

Vergaderjaar 2004–2005

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 (Tolwet)

Nr. 7

VERSLAG

Vastgesteld 24 januari 2005

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 indiener de in dit verslag opgenomen vragen en opmerkingen afdoende beantwoordt, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inleiding

De leden van de CDA-fractie hebben kennis genomen van het wetsvoorstel van het lid Duyvendak dat strekt tot invoering van een belasting ter regulering van het verkeer, alsmede van het kritische advies van de Raad van State bij dit wetsvoorstel. Deze leden onderkennen dat zich aanzienlijke knelpunten voordoen in de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer en op het terrein van de luchtkwaliteit. Zij onderschrijven echter de principiële keuze tot invoering van een algemene regulerende verkeersbelasting niet. Het wetsvoorstel roept bovendien een groot aantal praktische vragen op. Ook de Raad van State heeft veel kritische vragen opgeworpen, die naar het oordeel van deze leden op een aantal punten door de indiener slechts summier zijn beantwoord.

De leden van de PvdA-fractie staan sympathiek tegenover dit wetsvoorstel. Uiteraard zien deze leden dat de invoering van de kilometerheffing tot nog toe lang op zich heeft laten wachten; zij vragen zich dan ook af hoe dit wetsvoorstel in relatie staat met de recent aangenomen motie waarbij het kabinet wordt opgeroepen de invoering van de kilometerheffing nog in deze periode ter hand te nemen. Maakt deze motie het wetsvoorstel niet overbodig?

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van het 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 (Tolwet). Zij maken graag van de gelegenheid gebruik om enkele vragen en opmerkingen ten aanzien van deze Tolwet te stellen. Allereerst hebben de leden van de VVD-fractie enkele opmerkingen over het tijdstip dat gekozen is voor het aanmelden van dit wetsvoorstel. In de

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), Ondervoorzitter, Atsma (CDA), Voorzitter, Van Gent (GL), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GL), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Van Hijum (CDA).

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

Nota Mobiliteit stelt het kabinet dat in de toekomst een andere manier van betalen voor mobiliteit op de weg noodzakelijk zal zijn. In dit kader is het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit gevraagd een studie uit te voeren naar andere vormen van beprijzen van infrastructuur. Dit platform zal medio 2005 haar advies uitbrengen. De leden van de VVD-fractie hechten grote waarde aan een integrale aanpak van mogelijke vormen van beprijzing. Door nu alleen aandacht te schenken aan provinciale wegen wordt deze integrale benadering doorbroken. Voorkomen moet worden dat allerhande alternatieven naast en/of door elkaar ingevoerd gaan worden. Dit draagt niet bij aan het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor mogelijke maatregelen.

De leden van de SP-fractie betreuren het dat na een levendig maatschappelijk en politiek debat nu wederom het onderwerp Rekening Rijden, weliswaar in aangepaste vorm, op de agenda staat. De leden van de SP-fractie zijn doordrongen van de noodzaak om milieu- en congestieproblemen van de auto's op te lossen. Meer regels, decentralisatie en kosten kunnen echter niet op de steun van de SP-fractie rekenen. De leden van deze fractie verlangen naar structurele oplossingen die centraal ingevoerd worden. Hierbij is te denken aan het verschuiven van de belasting van bezit naar gebruik van motorvoertuigen. Tevens zijn wettelijke aanscherpingen van regels rondom uitstoot wenselijk. De Tweede Kamer heeft onlangs de regering opgedragen nog deze kabinetsperiode te komen met een standpunt over de kilometerheffing. Volgens de leden van de SP-fractie is hiermee één van de aanleidingen (zoals blijkt uit de inleiding) van dit wetsvoorstel komen te vervallen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij waarderen het dat de indiener het initiatief heeft genomen beprijzing van de mobiliteit op decentraal niveau mogelijk te maken. Het standpunt van de indiener dat ook verdere investeringen in het wegennet en het openbaar vervoer als zelfstandige maatregelen niet voldoende zijn om de leefbaarheid te vergroten en de bereikbaarheid te verbeteren wordt door hen onderschreven.

