzen voor automobilititeit?

Vorbereiding van dit wetsvoorstel

Bij de financiële dekking van de ambities in de Nota Mobiliteit is rekening gehouden met de beschikbaarheid van één miljard euro uit tolheffing. De leden van de CDA-fractie vragen de regering hoe deze lastendruk over de regio's in Nederland is verdeeld.

Samenhang met de kilometerprijs

De leden van de fractie van de PvdA vragen hoe de voorliggende wetswijziging zich verhoudt tot de wet die wordt voorbereid om het beprijzen in algemene zin mogelijk te maken. Wordt dat een afzonderlijke wet? Gaat de voorliggende wetswijziging daarvan onderdeel uitmaken of wordt de voorliggende wet daartoe wederom gewijzigd?

Ook zouden zij antwoord willen op de vragen: hoe verhouden de projecten die voor het versnellingsstarief in aanmerking komen zich tot de invoering van het generiek beprijzen? Wordt op die trajecten een hoger tarief gevraagd teneinde de infrastructuur versneld te kunnen realiseren? Blijft het versnellingsstarief ook na 2012 als zelfstandig instrument overeind?

De leden van de VVD-fractie vragen zich af op welke wijze het einddoel van beprijzing geschaad zou worden door het uitblijven van de invoering van een versnellingsprijs. Graag een reactie.

De leden van de SP-fractie verwachten dat het stapsgewijs invoeren van de beprijzing het draagvlak hiervoor zal verkleinen. Rekeningrijden is niet eerlijk uit te leggen en zal tot weerstand leiden. In hoeverre denkt de regering dat deze weerstand gevolgen heeft voor de invoering van de kilometerheffing?

De automobilist is voorgehouden dat beprijzen zal leiden tot het verminderen van de vaste kosten van de auto. De leden van de SP-fractie missen dit deel nog in het wetsvoorstel. Om de automobilist niet verder op kosten te jagen, zou dit er wel in behoren te staan.

De leden van de SGP-fractie betreuren dat het wetsvoorstel geen wettelijke basis biedt voor de kilometerprijs. Het wetsvoorstel biedt nu slechts de basis voor een versnellingsstarief en voor het toltarief. Deze leden vragen in hoeverre dit nu werkelijk kan worden beschouwd als een voorfase van de kilometerprijs. Wat is de achterliggende filosofie? Voor het kabinet lijkt het prijsbeleid nu vooral een middel om de (versnelde) aanleg van wegen mogelijk te maken. Voor de leden van de SGP-fractie is het primair een reguleringsinstrument, waarmee wellicht juist voorkomen kan worden dat er op tal van plaatsen nog meer asfalt bij moet. Het ideale prijsbeleid – althans in de ogen van deze leden – combineert juist heffingen met capaciteitsbeleid en past deze niet ná elkaar toe. Hoe ziet het kabinet deze verhouding?

MOBILITEITSTARIEVEN

Versnellingsstarief

De regering geeft aan dat de netto-opbrengst van het versnellingsstarief gebruikt mag worden ter bekostiging van zowel de versnelling van weginfrastructuur, als de versnelling van infrastructuur ten behoeve van

openbaar vervoer. Daarbij kan worden gedacht aan spoorwegen of busbanen. De leden van de CDA-fractie vragen zich af hoe de regering hierbij bepaalt of de investering in het OV de bereikbaarheid voor de automobilist op het knelpunt verbetert. In hoeverre is ook hier sprake van een directe relatie tussen heffing en profijt?

Tol- en versnellingsstarief heffen op bestaande wegen

Heffen op bestaande wegen beperkt mogelijk

De leden van de CDA-fractie delen het uitgangspunt dat in beginsel alleen op nieuwe wegen een tol- of versnellingsstarief mag worden geheven. Reeds bestaande wegen zijn immers al gefinancierd. In bepaalde situaties acht de regering het evenwel gewenst dat ook op bestaande wegen een heffing wordt opgelegd, met name als geringe inkomsten worden verwacht als gevolg van uitwijkgedrag. In de artikelen 22 en 25 wordt als criterium gekozen dat het moet gaan om een «weg of baan die in dezelfde verbinding voorziet als, dan wel in het verlengde ligt» van de nieuwe weg of baan. Waarom is er niet voor gekozen om als criterium op te nemen dat er een directe relatie dient te bestaan tussen de heffing en het profijt voor de automobilist als gevolg van een betere doorstroming?

