

Vergaderjaar 2007–2008

29 535

Voorstel van wet van het lid Duyvendak tot wijziging van enkele wetten in verband met de invoering van een belasting ter regulering van het verkeer (Wet regulerende heffing wegverkeer)

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 10

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2007

Middels deze brief informeer ik u op uw eerdere verzoeken ten aanzien van het initiatiefwetsvoorstel van de heer Duyvendak (07-VW-B-30 en 07-VW-B-39), de lokale initiatieven t.a.v. beprijzen, zoals deze lopende dit jaar in de media zijn weergegeven en geef ik u inzicht in de samenhang van de verschillende vormen van beprijzen.

1. Wet regulerende heffing wegverkeer (voorheen de zogenaamde Tolwet)

Doel van het initiatiefvoorstel

Doel van het initiatiefwetsvoorstel van het Tweede Kamerlid Duyvendak tot invoering van een belasting ter regulering van het verkeer (Wet regulerende heffing wegverkeer) is om wegbeheerders de mogelijkheid te bieden om een regulerende heffing te introduceren teneinde congestie en leefbaarheidproblemen met name in stedelijke gebieden tegen te gaan dan wel op te lossen. Op grond van het initiatiefwetsvoorstel kunnen gemeenten, provincies en waterschappen een regulerende belasting heffen op het onderliggende wegennet voor deelname aan het verkeer met een motorrijtuig op een specifieke tijd en plaats. De besteding van de opbrengst is vrij, de opbrengst vloeit naar de algemene middelen van het betreffende bestuursorgaan.

Geen steun voor het initiatiefwetsvoorstel.

Ik heb het initiatiefwetsvoorstel beoordeeld aan de hand van het Coalitieakkoord en de Nota Mobiliteit. In de Nota Mobiliteit is, mede op basis van het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit de keuze gemaakt voor een landelijke benadering van beprijzen van de automobilititeit. Het Coalitieakkoord gaat eveneens uit van de invoering van een landelijke kilometerprijs gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukenmerken. Gebleken is dat het initiatief-wetsvoorstel fundamenteel afwijkt van het Coalitieakkoord, de Nota Mobiliteit en het advies van het platform

Anders Betalen voor Mobiliteit, wat – naast andere mogelijke nadelige effecten – het draagvlak voor beprijzen zoals ik dat voorsta kan ondermijnen. Ik ontraad daarom aanvaarding van het initiatiefwetsvoorstel.

Motivatie

Gezien het besluit tot invoering beprijzen zoals verwoord in mijn brief van 30 november 2007 (Kamerstuk 31 305, nr. 1), past het niet initiatieven te nemen om afwijkende vormen van beprijzen in te voeren. Dit levert risico's op voor de transparantie van het beprijzingsstelsel, doordat er een veelheid aan heffingen en een veelheid aan innende organisaties en inningsystemen kunnen ontstaan. Weliswaar voorziet het initiatiefvoorstel in een onderbouwing van heffingsplannen met een verkeerskundige verkenning en in goedkeuring van een besluit tot heffen door het naast hoger gelegen gezag, maar gelet op de reikwijdte van het initiatiefvoorstel vrees ik een ruime toepassing met alle afstemmingsproblemen van dien. Met de invoering van de kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken worden de congestie en leefbaarheidproblemen ook in stedelijke gebieden adequaat aangepakt.

In de Nota Mobiliteit wordt veel belang gehecht aan het gebruiksgemak van de weggebruiker. Als weggebruikers met een veelheid aan heffingen, innende organisaties en inningsystemen geconfronteerd worden, zou dat een toename van de administratieve lasten voor burgers en bedrijven kunnen betekenen en onduidelijkheid voor de gebruiker over wanneer nu wat betaald moet worden en waarvoor. Ik wil duidelijkheid bieden door in te zetten op een inningssysteem dat werkt op basis van de modernste satelliettechniek met één rekening voor de weggebruiker. In het initiatiefvoorstel worden dergelijke maatregelen niet benoemd.

Daarnaast zijn er andere wezenlijke verschillen aan te wijzen. Het initiatiefwetsvoorstel biedt boven op de huidige vaste belasting een extra heffings-instrument om verkeersstromen te kunnen reguleren. Dat leidt per definitie tot lastenverzwaring voor de automobilist. Ik kies voor een kilometerprijs waarbij het wegverkeer in totaliteit niet zwaarder wordt belast dan nu het geval is.

Volgens het initiatiefwetsvoorstel vloeien de opbrengsten in de algemene middelen van de betreffende overheid. Het initiatiefwetsvoorstel beoogt immers geen relatie tussen de heffing en eventuele verbetering van bestaande infrastructuur of aanleg van nieuwe infrastructuur, maar alleen vermindering van de congestie via regulering.

Dit komt niet overeen met het Coalitieakkoord, waarin aangegeven is dat de opbrengsten van de kilometerheffing uitsluitend ten goede komen aan het infrastructuurfonds, waaruit landelijke en regionale investeringsprojecten in de verkeersinfrastructuur worden gefinancierd. Daarnaast komt het ook niet overeen met het tol- en versnellingsstarief uit de Nota Mobiliteit. Bij het tol- en versnellingsstarief is er weliswaar sprake van een extra heffing op nieuwe infrastructuur, maar deze heffing is tijdelijk en de opbrengsten zijn bedoeld om de kosten van die nieuwe infrastructuur te dekken of de extra kosten van versnelde aanleg te financieren. Hierbij is een duidelijke relatie tussen de heffing en de verbetering van de infrastructuur. Heffing op bestaande wegen kan in specifieke gevallen alleen flankerend aan heffing op nieuwe wegen plaatsvinden. Ook daarvoor geldt dat de heffing tijdelijk is en de opbrengsten ten goede komen aan die nieuwe infrastructuur.

2. Lokale initiatieven inzake beprijzen

Dat brengt mij op uw tweede vraag: een reactie op de berichten die met enige regelmaat het afgelopen jaar zijn verschenen in de media over lokale initiatieven inzake beprijzen. Veelal zijn het varianten van het systeem zoals deze worden toegepast in Londen en Stockholm.

Kabinetsstandpunt

Met de brief van 30 november 2007 heeft het Kabinet gekozen voor een solide en betrouwbare koers richting de realisatie van het eindbeeld van de landelijke kilometerprijs als een eerlijk systeem voor het betalen naar gebruik in plaats van bezit. Dat wil zeggen: een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd plaats en milieukeurmerken, en een inningssysteem dat werkt op basis van de modernste satelliet-techniek.

Tot die tijd kan op de belangrijkste knelpunten in het land de filedruk al worden verminderd door in de regio mobiliteitsprojecten uit te voeren, waarbij, mede door de inzet van enkele grote Nederlandse bedrijven vanuit hun rol als werkgever, gedrags- en bereikbaarheidseffecten kunnen worden gerealiseerd. Dit sluit aan bij het voorstel van de klankbordgroep (Hermans) en de adviezen vanuit onder meer het Nationaal Mobiliteitsberaad. Lokale initiatieven moeten hierbinnen passen.

Gemeente Apeldoorn

U heeft in uw brief meer in het bijzonder gevraagd naar de plannen van de gemeente Apeldoorn. De gemeente Apeldoorn voert een haalbaarheidsstudie uit naar de mogelijkheden voor een combinatie van parkeren in de binnenstad en het omleiden van het doorgaande verkeer over de ringweg. Zij vraagt daarvoor de bewoners, bezoekers en ondernemers van Apeldoorn wat zij van dit idee vinden.

Hoofddaccent in het onderzoek is het parkeerbeleid. De haalbaarheidsstudie moet onder meer inzicht bieden in waar het gemeentelijk parkeerbeleid ophoudt en het belasten van het doorgaand verkeer begint. Daarbij heeft de gemeente aangegeven dat het systeem wel moet passen binnen de huidige en toekomstige regelgeving en kabinetsplannen, waaronder Anders Betalen voor Mobiliteit. De gemeente gaat uit van bestaande technieken. Later dit jaar spreekt de gemeenteraad zich uit over deze vorm van anders betalen voor parkeren in Apeldoorn.

Hoewel de gemeente Apeldoorn spreekt over anders betalen voor parkeren, lijkt dit systeem verder te gaan dan de gemeentelijke bevoegdheid om parkeerbelasting te heffen. Een gemeente kan immers wel een belasting heffen voor het parkeren van een voertuig op binnen de gemeente gelegen en voor het openbaar verkeer openstaande terreinen of weggedeelten, maar zij is niet bevoegd om een belasting te heffen op het rijden met een voertuig (zie ook artikel 80 Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994).

Onder de huidige wetgeving zijn plannen van de gemeente Apeldoorn om doorgaand verkeer te belasten derhalve niet uit te voeren. Binnen het systeem van de kilometerprijs worden alle gereden kilometers, dus ook die in de binnenstad van Apeldoorn, al beprijsd.

3. Samenhang van de verschillende initiatieven t.a.v. beprijzen van de kilometerprijs

Tenslotte wil ik u inzicht geven in de samenhang van de verschillende vormen van beprijzen. Het gaat hierbij om de kilometerprijs, versnellingsprijs en toltarieven

Kilometerbeprijzing

De kilometerprijs, zoals verwoord in mijn brief van 30 november 2007, gaat uit van een naar tijd, plaats en milieukeurmerken gedifferentieerd systeem van beprijzing van het gebruik van de auto in plaats van het bezit en zal in de komende kabinetsperiode worden ingevoerd, mits aan de randvoorwaarden van het naar rato afschaffen van bestaande belastingen (BPM, MRB, Eurovignet) en een maximale hoogte van de exploitatiekosten van niet meer dan 5% van de opbrengst wordt voldaan. De (netto) opbrengsten van de kilometerheffing komen uitsluitend ten goede aan het Infrastructuurfonds, waaruit landelijke en regionale investeringsprojecten in de verkeersinfrastructuur worden gefinancierd.

In mijn brief is verdere richting gegeven aan de kilometerbeprijzing ten behoeve van de wetgeving voor de kilometerprijs en de uitwerking van de implementatie en onderbouwd met de nodige onderzoeksgegevens. Een essentieel onderdeel van Anders Betalen voor Mobiliteit is de wijze waarop de vaste autobelastingen worden omgebouwd in de kilometerprijs.

Versnellingsprijs

De versnellingsprijs is, in aanvulling op de kilometerprijs, bedoeld als oplossing voor verkeersknelpunten, waarvoor in het MIT pas op een veel later tijdstip middelen zijn voorzien voor nieuwe infrastructuur. De versnellingsprijs uit het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit is overgenomen in de Nota Mobiliteit met als belangrijkste verschil dat er pas een prijs gevraagd wordt bij openstelling van de infrastructuur in plaats van op het moment dat de schop de grond in gaat. De prijs die aan de weggebruiker wordt gevraagd bestaat uit de kosten voor het versnellen van de aanleg. Hoewel in de praktijk de weggebruiker niet voor 2012–2013 wordt geconfronteerd met de versnellingsprijs, had zonder de versnellingsprijs de openstelling van de beoogde infrastructuur pas op een veel later tijdstip plaatsgevonden.

Toltarieven

Naast de versnellingsprijs is in de Nota Mobiliteit tol als financieringsinstrument voorzien, omdat de kosten voor de weginfrastructuur, noodzakelijk om aan de ambities te voldoen, het budget voor de Nota Mobiliteit te boven gaat. Er is rekening gehouden met circa € 1 miljard inkomsten uit tolopbrengsten en circa € 1,5 miljard met PPS en innovatief aanbesteden.

Het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit is in juni 2006 ingediend bij de Tweede Kamer. Behalve ter introductie van de mogelijkheid om het versnellingstarief te heffen, is de wijziging ook noodzakelijk omdat de huidige wet geen enkele ruimte laat om soms ook op een bestaande weg of rijstrook een tarief te heffen, indien deze in dezelfde verbinding voorziet of in het verlengde van de nieuw aan te leggen weg ligt.

Samenhang versnellingsprijs en tol met de kilometerprijs

Bij de totstandkoming van de Nota Mobiliteit is ten aanzien van de financiering afgesproken € 1 miljard te halen uit tol. Daarvoor zijn inmiddels de volgende projecten aangewezen: A27 Utrecht-Hoopolder, A13/A16, A1-A27-A28 Ring Utrecht en de driehoek Amersfoort-Hilversum-Utrecht, doortrekking A15 en de projecten in de Noordvleugel. Voor een versnellingsprijs komt het tracé A2 Maasbracht-Geleen in aanmerking.

Ook na invoering van de kilometerprijs kan worden besloten om voor nieuwe infrastructuurprojecten een toltarief te heffen, eventueel gecombineerd met PPS. Hierover adviseert de commissie Ruding mij nog. Indien de nu geplande tolprojecten inderdaad van tol worden voorzien en de kilometerprijs wordt ingevoerd, dan zijn tot 2020 op het hoofdwegennet andere, nieuwe tolprojecten waarschijnlijk niet nodig.

Een versnellingsprijs of toltarief komt boven op de kilometerprijs. Het uitgangspunt is dat er slechts één rekening komt voor de weggebruiker. In principe kunnen tol- en versnellingsstarieven door dezelfde organisatie worden geïnd als de kilometerprijs. De inningstechniek voor het tol- en versnellingsstarief wordt in samenhang ontwikkeld met die voor de kilometerprijs.

Samenhang andere initiatieven met de kilometerprijs

Er is geen samenhang tussen het initiatiefvoorstel tot invoering van een belasting ter regulering van het verkeer (Wet regulerende heffing wegverkeer) en de kilometerprijs en wordt ingegaan op de verschillen tussen beide benaderingen van beprijzen. En zo als eerder in deze brief aangegeven hebben lokale initiatieven vaak andere principes dan de kilometerprijs.

Tot slot

Het ontraden van aanvaarding van het initiatiefvoorstel staat los van het belang dat ik hecht aan een goede samenwerking met de decentrale overheden bij de verdere uitwerking van de kilometerprijs, versnellingsprijs en tol.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings