

Vergaderjaar 2006–2007

30 615

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

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 25 januari 2007

Mede namens de minister van Financiën dank ik de leden van de fracties van het CDA, de PvdA, de VVD, de SP en de SGP voor de vragen die zij hebben gesteld over voorliggend wetsvoorstel. Bij de beantwoording van deze vragen wordt de volgorde van het verslag gevolgd. Gelijktijdig met deze nota wordt een nota van wijziging ingediend met enkele juridisch-technische verbeteringen.

1. ALGEMEEN

1.1 Doel en noodzaak van dit wetsvoorstel

De leden van de CDA-fractie vragen wat de stand van zaken is rond de zes notoire knelpunten die in de Nota Mobiliteit worden genoemd. Tevens vragen deze leden naar het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak om voor de financiering van deze projecten een mobiliteitstarief te heffen en in hoeverre een beroep zal worden gedaan op de nieuwe wettelijke mogelijkheden.

In de Nota Mobiliteit zijn op basis van een quick scan de volgende urgente knelpunten aangewezen waar toepassing van tol mogelijk en kansrijk kan zijn: A6/A9, A4/A15, A4 Delft Schiedam, A27 Utrecht (Lunetten)–Hooipolder, A10 Coentunnel en de ring Utrecht.

In het bestuurlijk overleg in 2005 over het MIT 2006 is mede op voorstel van decentrale overheden afgesproken voor een deel van deze projecten mede en enkele andere projecten verdergaande haalbaarheidsstudies uit te voeren. In deze haalbaarheidsstudies zijn de mogelijkheden voor toepassing van een tol- of versnellingstarief conform het voorliggende wetsvoorstel tot wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (hierna ook: Wbm) onderzocht. Er zijn haalbaarheidsstudies uitgevoerd voor de projecten: de doortrekking van de A15 in het KAN gebied, de A27 Utrecht (Lunetten)–Hooipolder, A2 Maasbracht–Geleen, A4 Delft–Schiedam, de A13/A16, het Trekvliettracé en de N470. De haalbaarheidsstudies waren input voor de bestuurlijke overleggen over het MIT 2007 en zijn als bijlage bij de brief «van netwerkanalyse naar netwerkaanpak» toegevoegd. Hieronder geef ik de stand van zaken per project weer.

Voor het project doortrekking A15 in het KAN gebied is inmiddels een bestuursovereenkomst gesloten. Afgesproken is dat de planstudie van het project (tracé/m.e.r.-procedure) nu wordt gestart, waarbij de doortrekking van de A15 en het traject A12 Ede–Grijsoord als één pakket wordt gezien. Zo wordt het knelpunt op de A12 en het regionale knelpunt op de Pleyroute in samenhang opgelost. Voor de projecten is een totaal budget voorzien van € 750 mln. Het Rijk heeft € 375 mln gereserveerd (ten dele vanaf 2013–2014 beschikbaar). De regio draagt € 112,50 mln bij. De resterende € 262,50 mln komt uit de heffing van een toltarief met als basis de (wijziging van de) Wbm. De planstudie (tracé/m.e.r.-procedure) voor het project A15 start begin 2007. De aanleg van het project kan dan op zijn vroegst in 2012 beginnen. Het project kan dan naar verwachting in 2015 gereed zijn. In de planstudie zal verder worden onderzocht of het wenselijk dan wel mogelijk is op de Pleyroute ook een tarief te heffen, en zo ja op welke wijze. De aanpassing van de A12 kan naar verwachting in de periode 2012–2014 opgeleverd worden. De planstudie gaat uit van de heffing van een toltarief conform het wetsvoorstel.

Voor het project A27 Utrecht (Lunetten)–Hooipolder is afgesproken dat medio 2007 een besluit zal worden genomen over koppeling van het lopende MIT-project Hooipolder–Merwedebrug–Lunetten met de regionale verkenning Hooipolder–St. Annabosch en dat tolheffing op de bestaande en nieuwe Merwedebrug bij Gorinchem als variant bij de verschillende alternatieven in de planstudie zal worden meegenomen. Mede door de tolheffing kan het knelpunt bij de Merwedebrug tenminste 4 jaar eerder worden opgelost ten opzichte van de huidige planning. De aanleg kan op zijn vroegst in 2011 beginnen, waarbij de infrastructuur bij Gorinchem in 2014 wordt opgeleverd. Voor de zomer 2007 zal ik de Tweede Kamer informeren over de aanpak tot versnelling van het project conform mijn toezegging tijdens de behandeling van het MIT 2007 in de Tweede Kamer. Voor het project zijn nog geen taakstellende budgetten en tolopbrengsten afgesproken.

Voor het project A2 Maasbracht–Geleen is afgesproken dat de planstudie wordt vervolgd onder de voorwaarde dat de versnelling gekoppeld is aan de toepassing van de versnellingsprijs. Het project kan 7 tot 8 jaar worden versneld. In dat geval zou de oplevering in 2012 of 2013 plaats kunnen vinden (start aanleg in 2010). Een taakstellend budget is voor dit project nog niet bepaald.

Het project A4 Delft Schiedam is samen in een haalbaarheidsstudie met de A13/A16, Trekvliettracé en de N470 onderzocht. Afgesproken is dat alleen voor het project A13/A16 de heffing van een toltarief een optie is. Voor het project A13/A16 worden de realisatiekosten tussen de € 1 en € 1,5 mld geraamd. In de planstudie zal worden uitgegaan van de heffing van een toltarief op basis van het voorliggende wetsvoorstel. De benodigde tolinkomsten bedragen € 350 mln. Het Rijk zal voor dit project een bedrag van € 650 mln reserveren. De aanleg zal mede door tolheffing al in 2012 kunnen beginnen (procedureel vroegst mogelijke datum) zodat de weg in 2017 zou kunnen worden opgeleverd.