De leden van de VVD-fractie zijn zeer terughoudend met betrekking tot de voorgestelde mogelijkheden tot het heffen van tol op bestaande wegen. Immers, bestaande infrastructuur is al gefinancierd en zou daardoor per definitie niet meer in aanmerking hoeven te komen voor een versnellingsprijs om financiering mogelijk te maken. Uit de Memorie van Toelichting blijkt dat de regering tolheffing op bestaande wegen echter ook als een verkeersregulerend middel ziet. De leden van de VVD-fractie hebben invoering van beprijzen altijd gezien als een eerlijk middel om het gebruik en de aanleg van infrastructuur op een eerlijke manier te financieren. Als invoering hiervan ook nog verkeersregulerende effecten heeft, is dat in de ogen van de VVD-fractie een zeer prettig neveneffect. De regering lijkt deze twee doelen echter om te draaien. Graag een reactie hierop. Aansluitend hierop vragen de leden van de VVD-fractie zich af wat de regering bedoelt met het criterium dat zij hanteert voor het heffen van tol op bestaande infrastructuur. Gesproken wordt van een mogelijkheid van tolheffing op een bestaande weg die in dezelfde verbinding voorziet, of in het verlengde ligt van nieuw aan te leggen infrastructuur. Betekent dit dat in het voorbeeld van de 2e Coentunnel enkel de andere tunnelbuis in aanmerking komt of kan er dan ook tol geheven worden op bijvoorbeeld de IJ- of de Velzertunnel? Deze maken namelijk deel uit van dezelfde verbinding.

Criterium

De leden van de fractie van de PvdA zouden de minister graag vragen nog eens zo beknopt mogelijk aan te geven aan welke randvoorwaarden projecten moeten voldoen om voor het versnellingsstarief in aanmerking te kunnen komen.

Ook de leden van de CDA-fractie achten het gewenst dat de regering duidelijk motiveert op grond van welke criteria infrastructurele projecten in aanmerking komen voor het versnellings- of toltarief. In het algemeen kan worden gesteld dat dergelijke projecten kennelijk onvoldoende prioriteit genieten in het kader van het Meerjarenplan voor Infrastructuur en Transport (MIT). Lopen meer dunbevolkte en minder congestiegevoelige gebieden hiermee een grotere kans dat inwoners de kosten van de eigen infrastructuur moeten dragen dan gebieden in de Randstad?

Ten slotte vragen ook de leden van de VVD-fractie naar de motivatie van de keuze welke projecten in aanmerking komen voor het versnellings- of

toltarief. In het bijzonder willen zij weten of de regering buiten de nu in het MIT opgenomen projecten, nog andere projecten ziet waar zij een versnellingsprijs toepasbaar acht? Zo ja, welke projecten zijn dat?

Gratis Alternatief

De leden van de SGP-fractie staan kritisch ten opzichte van een verdere uitbreiding van tolwegen. Met de aanleg van wegen zijn grote publieke belangen gediend en wegen dienen dan ook in beginsel vrij toegankelijk voor een ieder te zijn. In het wetsvoorstel wordt gesteld, dat er voor de weggebruiker altijd een gratis alternatief moet zijn. Kan nader worden aangeduid hoe «redelijk» dit alternatief moet zijn om daadwerkelijk als alternatief beschouwd te kunnen worden?

Aanwending van opbrengsten

De regering geeft aan dat de opbrengst van een tol- of versnellingsstarief uitsluitend mag worden gebruikt ten behoeve van de (versnelde aanleg van de) nieuwe infrastructuur. Daarnaast kunnen ook maatregelen ter voorkoming van negatieve effecten van de heffing op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid worden gedekt uit de opbrengsten. De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven waarom er niet voor gekozen is om deze bestedingsmogelijkheden limitatief in de wet op te sommen.

Artikel 10, lid 2, geeft aan dat de netto-opbrengst van het toltarief uitsluitend wordt gebruikt ter bekostiging van de aanleg, het beheer en het onderhoud van de bedoelde weg of baan. De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom niet gekozen is voor een ruimere definitie, opdat ook flankerende maatregelen met de opbrengst gefinancierd kunnen worden. Is het niet te overwegen om daarbij meer ruimte te laten aan de verantwoordelijke regionale overheden om daar keuzes in te maken, mits de investeringen bijdragen aan een verhoogde bereikbaarheid op het betreffende traject? Zo zou bijvoorbeeld aan vormen van verkeersmanagement gedacht kunnen worden in combinatie met wegaanpassingen of -verbredingen. Zo'n inzet wordt met dit artikel onmogelijk gemaakt.

De leden van de SP-fractie vinden het kortzichtig om de opbrengsten van het versnellingsstarief puur te bestemmen voor de weginfrastructuur. Een knelpunt op de weg oplossen, houdt vaak verplaatsing in. Beter is het soms om dit geld integraal te gebruiken. Niet gekoppeld aan de auto en ook niet aan de locatie. Een integrale benadering van mobiliteit zal efficiënter zijn.