Ook de leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. De intentie van dit wetsvoorstel – het invoeren van een verkeersregulerende heffing – achten zij op zichzelf positief. Desalniettemin wensen zij enige kanttekeningen te plaatsen. De leden van de SGP-fractie wijzen erop dat ook door het kabinet – en op Europees niveau – intensief wordt nagedacht over een beprijzing van de mobiliteit. Het ideaal voor deze leden zou zijn een integrale kilometerheffing van rijkswegen geregeld. Is het risico van onderhavig wetsvoorstel niet, dat dit integrale streven doorkruist wordt én tevens de nodige fricties kan opleveren met Europese richtlijnen ter zake? Is tevens het gevaar van een zekere wildgroei niet reëel, nu aan decentrale overheden zelf en afzonderlijk gelegenheid wordt gegeven op een door hen te bepalen wijze een heffing op verkeersstromen te leggen? Een wildgroei van systemen, betaalmethoden en tariefstructuren, met alle problemen rond handhaving en uitvoerbaarheid van dien? Licht het niet tenminste in de rede om te wachten op de uitkomsten van de ingestelde commissie-beprijzing?

Doel van het wetsvoorstel

Een principieel bezwaar van de leden van de CDA-fractie betreft de keuze voor een algemene regulerende belasting. Het primaire doel van de voorgestelde belasting is niet om inkomsten te genereren voor infrastructuur (of openbaar vervoer), maar om het autoverkeer op bepaalde plaatsen en tijdstippen in te dammen. De opbrengsten kunnen naar eigen inzicht

worden besteed en kunnen dus in beginsel ook worden gebruikt om extra inkomsten te genereren voor algemene doelen. Hoe beoordeelt de indiener de legitimiteit van deze extra belasting, die komt bovenop reeds bestaande belastingen zoals BPM, MRB, accijnzen en door de provincie geheven opcenten?

De vraag is bovendien hoe het wetsvoorstel zich verhoudt tot de op handen zijnde wijziging van de Eurovignet-richtlijn (COM/2003/0448 def – COD 2003/175). Ook de Raad van State wijst hierop in zijn advies. Deze richtlijn houdt beperkingen en voorwaarden in waarmee de lidstaten bij het invoeren van tolheffing rekening moeten houden. Artikel 9 van deze richtlijn staat het toe om een congestieheffing met een regulerend karakter in te voeren, maar de vraag is hoe de keuze voor een algemene belasting zich verhoudt tot dit voorschrift. Hierbij gaat het om de vraag of niet sprake zou moeten zijn van een heffing met een bestemmingskarakter. Kan de indiener nader motiveren waarom is afgezien van een bestemmingskarakter? En hoe beoordeelt hij de kans dat het wetsvoorstel op korte termijn moet worden aangepast als gevolg van de Europese regelgeving?

Bezwaarlijk is volgens deze leden ook dat noch in het wetsvoorstel, noch in de toelichting wordt ingegaan op de relatie met bestaande provinciale belastingen, in het bijzonder de mogelijkheid om opcenten te heffen op de motorrijtuigenbelasting. Hierdoor is feitelijk sprake van een vergroting van het belastinggebied en dus van een lastenverzwaring. Kan de indiener alsnog zijn visie geven op de relatie tussen de nieuwe en reeds bestaande belastingen die worden geheven door decentrale overheden? En hoe verhoudt de nieuwe belasting zich tot de bestaande mogelijkheid van gemeenten om het autoverkeer via parkeertarieven te sturen?

De leden van de PvdA-fractie zien wel dat de instrumenten die nu voor handen zijn – parkeertarieven, fysieke inrichting – te beperkt zijn om (lokaal) verkeer te reguleren. Een tolheffing mag dan alleen worden ingevoerd als (op basis van studie) het verkeer echt wordt gereguleerd (geen oneigenlijk gebruik). De vraag rijst hierbij dan wel: in hoeverre maakt het wetsvoorstel onderscheid tussen aan de ene kant het heffen van tol om een afgebakend stuk infrastructuur te realiseren dan wel het verkeer te reguleren?

De leden van de SP-fractie vinden deze Tolwet (evenals de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit) niet bijdragen aan een structurele oplossing. Het echte probleem is de uitstoot van de vele motorvoertuigen en de vele dagelijkse spitsreizigers. Deze problemen zullen met het belasten van weggedelen niet adequaat aangepakt worden, vrezen de SP-leden. Milieugevolgen zijn al ver te verminderen door slimme technische maatregelen. Daar zou het beleid op gericht moeten zijn, in plaats van het extra belasten (en straffen) van de automobilisten. De reizigers in de spitsfiles kiezen hier vaak niet vrijwillig voor. Zij moeten hier rijden om op tijd op werk te komen. Bij een groot aantal van deze reizigers zijn alternatieve vervoerswijzen niet makkelijk. Zij betalen al een hoge prijs (reistijd) voor het filerijden. Deze prijs ook financieel nog verder verhogen is een grote straf voor mensen die echt in deze spits moeten staan. Naar het oordeel van de SP-fractie is het wenselijker om andere mobiliteitswijzen te bevorderen, dan om de forensen extra te treffen.

De Tolwet geeft niet aan wat de precieze consequenties van deze wet zijn. Vergelijkingen met steden als Singapore en Londen gaan nauwelijks op. Een middelgrote Nederlandse stad is hier echt niet mee te vergelijken. Het wetsvoorstel neemt ook geen standpunt in over de wijze waarop de belasting geheven wordt. Eveneens is onduidelijk hoeveel extra kosten deze wet voor de automobilisten met zich mee zal brengen. De SP-leden vragen de indiener van het wetsvoorstel dit inzichtelijker te maken.

Het wetsvoorstel beschrijft dat een landelijk systeem van beprijzen en lokale beprijzing twee aparte zaken zijn. De leden van de SP-fractie denken dat hier wel degelijk een samenhang tussen zit. Deze leden willen de autobelastingen zo transparant mogelijk maken. Eén eenduidig systeem verdient volgens hen de voorkeur. Zij verzoeken de indiener van dit wetsvoorstel dan ook te wachten met dit voorstel totdat bekend is hoe het landelijke beprijzingssysteem eruit ziet.

De leden van de fractie van de ChristenUnie onderschrijven het doel van het wetsvoorstel.

Zij gaan ervan uit dat het invoeren van een verkeersregulerende heffing op decentraal niveau moet worden gezien als een opstap naar een landelijke gedifferentieerde kilometerheffing. Zoals de indiener ongetwijfeld zal weten pleiten zij al sinds 1997 voor een kilometerheffing als het meest eerlijke en effectieve beprijzingsinstrument. Deze heffing moet wat hen betreft een gedifferentieerd karakter krijgen, zodat relevante factoren als tijd, plaats en milieubelasting van het voertuig kunnen worden meegewogen in de prijs. Juist ook omdat de factor plaats hierbij zou moeten worden betrokken, zijn deze leden van oordeel dat het de voorkeur verdient op termijn te werken met één beprijzingsinstrument: de landelijke gedifferentieerde kilometerheffing. Wil de initiatiefnemer hierop ingaan? Welke gevolgen zou de invoering van een landelijke heffing naar zijn oordeel hebben voor het instrument wat door het voorliggende wetsvoorstel in handen van provincies, gemeenten en waterschappen wordt gelegd? Kan de overgang vloeiend plaatsvinden? Wat vindt hij van de gedachte dat decentrale overheden na invoering van de landelijke kilometerheffing niet ook nog de mogelijkheid moeten hebben zelf een ander beprijzingssysteem te kiezen, teneinde versnippering en wildgroei van instrumenten tegen te gaan?

Geschiktheid voor Nederland

De Raad van State plaatst voorts vraagtekens bij de geschiktheid van het instrument, dat in Londen en Singapore wordt toegepast, voor Nederland. De Raad stelt dat niet duidelijk is in hoeverre de situatie in beide genoemde steden vergelijkbaar is met die in Nederlandse stedelijke agglomeraties. De leden van de CDA-fractie denken hierbij niet alleen aan de beschikbaarheid van vervangende openbaar vervoerverbindingen, maar ook aan de wegenstructuur waardoor het leggen van een «cordon» rond steden vrijwel overal direct gevolgen heeft voor het doorgaande verkeer. Kan de indiener nader ingaan op de mate waarin de situatie in Nederland vergelijkbaarheid is met die in het buitenland? En kan de indiener concreet maken welke vermindering van files en leefbaarheidsproblemen worden verwacht als resultaat van de voorgestelde extra belasting?

De Memorie van Toelichting wijst naar succesvolle voorbeelden in het buitenland als argumenten voor de invoering van de Tolwet. De leden van de VVD-fractie zijn hier niet door overtuigd. Net als de Raad van State betwijfelen deze leden of de aangehaalde voorbeelden ook van toepassing kunnen zijn op de Nederlandse situatie. Deze twijfels worden verder gevoed door de constatering in de Toelichting zelf waarin gesteld wordt dat Singapore haar relatieve autovrije binnenstad wellicht ook te danken heeft aan andere regulerende maatregelen. Het voorbeeld van Londen is ook niet van toepassing op de Nederlandse situatie. Hier is sprake van een «toegangstol» voor een beperkt gebied terwijl in het voorliggende wetsvoorstel sprake is van doorgaande wegen, aldus de leden van de VVD-fractie.

Vrijstelling

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben een vraag over de positie van motorrijders. Waarom kiest de initiatiefnemer er niet voor om in de wet vast te leggen dat voor deze categorie een ander regime geldt, zoals ook in de genoemde voorbeelden Londen en Singapore?

De leden van de SGP-fractie informeren of het niet in de rede ligt om in de wet zelf op voorhand vast te leggen wat de eventuele verschillen in de tolheffing voor verschillende voertuigcategorieën zijn. Dit wordt nu aan de minister overgelaten. Hoe beoordeelt de indiener de wenselijkheid van een gehele of gedeeltelijke vrijstelling van de tolheffing voor motorrijders, gelet op het feit dat deze categorie relatief weinig bijdraagt aan de congestieproblematiek?

Draagvlak bij betreffende overheden

Het is de leden van de fractie van de ChristenUnie opgevallen dat de decentrale overheden overwegend positief reageren op dit voorstel. Klopt de waarneming van deze leden dat er tot nu toe geen negatieve reacties zijn binnengekomen? Deze leden hebben ook kennis genomen van de reactie van de provincie Gelderland. Gelderland anticipeert in het nieuwe Provinciale Verkeer- en Vervoerplan op de invoering van prijsbeleid. Is het de indiener bekend of andere decentrale overheden dat ook doen, al dan niet in hun officiële beleidsdocumenten? Uit de reactie van Gelderland valt niet expliciet af te leiden dat deze provincie proeven wil nemen met tolheffing, zoals in Trouw van 14 januari jl. werd gemeld. Heeft de indiener de reactie van Gelderland gezien als een uitnodiging in die richting? Zo ja, is het de bedoeling om eerst met pilots te werken?

Onderlinge afstemming van het verkeersbeleid

De leden van de CDA-fractie constateren dat in de huidige structuur van de Planwet Verkeer en Vervoer en de Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer een belangrijke rol is weggelegd voor decentrale overheden. De twaalf provincies en zeven stedelijke netwerken stellen eigen beleidsplannen op en ontvangen een uitkering om de uitvoering te bekostigen. In de door de indiener voorgestelde systematiek krijgen alle gemeenten, provincies en waterschappen de bevoegdheid om tol te heffen. De afstemming is slechts gewaarborgd door de uitvoering van een «verkeerskundige verkenning». Kan de indiener aangeven waarom niet is aangesloten bij de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling op het terrein van het verkeers- en vervoersbeleid? Waarom is geen relatie voorgeschreven tussen de tolheffing en het beleid zoals verwoord in provinciale en regionale verkeersplannen? En op welke wijze wordt de afstemming tussen wegbeheerders wel gewaarborgd?

De leden van de PvdA-fractie willen, in tegenstelling tot de indiener, een hardheidsclausule zien opgenomen, waarbij de tolheffing geen overlap betekent bij het invoeren van de kilometerheffing. Deze leden voorzien hier anders een afstemmingsprobleem in. De noodzaak is opgenomen een verkennende studie uit te voeren naar de effecten van de tolheffing en er wordt uitgegaan van regionale afstemming, waarbij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of Gedeputeerde Staten een besluit om tot een tolheffing te komen kan vernietigen. De leden van de PvdA-fractie vinden dit niet «hard» genoeg. Eerst afstemming en dan pas tol, zou volgens deze leden dan ook beter zijn. Zij willen geen afschuifgedrag zien of een gebrek aan afstemming. Of problemen met sluipverkeer. De leden van de PvdA-fractie zouden dan ook een reactie willen zien op het idee een tolheffing

altijd onderdeel te laten uitmaken van een regionaal vervoerplan, onder instemming van bijvoorbeeld de regionale vervoersautoriteit.

De Tolwet spreekt alleen over provinciale wegen. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat invoering van deze wet onherroepelijk gevolgen zal hebben voor zowel het boven- als onderliggende wegennet. Over deze gevolgen wordt niet of nauwelijks gesproken. Er bestaat alleen de verplichting tot een verkeerskundige verkenning. Daarna bestaat enkel achteraf de mogelijkheid om de invoering van tol terug te draaien. Dit vormt naar mening van de leden van de VVD-fractie een onvoldoende waarborg voor een deugdelijke coördinatie tussen diverse belanghebbenden.

Besteding van de opbrengst van beprijzing

De leden van de PvdA-fractie willen geregeld zien worden dat een tolheffing automatisch terugvloeit naar maatregelen die het verkeer verbeteren, bijvoorbeeld verbeterd openbaar vervoer. Het wetsvoorstel regelt dat niet – de heffingopbrengst gaat terug naar de algemene middelen van de lokale overheid. Daar kunnen de leden van de PvdA-fractie zich niet in vinden.

In reactie op het advies van de Raad van State aanvullende en afwijkende bepalingen in de desbetreffende wetten op te nemen, omdat de tolheffing afwijkt van reguliere lokale belastingen, antwoordt de indiener dat geen aanvullende regels nodig zijn. De leden van de fractie van de ChristenUnie missen een onderbouwing van dit standpunt.

De leden van de fractie van de ChristenUnie informeren aansluitend welke gevolgen invoeren van beprijzen op decentraal niveau kan hebben voor de algemene middelen van de decentrale overheden. Is op provinciaal niveau een uitruil tussen de opcenten motorrijtuigenbelasting en de nieuwe heffing denkbaar? Deze leden gaan er overigens van uit dat de nu nog aanwezige heffingsruimte in de opcenten gehandhaafd blijft.

Bevoegdheden verschillende overheden

De leden van de SP-fractie stellen vast dat decentralisatie ook van dit wetsvoorstel één van de uitgangspunten is. Deze leden zijn niet voor een verdere decentralisatie van de autokosten. Regionale verschillen kunnen met dit wetsvoorstel gigantisch worden. Aangezien de regio's een belangrijke samenhang hebben, wil de SP-fractie zoveel mogelijk centraal regelen. Vanwege de samenhang tussen de regio's zal volgens dit wetsvoorstel getoetst moeten worden op «evenredigheid». Dit zal ingewikkeld toetsen worden en de leden van de SP-fractie vrezen dan ook een toename van de bureaucratie hierdoor.

De indiener schrijft in de memorie van toelichting dat de keuze voor beprijzing door decentrale overheden meer een discussie is over de vrijheden die deze overheden gegund zijn dan een discussie over de wenselijkheid van beprijzing. De leden van de fractie van de ChristenUnie zouden graag een nadere toelichting op dit standpunt ontvangen. Aanvaarding van dit wetsvoorstel zal betekenen dat automobilisten in heel Nederland met beprijzing geconfronteerd kunnen worden. De stap naar invoering op rijksniveau zal dan toch een nauwelijks te vermijden vervolg zijn?

Mogelijkheid tot ingrijpen in de beprijzing

De minister van Verkeer en Waterstaat krijgt de bevoegdheid de beprijzing door een provincie te vernietigen, als sprake is van «onevenredige gevolgen» voor een andere overheid. Gedeputeerden krijgen deze bevoegdheid bij beprijzing door gemeenten en waterschappen. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen of de indiener geen juridisch getouwtrek verwacht rond het begrip «onevenredige gevolgen».

Uitvoeringsaspecten

De leden van de CDA-fractie stellen vast dat de Raad van State vraagtekens plaatst bij de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het wetsvoorstel, vanwege de grote vrijheid die decentrale overheden wordt gelaten voor het systeem van tolheffing. «Aangezien het voorstel wegbeheerders geheel vrijlaat, bestaat het gevaar dat dit tot een wildgroei aan systemen, betaalmethoden en tariefstructuren zal leiden. Een dergelijk ondoorzichtig stelsel zal leiden tot een toename van administratieve lasten voor die bedrijven en particulieren die met verschillende tolstelsels te maken krijgen», zo stelt de Raad. In zijn reactie gaat de indiener slechts in op de (beperkte) mogelijkheden die de minister krijgt om voorschriften te stellen ten aanzien van de hulpapparatuur en programmatuur. De vrees voor het gevaar van een wildgroei aan systemen, betaalmethoden en tariefstructuren, alsmede een toename van administratieve lasten, is hiermee bepaald niet weggenomen. De leden van de CDA-fractie vragen of de indiener dit risico onderkent. Kan hij een inschatting maken van de toename van de administratieve lasten? Is hij bereid het wetsvoorstel op het punt van de administratieve lasten te laten doorrekenen door Actal?

De leden van de PvdA-fractie maken zich zorgen over de technische uitvoerbaarheid, dat verschillende technieken worden toegepast, met als resultaat dat er toch nog een «wildgroei» aan tolheffingen zal ontstaan, zoals ook wordt opgemerkt door de Raad van State. Verschillende betaalmethoden en tariefstructuren kunnen worden gehanteerd. Dit zou bijvoorbeeld zeker nadelig kunnen uitpakken voor vrachtauto's.

Het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit zal ingaan op technische randvoorwaarden die van belang zijn voor een succesvolle invoering van beprijzing. Volgens de leden van de VVD-fractie zal de huidige onzekerheid over mogelijk te gebruiken technologieën en de mogelijkheden die de Tolwet biedt om elke wegbeheerder zijn of haar eigen systeem te laten kiezen, leiden tot een wildgroei aan systemen, betaalmethoden en tariefstructuren. De Raad van State wijst in deze context op een toename van administratieve lasten voor particulieren en bedrijven. De leden van de VVD-fractie achten dit een zeer onwenselijke ontwikkeling.

De Raad van State wijst in zijn advies op het gevaar dat er een wildgroei aan systemen ontstaat, omdat de wegbeheerders geheel vrij zijn in de keuze voor een systeem van heffing. De leden van de fractie van de ChristenUnie verzoeken de indiener hierop nader in te gaan. De beantwoording in het nader rapport vonden zij op dit onderdeel niet overtuigend. Los hiervan verzoeken zij de initiatiefnemer aan te geven welke verschillende systemen van heffing momenteel toepasbaar zijn.

Financiële gevolgen

Invoering van de Tolwet zoals die nu voorligt, leidt per definitie tot hogere kosten voor de gebruiker. Immers, de vaste lasten voor de automobilist blijven gelijk en zijn of haar variabele kosten blijven gelijk of gaan omhoog. De leden van de VVD-fractie achten dit niet rechtvaardig. Indien daadwerkelijk recht gedaan zou worden aan het principe «de gebruiker betaalt» zou een verlaging van de vaste autolasten deel moeten uitmaken van de voorgestelde reguleringsmaatregelen. Het huidige voorstel voldoet hier niet aan. Tevens biedt het huidige voorstel geen garanties dat tolheffing enkel wordt gebruikt voor regulering en niet voor het verwerven van extra financiële middelen.

De leden van de VVD-fractie achten de voorliggende Tolwet dan ook een ongewenst wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie willen graag weten wat de kosten van de Tolwet voor de automobilist zullen zijn. Zullen de populaire wegen in de spits gereserveerd worden voor de mensen met veel geld? Hoe verhoudt zich dit tot de collectieve bekostiging van de aanleg van de wegen? Ook de implementatiekosten van tolheffing zal nogal wat kosten met zich meebrengen. De SP-fractie wil graag weten met hoeveel kosten er rekening gehouden moet worden.

Het wetsvoorstel stelt met nadruk niet wat de gevolgen zullen zijn van deze wet. Het is alleen maar een decentralisatie. De leden van de SP-fractie vrezen dat decentrale overheden echter snel geneigd zullen zijn om gebruik te maken van deze mogelijkheid om tol te heffen. Dit is namelijk voor hen de meest goedkope manier om bereikbaarheidsproblemen op te lossen. Oplossingen als investeren in openbaar vervoer en gratis stadsvervoer zullen hierdoor mogelijk minder aandacht krijgen. De leden van de SP-fractie willen juist dat deze mogelijkheden gebruikt worden om gewenste mobiliteit te bevorderen.

De leden van de SP-fractie betreuren de negatieve blik van dit wetsvoorstel op mobiliteit. Door extra belastingen voor mensen die vaak geen keuze hebben, zal het beoogde effect niet het best gehaald worden. Tevens zal deze maatregel veel mensen financieel hard treffen. De SP wil op een positievere manier met mobiliteit omgaan. Niet door automobilisten te straffen, maar door er bewust mee om te gaan en alternatieven te stimuleren.

De voorzitter van de commissie,
Atsma

De griffier van de commissie,
Roovers