Wat betreft het project Ring Utrecht is een bestuursovereenkomst in samenhang met het project driehoek Amersfoort–Hilversum–Utrecht (A1–A27–A28) afgesloten. Afgesproken is om voor deze twee projecten gebiedsgerichte integrale planstudies op te starten, waarin onder andere ook de mogelijkheden voor tolheffing in beeld worden gebracht.

Voor de Noordvleugel hebben Rijk en regio de bestuurlijke intentie uitgesproken om, in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit, te komen tot een gezamenlijke pilot, die moet passen binnen het landelijk kader van het

project Anders Betalen voor Mobiliteit. In het bestuurlijk overleg over het MIT 2007 werd daarnaast geconstateerd dat het Rijk, naast het kilometer-tarief, uitgaat van een extra/plus heffing bij de Tweede Coentunnel, waarbij de relatie zal worden gelegd met de bekostiging van de noodzakelijke weginfrastructuur in de Noordvleugel. De mogelijkheden van tol worden in de planstudie van de A6/A9 verder meegenomen.

De corridor A15/A4 wordt in het kader van het Project Mainport Zuid onderzocht.

De wijziging van de Wbm is in ieder geval nodig voor de projecten A2, A27, A10 Coentunnel en eventueel ook voor de andere projecten. Dit moet in het vervolg van de projecten duidelijker worden.

Planstudies voor projecten waar de toepassing van een tol- of versnelingstarief mogelijk is, zijn mede op initiatief van de decentrale overheden uitgevoerd. Ook bij de nu te starten planstudies van de projecten worden de decentrale overheden betrokken. Met deze nieuwe manier van werken wil ik het bestuurlijk draagvlak voor deze projecten creëren.

Ik ben mij ervan bewust dat de heffing van een tol- of versnellingsstarief maatschappelijk gezien gevoelig ligt. In de haalbaarheidsstudies van de projecten waar mogelijk een tol- of versnellingsstarief wordt geheven is een «quick scan draagvlakonderzoek» uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het maatschappelijk draagvlak voor deze projecten in potentie aanwezig is. De feitelijke grootte van het draagvlak wordt pas op projectniveau echt duidelijk. Bij de besluitvorming op projectniveau wordt immers pas bekend waar geheven wordt, in welke periode, wat de hoogte van een tarief is en wat de weggebruiker daarvoor terugkrijgt. Het maatschappelijk draagvlak voor projecten wordt overigens ook bepaald door tal van andere factoren, zoals effecten voor landschap en milieu. De belangen van alle betrokkenen worden bij de besluitvorming over een project gewogen. Op het ontwerpbetaalpunt-besluit is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af wat de meerwaarde van deze wetswijziging is als pas op het moment van de invoering van de kilometerprijs de projecten gereed komen die met een tol- of versnellingsstarief gefinancierd worden. Deze leden vragen hoeveel projecten redelijkerwijs voor 2012 gerealiseerd worden met een versnellingsstarief. Tevens vragen deze leden zich af waarom voor die projecten niet geanticipeerd kan worden op de wettelijke basis voor de kilometerprijs.

De eerste wegen die worden gefinancierd met een tol- of versnellingsstarief kunnen in 2012 of 2013 opengesteld. In de Nota Mobiliteit is rekening gehouden met € 1 mld inkomsten uit de heffing van een tol- of versnellingsstarief om de benodigde nieuwe weginfrastructuur te kunnen financieren en € 1,5 mld met PPS en innovatief aanbesteden. De kilometerprijs levert geen extra financiële middelen op. Het kilometertarief vervangt immers (een deel van) de belasting op personenauto's en motorrijtuigen (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB), zodat een voor de gebruikers in zijn totaliteit lastenneutraal en eerlijker systeem voor betalen voor mobiliteit ontstaat. De wijziging van de Wbm is bedoeld om de benodigde extra financiële middelen te kunnen genereren om de ambities uit de Nota Mobiliteit te kunnen verwezenlijken. Anticipatie op de wettelijke basis voor de kilometerprijs biedt financieel gezien dus geen soelaas. Om 2012 te kunnen halen moet voor de eerste projecten (A2 Maasbracht-Geleen en A27) uiterlijk in 2008 het tracébesluit worden genomen. Het ligt voor de hand om een (ontwerp)tracébesluit en een (ontwerp)betaalpuntbesluit op hetzelfde moment (ter inzage te leggen en) te nemen zodat over

de financiering met een tol- of versnellingstarief en de variantkeuze in samenhang kan worden ingesproken en besloten. De mogelijkheden voor heffing zijn immers van invloed op de dimensionering van de weg en eventueel te nemen flankerende maatregelen. Voor de A2 Maasbracht-Geleen en de A27 kan het betaalpuntbesluit niet op grond van de vigerende Wbm worden genomen, omdat heffing op respectievelijk de bestaande en de nieuwe rijstroken (A2) en de bestaande en de nieuwe (naastliggende) brug nodig is om het knelpunt verkeerskundig op te lossen¹.

Ook bij de andere projecten (A13/A16 en A15) – waarvoor 2008 de standpuntbepaling aan de orde is – wordt bezien of flankerende heffing op bestaande infrastructuur noodzakelijk is. Om financiële en vertragingrisico's zoveel mogelijk te beperken, is het dus van belang om uiterlijk op het moment dat het eerste ontwerptractébesluit aan de orde is (voorjaar 2008), de zekerheid te hebben dat het mogelijk is om te heffen op bestaande wegen. Om vertraging te voorkomen is het wenselijk dat de voorgestelde wetwijziging nog dit jaar in werking kan treden. Voor de relatie met de wetgeving voor de kilometerprijs verwijs ik naar paragraaf 1.3 van deze nota.

1.2 Voorbereiding van dit wetsvoorstel

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de lastendruk van de beoogde opbrengst van het toltarief van € 1 mld over Nederland is verdeeld.

In het kader van het MIT heb ik bestuurlijke afspraken gemaakt over projecten in diverse delen van het land. Uitgaande van de projecten waar nu een van beide tarieven een optie is blijkt dat de projecten zijn gelegen in de landsdelen west, oost en zuid. De daadwerkelijke verdeling van de lasten hangt af van welke projecten uiteindelijk met een tol- of versnellingstarief worden gerealiseerd. Zie daarvoor mijn antwoord op de bovenstaande vraag van de CDA-fractie.

1.3 Samenhang met de kilometerprijs

De leden van de fractie van de PvdA vragen of voor de kilometerprijs een afzonderlijke wet wordt gemaakt en hoe de projecten die voor een versnellingstarief in aanmerking komen zich verhouden tot de invoering van een kilometertarief.

Voor het kilometertarief wordt een afzonderlijk wetsvoorstel voorbereid. Het is de bedoeling om zodra de kilometerprijs is ingevoerd geen nieuwe infrastructuurprojecten te financieren met een versnellingstarief. Toepassing van het toltarief zal wel mogelijk blijven. Met het nu bekende aantal projecten kan € 1 mld worden geïnd, zoals de Nota Mobiliteit beoogt. Als er geen projecten afvallen en de kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukenmerken in 2012 wordt geïntroduceerd, zijn nieuwe projecten derhalve niet nodig. Tol- of versnellingsprojecten die geïnitieerd zijn vóór de introductie van de kilometerprijs zullen blijven bestaan tot het moment dat het in het betaalpuntbesluit vastgelegde begrote bedrag is bereikt (zie de voorgestelde artikelen 23, vierde lid, en 25a, derde lid). Van die opbrengst is immers uitgegaan bij de besluitvorming over de betreffende infrastructuur. Uitgangspunt is dat een tol- of versnellingstarief door dezelfde organisatie kan worden geïnd als de kilometerprijs. Een tol- of versnellingsstarief kan te zijner tijd worden vormgegeven als onderdeel van het kilometertarief ter plaatse of als apart tarief op de betreffende weggedelen, naast of in plaats van het kilometertarief.

¹ Dit blijkt uit de haalbaarheidsstudies tol- en versnellingstarief, die ik u op 16 oktober 2006 heb gestuurd (bijlage 4 bij Kamerstukken II 2006/07, 29 644, nr. 74, blz. 6).

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre het einddoel van beprijzing geschaad zou worden door het uitblijven van de invoering van een versnellingsprijs.

De invoering van het versnellingsstarief is geen voorwaarde voor de invoering van de kilometerprijs. De invoering van het toltarief is nodig voor de financiële dekking van de Nota Mobiliteit. Zie verder het antwoord op de bovenstaande vragen van de CDA-fractie over doel en noodzaak van dit wetsvoorstel.

De leden van de fractie van de SP vragen in hoeverre het stapsgewijs invoeren van beprijzing, zonder daarbij de vaste kosten van de auto te verminderen, het draagvlak voor het kilometertarief zal verkleinen.

De vermindering van de vaste kosten is inderdaad niet aan de orde bij het tol- of versnellingsstarief. Dat verschil met het kilometertarief is echter goed uit te leggen. De Wbm-tarieven worden niet geheven om tot een andere vorm van betalen voor mobiliteit te komen, maar om concrete infrastructuurprojecten te financieren zodat knelpunten (versneld) kunnen worden opgelost en de doorstroming kan verbeteren. Bovendien is de heffing eindig. Zoals gezegd is in de Nota Mobiliteit rekening gehouden met € 1 mld inkomsten uit de heffing van een tol- of versnellingsstarief om de benodigde nieuwe weginfrastructuur te kunnen financieren en € 1,5 mld met PPS en innovatief aanbesteden. Wat betreft het draagvlak verwijs ik verder naar mijn antwoord op de vragen van de leden van de CDA-fractie inzake doel en noodzaak van dit wetsvoorstel.

De leden van de SGP-fractie vragen in hoeverre dit wetsvoorstel kan worden beschouwd als een voorfase van de kilometerprijs. Naar de opvatting van de SGP-fractie combineert het ideale prijsbeleid heffingen met capaciteitsbeleid en de fractie vraagt hoe het kabinet deze verhouding ziet.

Daar de eerste tol- en versnellingsprojecten waarschijnlijk pas in 2012 of 2013 worden opgeleverd, kan niet worden gesproken van een voorfase van de kilometerprijs. Het advies van het Platform Anders Betalen voor mobiliteit sprak hier wel over, omdat dat uitgang van start van de heffing als het tracébesluit is genomen, wat zoals het er nu naar uitziet, mogelijk is vanaf 2008. In de Nota Mobiliteit en in dit wetsvoorstel is gekozen voor start van de heffing op het moment dat de nieuwe infrastructuur in gebruik wordt genomen. Voor de verhouding tussen de kilometerprijs en een tol- of versnellingsstarief verwijs ik naar de bovenstaande antwoorden op de vragen van de fracties van de PvdA, de VVD en de SP.

Het wetsvoorstel combineert prijsbeleid met capaciteitsbeleid. Tegenover de heffing van deze tarieven staat immers de (versnelde) aanleg van nieuwe infrastructuur waardoor de mobiliteit wordt gefaciliteerd. In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat de kilometerprijs niet in de plaats komt van bouwen en benutten, maar als aanvulling hierop.¹

2. MOBILITEITSTARIEVEN

2.1 Versnellingsstarief

De leden van de fractie van het CDA vragen hoe wordt bepaald of investeringen in het openbaar vervoer de bereikbaarheid op een knelpunt voor de automobilist verbetert.

¹ Kamerstukken II, 2005/06, 29 644, nr. 61, blz. 7.

Aanleg van OV-infrastructuur in dit verband is aan de orde als oplossing van een knelpunt op de weg. Daarbij zullen veelal procedures in het kader

van het MIT en de Tracéwet worden gevolgd, waarbij verschillende alternatieven worden onderzocht (weg- en/of OV-infrastructuur). In dit verband worden vervoers- en milieueffecten van de verschillende alternatieven en varianten onderzocht. Dan wordt ook gekeken naar bereikbaarheidseffecten op andere infrastructuur in de omgeving.

2.2 Tol- en versnellingsstarief heffen op bestaande wegen

Heffen op bestaande wegen beperkt mogelijk

De leden van de CDA-fractie vragen waarom als criterium voor heffen op bestaande wegen niet is gekozen dat er profijt voor de automobilist moet bestaan door een betere doorstroming.

Bezien is of heffing op bestaande wegen kan worden toegestaan als de doorstroming op die wegen verbetert. Dit sluit echter niet goed aan op de term «bundeling van infrastructuur», die in de uitvoeringsagenda bij de Nota Mobiliteit is gebruikt¹, omdat de doorstroming ook op wegen in de wijde omgeving van het knelpunt kan verbeteren. Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is aangegeven wil de regering op dit moment niet zo ver gaan met heffen op bestaande wegen.

De leden van de VVD-fractie maken uit het wetsvoorstel op dat de regering heffen op bestaande wegen als verkeersregulerend middel ziet terwijl prijzen in de eerste plaats als een eerlijk middel moet worden gezien om de aanleg van infrastructuur op een eerlijke manier te financieren. Klopt het dat de regering financiering op de eerste plaats stelt?

Ja, dat klopt. Daarom is de heffing ook eindig en daarom is ook uitgangspunt dat in principe alleen geheven wordt op nieuwe infrastructuur en is heffing op bestaande infrastructuur maar in beperkte mate toegestaan. Heffing op bestaande infrastructuur is bijvoorbeeld aan de orde als door sluipverkeer nieuwe knelpunten in het wegennet ontstaan, bestaande knelpunten verergeren of als nieuwe rijbanen of een nieuwe tunnel of brug verkeerskundig niet kunnen functioneren omdat de bestaande rijbanen of de bestaande brug of tunnel tolvrij zijn en daardoor aldaar files ontstaan. Daarnaast kan op grond van het wetsvoorstel het tol- of versnellingsstarief op bestaande en nieuwe wegen gedifferentieerd worden naar tijdstip van passeren en naar de milieukeurmerken van het motorrijtuig.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de reikwijdte van het criterium om op bestaande wegen te heffen. Komt bijvoorbeeld bij de tweede Coentunnel alleen de andere tunnelbuis in aanmerking of kan er ook tol worden geheven op bijvoorbeeld de IJ- en de Velzertunnel?

De IJ- en de Velzertunnel kunnen vallen onder het criterium voor heffen op bestaande wegen (een weg die in dezelfde verbinding voorziet of in het verlengde ligt van de aan te leggen infrastructuur). Uit verkeersberekeningen die zijn gemaakt in het kader van het rapport «Tol voor Mobiliteit» (Project Anders Betalen voor Mobiliteit, 4 augustus 2005) blijkt echter dat tolheffing uit verkeerskundig oogpunt waarschijnlijk niet nodig is op de IJ-tunnel. Het uiteindelijke besluit of, wanneer en op welke bestaande wegen wordt geheven is onderwerp van het betaalpuntbesluit. Daarbij wordt ook overwogen hoe met de effecten van heffing wordt omgegaan en welke weg als «gratis alternatief» kan worden aangemerkt. Het betaalpuntbesluit wordt voorbereid en afgestemd met de regionale partijen en (voor zover het besluit betrekking heeft op hoofdwegen) voorgelegd aan de Tweede Kamer.

¹ Zie Kamerstukken II, 2004/05, 29 644, nr. 14, blz. 11.

De leden van de PvdA-, CDA- en VVD-fractie vragen beknopt aan te geven aan welke randvoorwaarden projecten moeten voldoen om voor het versnellingsstarief in aanmerking te komen.

Een versnellingsstarief kan alleen worden toegepast bij een infrastructuurproject dat met heffing eerder kan worden opgeleverd dan zonder de heffing (artikel 25, onderdelen a en b, onder 2°). De kosten van de aanleg zelf zijn dan reeds financieel gedekt, maar de middelen daarvoor zouden later beschikbaar komen dan gewenst. Om op een weg een tol- of versnellingsstarief te kunnen heffen dient een besluit op grond van artikel 3 te worden genomen tot aanwijzing van een betaalpunt. In dit zogenoemde betaalpuntbesluit wordt besloten over het soort te heffen mobiliteitstarief, de plaats van de betaalpunten en de begrote totale netto-opbrengst (in geval van een toltarief) dan wel de begrote extra kosten van eerdere oplevering (bij een versnellingsstarief). In de Nota Mobiliteit¹ staat dat projecten waar een versnellingsstarief wordt geheven ook de kwaliteit van de leefomgeving moeten verbeteren. Mede om hieraan invulling te geven, is in dit wetsvoorstel de mogelijkheid opgenomen om – naast differentiatie naar tijdstip van passeren – het versnellingsstarief (en het toltarief) te kunnen differentiëren naar de milieukeurmerken van het motorrijtuig. Naast de wettelijke bepalingen die ook voor het toltarief gelden, zijn voor het versnellingsstarief nog de volgende specifieke wettelijke voorwaarden van toepassing:

- Artikel 10, derde lid, bepaalt dat de netto-opbrengst van het versnellingsstarief uitsluitend wordt gebruikt ter bekostiging van de eerdere oplevering van de nieuwe infrastructuur.
- Artikel 25, onderdeel b, regelt dat indien het gaat om de versnelling van de aanleg van infrastructuur voor openbaar vervoer, het versnellingsstarief alleen geheven mag worden op een weg die in dezelfde verbinding voorziet (zie ook paragraaf 2.3 van de memorie van toelichting).
- Artikel 25a, derde lid, bepaalt dat de heffing van het versnellingsstarief moet worden beëindigd zodra de totale netto-opbrengst gelijk is aan de vooraf begrote extra kosten, zoals vastgelegd in het betaalpuntbesluit.

De leden van de CDA-fractie vragen daarbij tevens in hoeverre dunbevolkte, minder congestiegevoelige gebieden een grotere kans hebben de kosten van infrastructuur te moeten dragen dan gebieden in de Randstad omdat projecten in de Randstad een hogere prioriteit zullen krijgen in het kader van het MIT.

Nee, tol- en versnellingsprojecten die nu worden onderzocht liggen in verschillende landsdelen in congestiegevoelige gebieden. Zie ook mijn antwoord op de vraag van de CDA-fractie in paragraaf 1.1 en 1.2. Met het nu bekende aantal projecten kan € 1 mld worden geïnd, zoals de Nota Mobiliteit beoogt. Als er geen projecten afvallen en de kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken in 2012 wordt geïntroduceerd, zijn nieuwe projecten derhalve niet nodig.

De leden van de VVD-fractie willen ook weten er of buiten de nu in het MIT opgenomen projecten nog andere projecten zijn waar een versnellingsprijs toepasbaar is.

Het versnellingsstarief is een generiek instrument dat in principe in het hele land toepasbaar is, zowel door de rijksoverheid als door andere wegbeheerders. In het kader van de MIT-overleggen worden afspraken gemaakt over tol- en versnellingsprojecten. Buiten de in paragraaf 1.1 genoemde

¹ Kamerstukken II 2003/04, 29 644, nr. 14, blz. 13.

MIT-projecten zijn er op dit moment geen andere tol- of versnellingsprojecten aan de orde. Met dit beperkt aantal projecten kan € 1 mld worden geïnd, zoals de Nota Mobiliteit beoogt. Als er geen projecten afvallen en het kilometertarief naar tijd, plaats en milieukeurmerken in 2012 wordt geïntroduceerd, zijn nieuwe projecten derhalve niet nodig.

Gratis alternatief

De leden van de SGP-fractie vragen hoe «redelijk» een alternatief moet zijn om daadwerkelijk als gratis alternatief beschouwd te kunnen worden.

Welke weg als gratis alternatief wordt beschouwd wordt op projectniveau bepaald en maakt onderdeel uit van de integrale afweging die voor een tol- of versnellingsproject moet plaatsvinden. De afweging slaat neer in het betaalpuntbesluit. Ik vind het niet wenselijk om hiervoor een generiek criterium vast te leggen, omdat dit afhankelijk is van de infrastructurele situatie in de regio.

2.3 Aanwenden van de opbrengsten

De leden van de fractie van het CDA vragen waarom de bestedingsmogelijkheden van de opbrengsten van een tol- of versnellingsstarief, bijvoorbeeld aan maatregelen ter voorkoming van negatieve effecten op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, niet limitatief in de wet zijn opgenomen. De leden van de fractie van de PvdA vragen waarom niet is gekozen voor een ruimere definitie voor de bestedingsmogelijkheden zodat ook flankerende maatregelen met de opbrengst gefinancierd kunnen worden, zoals vormen van verkeersmanagement.

Bij de besluitvorming over infrastructuurprojecten (bijvoorbeeld in een tracébesluit) wordt in de huidige praktijk ook besloten over eventuele flankerende maatregelen. Deze maken onderdeel uit van de totale kosten van een project, die derhalve mede uit de heffing van een tol- of versnellingsstarief kunnen worden gefinancierd. Het wetsvoorstel beoogt op projectniveau de besluitvorming zo verantwoord mogelijk te laten verlopen op grond van een integrale afweging, waarbij alle relevante informatie op tafel ligt. Er moet ruimte zijn voor maatwerk. Uitgangspunt blijft natuurlijk dat de netto-opbrengst van een tol- of versnellingsstarief gebruikt wordt ter bekostiging van de (versnelde aanleg van) nieuwe infrastructuur. Dat geldt dus ook als «flankerend» aan de heffing op een nieuwe hoofdweg, een tarief wordt geheven op een bestaande weg die in beheer is bij een decentrale overheid, en omgekeerd. De opbrengst van een toltarief is bedoeld voor de financiering van nieuwe infrastructuur. De opbrengst van een versnellingsstarief is bedoeld voor bijvoorbeeld de rentekosten die zijn gemoeid met de versnelde aanleg. De totale kosten van de nieuwe infrastructuur moeten worden gezien op projectniveau. Als daar bestuurlijk overeenstemming over is, kunnen de maatregelen aan bestaande wegen – voor zover noodzakelijk door de aanleg van de nieuwe weg of door het heffen van een tol- of versnellingsstarief op de nieuwe weg – geacht worden te voldoen aan de wettelijke eis (artikel 10 Wbm) dat de netto-opbrengst uitsluitend wordt gebruikt «ter bekostiging van de aanleg, het beheer en het onderhoud» van de nieuwe weg of de nieuwe rijbanen (tolstarief), of «ter bekostiging van de eerdere oplevering» van de nieuwe infrastructuur (versnellingsstarief). Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen die een oplossing bieden voor problemen op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid. Het is naar mijn mening niet nodig om dergelijke bestedingsmogelijkheden expliciet in de wet op te nemen.

De leden van de SP-fractie merken op dat een integrale benadering van mobiliteit efficiënter is en dat niet van te voren moet worden vastgelegd dat de opbrengsten alleen worden bestemd voor nieuwe infrastructuur, niet gekoppeld aan de auto of een locatie.

Het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit onder leiding van de heer Nouwen heeft geadviseerd om een tarief voor de weggebruiker te introduceren, dat bedoeld is om weginfrastructuur versneld aan te leggen ter ontlasting van notoire knelpunten. De koppeling tussen de betaling door de weggebruiker en het infrastructurele knelpunt is daarbij expliciet gemaakt. Dit advies wordt breed gedragen en is het vertrekpunt voor de Nota Mobiliteit en het voorliggende wetsvoorstel.

3. TOEPASSING VAN MOBILITEITSTARIEVEN

3.1 Procedure

De leden van de CDA-fractie willen weten waarom er geen wettelijke koppeling is gelegd tussen het betaalpuntbesluit en planologische procedures.

Bij de voorbereiding van het wetsvoorstel heb ik een dergelijke koppeling overwogen. Uiteindelijk heb ik geconcludeerd dat beide besluiten beter juridisch gescheiden kunnen blijven, onder meer omdat de wettelijke bevoegdheden en procedures niet volledig gelijk zijn (anders dan een ontwerp-tracébesluit moet een ontwerp-betaalpuntbesluit voor hoofdwegen bijvoorbeeld worden voorgelegd aan het parlement), en omdat het complicaties kan geven als in de loop van een traject blijkt dat ont koppeling toch handiger is. Intussen zijn beide procedures wel zodanig vergelijkbaar en is er ook een zodanige inhoudelijke samenhang dat inspraak- en beroepsprocedures het beste parallel kunnen worden doorlopen. Beide (ontwerp)besluiten blijven dan formeel gescheiden, maar liggen inhoudelijk en procedureel zo dicht mogelijk «tegen elkaar aan».

De leden van de CDA-fractie vragen waarom er vanaf is gezien om het ontwerp-betaalpuntbesluit tevens voor te leggen aan de Tweede Kamer.

Het betaalpuntbesluit wordt wat betreft hoofdwegen genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Ministers van Financiën en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Voor hoofdwegen is er niet van afgezien, zoals de CDA-fractie stelt, om het aan de Tweede Kamer voor te leggen, want zowel het ontwerpbesluit als het definitieve besluit worden onverwijld aan het parlement gezonden (artikel 3, derde lid). Voor betaalpuntbesluiten van decentrale overheden betreffende onderliggende wegen geldt dat niet. Decentrale overheden worden gecontroleerd door de volksvertegenwoordiging van die betreffende overheid. Betrokkenheid van het parlement ligt voor projecten betreffende onderliggende wegen daarom niet voor de hand. Een betaalpuntbesluit van een decentrale overheid behoeft wel de goedkeuring van de drie genoemde ministers. Overigens zijn er op dit moment geen tol- of versnellingsprojecten van decentrale overheden aan de orde.

3.2 Betrokkenheid medeoverheden, weggebruikers en belangenorganisaties

De leden van de CDA-fractie vragen hoe wordt omgegaan met ongewenste effecten op lokale en regionale wegen als een betaalpunt wordt ingesteld op hoofdwegen.

De haalbaarheidsstudies tol- en versnellingsprijs – die merendeels gaan over aanleg van hoofdwegen – zijn in nauwe samenwerking tussen Rijk en regio tot stand gekomen. Bij de voorbereiding van de besluitvorming van tol- of versnellingsprojecten worden de effecten op omliggende wegen onderzocht. Het Rijk zal ook samen met de betrokken regionale overheden de effecten op lokale en regionale wegen onderzoeken. Bij de besluitvorming over projecten op hoofdwegen zullen de effecten op andere wegen mede worden gewogen. Dit kan ertoe leiden dat besloten wordt dat ook op omliggende wegen een mobiliteitstarief moet worden geheven, gedifferentieerd naar tijdstip van passeren en naar de milieukeurmerken van het motorrijtuig. Dit sluit aan bij het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit, waarin wordt aangegeven dat verschuiven van problemen naar omliggende wegen met potentieel ernstige gevolgen voor de lokale milieukwaliteit en de doorstroming aldaar moet worden voorkomen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe verschillende regio's hun regionale tol- en versnellingsprojecten op elkaar afstemmen en welke rol de nationale overheid hierin heeft. Voorkomen moet immers worden dat er een lappendeken ontstaat van verschillende tolsystemen.