TOEPASSING VAN MOBILITEITSTARIEVEN

Procedure

De procedure voor een betaalpuntbesluit zal volgens de regering gewoonlijk plaatsvinden in samenhang met de besluitvorming over de aanleg of wijziging van een weg. Voor hoofdwegen is dit de tracé-/m.e.r.-procedure. Voor lokale en regionale wegen zal het gaan om een bestemmingsplanprocedure. De aanwijzing van een betaalpunt kan door het regulerende neveneffect van het tol- of versnellingsstarief grote verschuivingen teweeg brengen in de verkeersstromen op de hoofdwegen en onderliggende wegen. De leden van de CDA-fractie willen graag weten waarom er geen wettelijke koppeling tot stand is gebracht tussen het betaalpuntbesluit en planologische procedures.

Het ontwerp- en definitieve betaalpuntbesluit worden volgens de regering na vaststelling onverwijld toegezonden aan het parlement (art. 3, derde lid).

In de Memorie van Toelichting wordt aangegeven dat de regering in het betaalpuntbesluit een groot aantal afwegingen moet maken, onder meer ten aanzien van het heffen op bestaande wegen, de netto-opbrengsten en het gratis alternatief. De leden van de CDA-fractie vragen de minister waarom zij er van af heeft gezien om het ontwerp-betaalpuntbesluit tevens voor te leggen aan de Kamer.

Betrokkenheid medeoverheden, weggebruikers en belangenorganisaties

De regering geeft aan dat de goedkeuring aan een decentraal betaalpuntbesluit zal worden onthouden indien er ongewenste gevolgen optreden voor andere wegen. De leden van de CDA-fractie informeren hoe de regering omgaat met ongewenste effecten die kunnen optreden op lokale en regionale wegen indien een betaalpunt wordt ingesteld op hoofdwegen.

De leden van de VVD-fractie hebben ook nog enkele vragen ten aanzien van ruimte die regio's hebben om tol te heffen. Kan bijvoorbeeld worden ingegaan op de vraag op welke wijze de verschillende regio's hun regionale tolprojecten op elkaar af dienen te stellen en welke rol de nationale overheid hierin heeft? In de ogen van de leden van de VVD-fractie moeten namelijk altijd worden voorkomen dat in Nederland een lappendeken aan verschillende tolsystemen met elk hun eigen tarieven en voorwaarden ontstaat. Met andere woorden, binnen welke kaders moeten regio's zich bewegen ten aanzien van tolof versnellingsprijsprojecten?

Kan de minister tevens garanderen dat de huidige wetgeving het onmogelijk maakt dat steden of regio's hun eigen cordonheffing mogelijk kunnen maken. De VVD-fractie is hier, gesteund door het platform Nouwen, een fel tegenstander van.

Start en einde heffing versnellingsstarief en toltarief

Artikel 22 geeft aan dat het toltarief wordt beëindigd zodra de totale netto-opbrengst gelijk is aan het bedrag als bedoeld in artikel 3, vijfde lid, onderdeel a. De leden van de fractie van de PvdA merken op dat dit harde voorwaarden stelt aan de wijze waarop dat bedrag kan worden berekend om te voorkomen dat beheer en onderhoud tot in lengte van jaren uit de tolopbrengsten gefinancierd kan worden. Kan de minister inzicht geven in de berekeningswijzen en de marges die daarbij kunnen optreden?

De VVD-fractie heeft zich bij de behandeling van de Nota Mobiliteit een voorstander getoond van de voorstellen van het platform Anders betalen voor mobiliteit onder de voorwaarden zoals die staan verwoord in de breed aangenomen motie Hofstra (29 644, nr. 26). Het platform spreekt over een versnellingsprijs die gebruikt kan worden om al geplande projecten naar voren in de tijd te halen. Na de invoering van beprijzing zal dat niet meer nodig zijn. Immers, de opbrengsten van beprijzing komen dan ten goede aan infrastructuur waardoor de versnellingsprijs niet meer nodig is. De leden van de VVD-fractie vragen zich in dat licht dan ook af waarom de regering heeft gekozen voor een open-einde regeling ten aanzien van de versnellingsprijs. Precies gezegd staat er: «de regering gaat ervan uit dat er na de introductie van de kilometerprijs geen nieuwe projecten worden aangemerkt voor de versnellingsprijs». Waarom wordt er niet gekozen om de versnellingsprijs gelijk af te schaffen na invoering van beprijzing en dit ook op te nemen in de tekst? Bestaat er door deze vorm van formuleren niet het gevaar dat er na invoering van het algemene systeem van beprijzen nog een extra versnellingsprijs kan worden

gevraagd van automobilisten? Graag een reactie van de regering. Kan de regering hierbij ook ingaan op de vraag of de aanwezigheid van een versnellingsprijs consequenties heeft voor het tarief ten tijde van algemene beprijzing? In de ogen van de leden van de VVD-fractie zou het niet zo moeten zijn dat een automobilist dan dubbel belast wordt.

Differentiatie naar milieukeurmerken

Beprijzen volgens de commissie Nouwen en zoals onderschreven door de Kamer, ook door de leden van de fractie van de PvdA, zet in op differentiatie in het tarief naar plaats, tijd en milieukeurmerken. Deze leden sluiten niet uit dat technische ontwikkelingen het in de toekomst mogelijk maken dat het tarief mede gekoppeld wordt aan de betrouwbaarheid c.q. de reistijd op een traject. Dat zou kunnen betekenen dat de prijs hoger wordt naarmate de bereikbaarheid verbetert en lager naarmate de reistijd toeneemt. Dan krijgt de automobilist echt waar voor zijn geld. Kan de minister inhoudelijk op deze suggestie ingaan en aangeven of het voorliggende wetsvoorstel in deze mogelijkheid zou voorzien of dat hiertoe aanpassing vereist is?

De leden van de VVD-fractie zijn een voorstander van het integreren van milieukeurmerken bij de bepaling van de kilometerprijs in de eindfase. Dit past zeer goed bij de gedachte dat «de vervuiler betaalt». Diezelfde leden vragen zich echter af of het hanteren van een gedifferentieerde versnellingsprijs de meest logische keuze is. Ten eerste is de invoering van een versnellingsprijs volgens Nouwen primair bedoeld om al geplande projecten eerder uit te kunnen voeren zonder hierbij al te differentiëren naar milieukeurmerken. Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie zich af of de invoering van een gedifferentieerde versnellingsprijs niet zal uitmonden in een veel complexer systeem hetgeen kan en zal leiden tot veel hogere systeemkosten voor het tijdelijke systeem. Deze vergrote complexiteit zou er tevens voor kunnen zorgen dat de invoering van de versnellingsprijs vertraagd wordt waardoor de voordelen van dit systeem deels weer teniet worden gedaan. Graag een reactie van de regering.

BESCHERMING PERSOONSGEGEVENS

Inningsorganisatie

Het wetsvoorstel gaat bij de inningstechniek uit van een free flow-heffingssysteem, maar biedt – volgens de leden van de CDA-fractie – nog geen duidelijkheid ten aanzien van de vormgeving van dit systeem. De regering omarmt ook de één loketgedachte, maar de uitwerking blijft onduidelijk. Voor de nadere uitwerking van de techniek en de inningsorganisatie wordt een Europese aanbesteding voorbereid. Kan de regering aangeven wanneer deze aanbesteding wordt gestart, en welke eisen er worden gesteld aan de kosten van het systeem? In hoeverre is het mogelijk om een aanbesteding te starten, zonder dat er duidelijkheid bestaat over de mate waarin tol- en versnellingsstarief daadwerkelijk geheven gaan worden?

De regering geeft aan dat de Wet bereikbaarheid en mobiliteit in zijn geheel zal worden heroverwogen bij de invoering van het landelijke kilometertarief. De invoering wordt verwacht rond 2012. Volgens de Memorie van Toelichting kan het eerste project met versnellingsstarief gereed zijn in 2011/2012. De leden van de CDA-fractie zien graag verduidelijkt hoe deze planning zich verhoudt tot het uitgangspunt dat er geen twee heffingssystemen naast elkaar gehanteerd zullen worden. In hoeverre wordt bij de aanbesteding van de inningstechniek voor de

versnellingsprijs rekening gehouden met de systeemkeuze ten behoeve van de landelijke kilometerprijs? Hoe wil de regering voorkomen dat hier een desinvestering optreedt?

INTERNATIONALE ASPECTEN

Betaling door weggebruikers met een buitenlands kenteken

De leden van de CDA-fractie verzoeken de regering om aan te geven hoe de handhaving van de betalingsplicht voor auto's met buitenlandse kentekens zal plaatsvinden, en welk nalevingspercentage hierbij wordt nagestreefd.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 37

Artikel 37 creëert een onteigeningstitel. In de grondexploitatiewet is mede door inzet van de PvdA-fractie een versnelde onteigeningsprocedure geïntroduceerd. Deze maakt het mogelijk de dagvaarding parallel te laten lopen aan de besluitvorming en bij het onherroepelijk worden van het besluit de onteigeningsprocedure direct te starten. Dit versnelt de uitvoering aanzienlijk. De leden van de fractie van de PvdA vragen de minister of zij aan kan geven of het wenselijk is zo'n versnelde onteigeningsprocedure ook te koppelen aan artikel 37 en, ongeacht de voorkeur van de minister, ook argumenten te geven.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De adjunct-griffier van de commissie,
Berenschot