Artikel 3, tweede lid, bepaalt dat betaalpuntbesluiten van decentrale overheden goedkeuring behoeven van de ministers van Verkeer en Waterstaat, Financiën en VROM. Goedkeuring kan worden onthouden indien de aanwijzing van het betaalpunt ongewenste gevolgen heeft voor het gebruik van wegen die in dezelfde verbinding voorzien of in het verlengde liggen van de weg waarop het betaalpunt komt. Wat betreft de keuze voor het tolsysteem wijs ik op artikel 6, zevende lid, dat bepaalt dat regels worden gesteld over de betaling. Daartoe behoren in elk geval eenvoudige regels over betaling gelijktijdig met de aangifte en over betaling op andere elektronische wijze. Deze bepaling beoogt dat overal in Nederland met hetzelfde betaalsysteem wordt gewerkt, ongeacht het van toepassing zijnde mobiliteitstarief. Zie ook de toelichting op de voorgestelde tekst van artikel 6 Wbm (blz. 23).

De leden van de VVD-fractie vragen in dit verband tevens of de huidige wetgeving het onmogelijk maakt dat steden of regio's een cordonheffing instellen.

De Wegenwet verbiedt de heffing van tol (dus ook een cordonheffing), tenzij de Wbm wordt toegepast (zie artikel 14, vijfde lid, Wegenwet). Op grond van de huidige Wbm is een cordonheffing niet mogelijk omdat alleen op nieuwe infrastructuur een mobiliteitstarief kan worden geheven. Het voorliggende wetsvoorstel creëert weliswaar de mogelijkheid om te heffen op bestaande wegen, maar alleen op wegen die in dezelfde verbinding voorzien als of in het verlengde liggen van de nieuwe weg. Bovendien mag de opbrengst uitsluitend worden gebruikt ter bekostiging van de nieuwe weg en moet de heffing op de nieuwe en de bestaande wegen worden beëindigd zodra het in het betaalpuntbesluit genoemde bedrag is bereikt. Daarbij is het de bedoeling van het wetsvoorstel in het betaalpuntbesluit een afweging te maken tussen heffen op bestaande wegen en de beschikbaarheid van het «gratis alternatief» voor de weggebruiker. Dit begrenst de mogelijkheid tot heffen op bestaande wegen. Steden en regio's kunnen overigens nooit zonder bemoeienis van het Rijk tot de heffing van een mobiliteitstarief overgaan. Decentrale betaalpuntbesluiten behoeven immers de goedkeuring van de ministers van Verkeer en Waterstaat, Financiën en VROM (artikel 3, tweede lid).

3.3 Start en einde versnellingsstarief en toltarief

De leden van de fractie van de PvdA vragen in relatie tot artikel 22 en artikel 3, vijfde lid, hoe de hoogte van een tarief wordt berekend en de marges die daarbij kunnen optreden.

Voor de hoogte van een tarief (per passage) zijn bepalende factoren: het begrote bedrag dat moet worden opgebracht door de weggebruiker, het aantal voertuigen dat van de infrastructuur gebruik maakt, de periode dat een tarief wordt geheven en de effecten van de heffing van een tarief op de verkeersstromen op de te beprijzen weg en omliggende wegen. Op advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit maakt het wetsvoorstel differentiatie van de tarieven mogelijk naar voertuigkenmerken die van belang zijn voor het milieu. Ook kan worden gekeken naar eventuele verschuivingen in het netwerk door de heffing van een tarief. Er worden vooraf geen eisen gesteld aan de hoogte van een tarief. Dat wordt per project op basis van een brede afweging van argumenten en berekeningsresultaten bepaald. In de haalbaarheidsstudies zijn bij de projecten tarieven gehanteerd van tussen de € 0,50 en € 1,50 per passage voor personenauto's, en € 1,- en € 3,- per passage voor vrachtwagens. Bij de projecten treedt bij deze tarieven geen of beperkt sluipverkeer op. Daarnaast bleek dat dergelijke tarieven voldoende zijn om de financiering van dergelijke projecten rond te krijgen en worden deze projecten op grond van een kosten-batenanalyse positief beoordeeld. Uiteindelijk worden de geldende tarieven vastgelegd in een ministeriële regeling (hoofdwegen) of in een decentrale verordening (onderliggende wegen).

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de regering gekozen heeft voor een openeinderegeling ten aanzien van de versnellingsprijs. Bestaat er geen bezwaar dat er na invoering van het kilometertarief ook een versnellingsprijs wordt gevraagd? De leden van de VVD-fractie willen daarbij tevens weten of de aanwezigheid van een versnellingsprijs consequenties heeft voor het tarief ten tijde van algemene beprijzing.

Tol- of versnellingsprojecten die geïnitieerd zijn voordat de kilometerprijs er is, zullen blijven bestaan. De tol- of versnellingsstarieven zullen worden geheven tot het moment dat het begrote bedrag is bereikt. Van die opbrengst is immers uitgegaan bij de besluitvorming over de betreffende infrastructuur. Bij de voorbereidingen voor de wetgeving voor de kilometerprijs zal worden bepaald op welke wijze het bestaande versnellingsstarief en bestaande en nieuwe toltarieven zullen worden vormgegeven. Dit kan bijvoorbeeld door een opslag op de kilometerprijs (als een naar plaats en eventueel tijd gedifferentieerd tarief) of als een apart tarief op deze trajecten, waarbij op deze trajecten alleen een tol- of versnellingsstarief wordt geheven en geen kilometer(basis)prijs. Vooralsnog gaat het kabinet ervan uit dat na de introductie van de kilometerprijs geen nieuwe infrastructuurprojecten worden gefinancierd door de toepassing van een versnellingsstarief. Ook voor de toepassing van een toltarief denkt het kabinet – als de kilometerprijs naar tijd, plaats en milieukeurmerken in 2012 wordt ingevoerd – met de nu geselecteerde tolprojecten de ambities uit de Nota Mobiliteit te kunnen verwezenlijken en tot en met 2020 geen nieuwe tolprojecten nodig te hebben.

3.4 Differentiatie naar milieukeurmerken

De leden van de fractie van de PvdA vragen of het wetsvoorstel de mogelijkheid biedt om ook te differentiëren gelet op de betrouwbaarheid c.q. de reistijd op een traject.

Het wetsvoorstel biedt die mogelijkheid niet. Het tol- en versnellingstarief kan gedifferentieerd worden naar tijdstip van passeren en naar de milieukekenmerken van het motorrijtuig, en (kostengerelateerd) naar betaalwijze.

De leden van de fractie van de VVD vragen zich af of differentiatie naar milieukekenmerken bij het versnellingstarief wel de meest logische keuze is, mede gelet op het advies van de Commissie Nouwen. Daarbij vraagt de VVD-fractie zich ook af of een gedifferentieerde versnellingsprijs niet zal uitmonden in een veel complexer systeem hetgeen kan leiden tot hoge systeemkosten.

Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven (paragraaf 3.5) zijn het tol- en het versnellingstarief bedoeld voor de bekostiging van infrastructuur, maar als door tariefdifferentiatie tevens een bijdrage kan worden geleverd aan de oplossing van leefbaarheidsproblemen, dan wil ik die mogelijkheid in dit wetsvoorstel bieden. Bij een eventuele differentiatie naar de milieukekenmerken van vrachtwagens moet worden aangesloten bij het systeem van (EURO-)emissienormen zoals dat in de gewijzigde eurovignet-richtlijn (zie blz. 14 van de memorie van toelichting) wordt voorgeschreven. In beginsel verplicht de richtlijn zelfs om een dergelijke milieudifferentiatie toe te passen vanaf 2010 daar waar een tol- of versnellingstarief wordt geheven op vrachtwagens met een maximaal toegestaan totaalgewicht van ten minste 3500 kg. Per project wordt bekeken in welke vorm differentiatie kan worden toegepast. De verwachting is dat de systeemkosten meevallen, het gaat immers om voertuigenmerken die via het kenteken kunnen worden geregistreerd.

4. BESCHERMING PERSOONSGEGEVENS

Inningsorganisatie

Het wetsvoorstel biedt naar opvatting van de leden van de CDA-fractie geen duidelijkheid over de vormgeving van het free-flow heffingssysteem. De leden vragen in dit verband wanneer de Europese aanbesteding wordt gestart voor de inningsorganisatie, welke eisen eraan worden gesteld en wat de kosten van het systeem zullen zijn. Daarbij wil de fractie tevens weten in hoeverre het mogelijk is een aanbesteding te starten zonder dat er duidelijkheid bestaat over de mate waarin een tol- en versnellingstarief daadwerkelijk geheven kan worden.

Omdat de eerste infrastructuurprojecten waar een tol- of versnellingstarief wordt toegepast pas in 2012 of 2013 worden opgesteld, wordt aan de vormgeving van een free-flow heffingssysteem op dit moment gewerkt in het kader van de voorbereiding van de kilometerprijs. Een nieuw kabinet zal in het voorjaar van 2007 een besluit moeten nemen over onder meer de inrichting van de kilometerprijs. Het is mijn bedoeling voor zowel het tolen versnellingstarief als de kilometerprijs een zelfde inningssysteem te gebruiken. De aanbesteding van het systeem zal plaatsvinden nadat het wetsvoorstel voor de kilometerprijs aanvaard is (naar verwachting in 2008). Over de voortgang terzake wordt uw Kamer twee keer per jaar op de hoogte gehouden.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het feit dat de eerste tolprojecten gereed komen op het moment dat de kilometerprijs wordt ingevoerd zich verhoudt tot het uitgangspunt dat er geen twee heffingssystemen naast elkaar gehanteerd zullen worden.

Voor het innen van een tol- of versnellingstarief kan dezelfde techniek worden gebruikt als voor de kilometerprijs.

De leden van de CDA-fractie willen weten in hoeverre bij de aanbesteding van de inningstechniek voor het versnellingsstarief rekening wordt gehouden met de systeemkeuze voor het landelijke kilometertarief en hoe de regering desinvesteringen wil voorkomen.

Zie mijn antwoord op de vorige vragen. De inningstechniek voor het tol- en versnellingsstarief wordt in samenhang ontwikkeld met de innings-techniek voor de kilometerprijs.

5. INTERNATIONALE ASPECTEN

Betaling door weggebruikers met een buitenlands kenteken

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de handhaving van de betalingsplicht van auto's met een buitenlands kenteken zal plaatsvinden en welk nalevingspercentage wordt nagestreefd.

In afwachting van Europese regelgeving over handhaving wordt de handhaving van de betalingsplicht van weggebruikers met een buitenlands kenteken op een gelijke manier geregeld als op dit moment reeds in Duitsland en Oostenrijk. In paragraaf 5.2 van de memorie van toelichting wordt dit uiteengezet. Over het te bereiken nalevingspercentage heb ik nog geen besluit genomen.

6. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 37

De leden van de PvdA-fractie vragen of de versnelde onteigeningsprocedure uit de «grondexploitatiewet» (wijziging van de Wet ruimtelijke ordening inzake de grondexploitatie, Kamerstukken I 2005/06, 30 218, nr. A) kan worden gekoppeld aan de voorgestelde wijziging van artikel 37 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit.

De procedure waar deze leden op doelen en die is opgenomen in het voorgestelde artikel 3.27a van de Wet ruimtelijke ordening, komt reeds overeen met het voorgestelde artikel 37 Wbm, dat op zijn beurt weer ontleend is aan de Tracéwet.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs