

Vergaderjaar 2005–2006

29 644

Planologische Kernbeslissing Nota Mobiliteit

Nr. 62

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2006

Het afgelopen jaar zijn er op het gebied van beprijzen een aantal belangrijke stappen gezet, waardoor «anders betalen voor mobiliteit» dichterbij is dan ooit. Dit is mede bereikt door het maatschappelijk draagvlak dat in het Platform Nouwen is ontstaan. Met de behandeling van de Nota Mobiliteit in de Tweede Kamer en de aanvaarding van de Nota door de Eerste Kamer zijn de kilometerprijs en de versnellingsprijs in de uitvoering beland.

Bij een onderwerp als «anders betalen» is het heel verleidelijk om bij de uitvoering net te doen alsof dit onderwerp op zichzelf staat. De inhoudelijke discussie is immers al lastig genoeg. Maar ik kan niet voldoende onderstrepen dat prijsbeleid geen doel op zich is. Het is een noodzakelijk onderdeel van een breed pakket van bouwen, benutten en beprijzen, om de ambities in de Nota Mobiliteit te realiseren.

Tijdens de behandeling van de Nota Mobiliteit heeft u aangegeven met belangstelling het werkprogramma «anders betalen voor mobiliteit» tegevoet te zien. In dit werkprogramma ga ik concreet in op de twee verbonden sporen: de kilometerprijs enerzijds en de versnellingsprijs en tol anderzijds. Daarbij wil ik u inzicht geven in wat er moet gebeuren op de langere termijn en wat ik zelf nog wil realiseren op korte termijn. En omdat u heeft aangegeven het project als groot project te beschouwen, houd ik in het werkprogramma rekening met het «voorstel nieuwe regeling grote projecten (Kamerstukken 30 651, nr. 3)».

Initiatiefnemer & regisseur

Als Minister van Verkeer en Waterstaat ben ik verantwoordelijk voor het realiseren van de ambities uit de Nota Mobiliteit en ga ik aan de slag met beprijzen, maar ik doe dat niet alleen. Het uitvoeren van de Nota Mobiliteit doe ik samen met mijn omgeving: de regionale overheden, andere departementen, maatschappelijke organisaties, de wetenschap en het bedrijfsleven. Vanuit mijn verantwoordelijkheid neem ik het initiatief en de regie,

maar zal zeker niet aarzelen de anderen aan te spreken op hun eigen verantwoordelijkheid en vragen mee te werken aan de uitwerking van «anders betalen voor mobiliteit». U heeft daar in het debat op aangedrongen, ik wil dat graag. Het afgelopen jaar heeft bewezen dat een open proces leidt tot voortvarende stappen op dit dossier. Deze openheid zal ook in de volgende periode kenmerkend zijn.

Invulling van aanbevelingen Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI)

Het speelveld is duidelijk, de kaders voor «anders betalen» staan met de Nota Mobiliteit vast. Omdat de invoering van de landelijke kilometerprijs, de versnellingsprijs en tol over een aantal jaren loopt zal het onderwerp beprijzen met enige regelmaat terugkeren in de pers en de politiek. Hierbij denk ik niet alleen aan gemeentelijke, provinciale en landelijke verkiezingen, maar ook aan bestuurlijke overleggen in het kader van het MIT en de begrotingsbehandeling. Transparantie is daarom noodzakelijk. Dit wil ik bereiken door een gefaseerde besluitvorming met duidelijke go – no go momenten, conform de regeling grote projecten. Op gezette tijden kan dan een integrale afweging plaatsvinden, die recht doet aan alle relevante aspecten die samen hangen met «anders betalen». Met de afronding van de PKB van de Nota Mobiliteit (Kamerstukken 29 644, nr. 61) is nut en noodzaak van beprijzen vastgesteld.

Ook voor de organisatorische inrichting van het project neem ik de aanbevelingen van de TCI over. Naast de maatschappelijke organisaties, regionale bestuurders en andere departementen worden ook marktpartijen en externe experts gevraagd om de kwaliteit van de producten te waarborgen. Voor de projectbeheersing en de kwaliteitsborging zal een audit committee worden opgericht. Tenslotte zal toezicht worden uitgeoefend conform de Comptabiliteitswet 2001. Hiermee verwacht ik afdoende «checks and balances» in het project te hebben ingebouwd.

Ik houd u op de hoogte van de laatste ontwikkelingen met behulp van halfjaarlijkse voortgangsrapportages. Indien op enig moment parlementaire besluitvorming gewenst is, zal ik dit separaat aan u voorleggen. In de eerste voortgangsrapportage in september 2006 informeer ik u over de volgende punten:

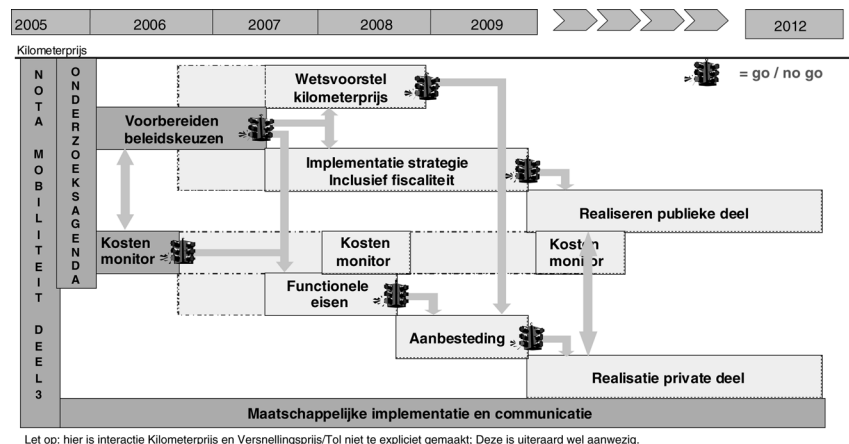
- De stand van zaken op een aantal onderzoeken gericht op de voorbereiding van de beleidskeuzen;
- De ontwikkelingen met betrekking tot de kosten (in de zogenaamde kostenmonitor) en de stappen die gezet zijn om de kosten te verlagen;
- De stand van zaken op de haalbaarheidsstudies met betrekking tot de versnellingsprijs en tol;
- De stand van zaken op het onderzoek naar anders organiseren wegbeheer.

Kilometerprijs

In het advies van het Platform is uitgegaan van een invoeringstermijn tussen de 7,5 en 11 jaar. Mijn ambitie is: invoering van de kilometerprijs in 2012, ook al wordt dat hard werken en mag er niets tegen zitten. Voor het realiseren van de kilometerprijs moet gerekend worden op een termijn van 3 jaar. Deze termijn voor de uitrol is onder meer gebaseerd op het feit dat het wagenpark van 7 miljoen auto's voorzien moet worden van de noodzakelijke techniek. Dat houdt in dat de aanbesteding in 2009 afgerond moet zijn (gunning). Omdat een Europese aanbesteding minimaal iets meer dan een jaar kost, moet deze al in 2008 worden gestart.

Met dit gegeven in mijn achterhoofd heb ik slechts anderhalf jaar voor de voorbereiding van de wetgeving en de aanbesteding. Op een aantal cruciale onderwerpen moet nog besluitvorming plaatsvinden. Ik neem nog deze kabinetsperiode de voorbereiding hiervan ter hand. Ik streef ernaar een concept wetsvoorstel kilometerprijs, een concept implementatiestrategie, inclusief fiscaliteit en een concept van de functionele eisen op te stellen. Ik mik erop de adviesprocedure voor het wetsvoorstel kilometerprijs medio 2007 te starten. Dan kan de aanbesteding in 2008 plaatsvinden. Gunning kan pas plaatsvinden nadat de wet voor de kilometerprijs is vastgesteld door het parlement.

Dit alles onder de voorwaarde dat de kosten acceptabel zijn en voldoen aan de gestelde voorwaarden.



Kader

In het essentiële onderdeel beprijzen van de Nota Mobiliteit zijn de volgende voorwaarden aan de kilometerprijs gesteld:

1. Invoering van de kilometerprijs vindt plaats als duidelijk is op welke wijze de voorgestelde stelselwijziging gestalte kan krijgen en als duidelijk is hoe de kilometerprijs uitgewerkt kan worden.
2. Invoering van een kilometerprijs geschiedt onder het gelijktijdig naar rato afschaffen van de BPM en MRB waarbij het wegverkeer in totaliteit per autokilometer niet zwaarder zal worden belast dan nu het geval is. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het Infrastructuurfonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds.

Het komend jaar zal ik gebruiken om duidelijkheid te krijgen over de stelselwijziging en invulling te geven aan de omzetting van de vaste autobelastingen naar de landelijke kilometerprijs zullen nog een aantal beleidskeuzen moeten worden gemaakt.

Op grond van het gezamenlijk feitenonderzoek doe ik voorstellen voor de invulling van de kilometerprijs. Het gaat hierbij onder meer om:

- De tarieven van de kilometerprijs: grondslagen tarieven, tariefstructuur, wijze van milieudifferentiatie, de differentiatie naar tijd en plaats, vrijstellingen, zijn tarieven uitlegbaar, etc.;
- De overgang van het huidige stelsel naar de kilometerprijs: (gedeeltelijk) verlagen van de BPM, afschaffen MRB en de doorwerking hiervan naar de provinciale opcenten, maar ook de wijze van invoeren (big bang of geleidelijk);

- Organisatie: wat moet publiek en wat kan privaat, verdeling van taken (wie doet wat), marktordening ten behoeve van de innings-, handhavings- en toezichtorganisatie;
- Effecten van de opties van tariefvarianten, overgangsmogelijkheden en de verdeling publiek/privaat;
- Overige onderzoeken, waaronder verbetering of aanvulling op onderzoeken naar verkeersveiligheid, milieu, internationaal, draagvlak, etc.

Ter ondersteuning van de beleidskeuzes vindt onderzoek (de onderzoeksagenda uit de Nota Mobiliteit) plaats, waarmee de opties met voor- en nadelen inzichtelijk worden gemaakt. Dit doe ik gezamenlijk met de omgeving (joint fact finding). Met deze aanpak wil ik alle feiten en inzichten over de kilometerprijs delen, drempels wegnemen, openstaande vragen beantwoorden en innovatie stimuleren. Zodat voor iedereen helder is dat de kilometerprijs goed is doordacht en afgewogen op draagvlak, effectiviteit en efficiëntie. De resultaten uit de joint fact finding moeten het mogelijk maken om keuzes te maken, besluiten te nemen en de verdere stappen te kunnen zetten voor de invoering.

Kostenmonitor

Ten aanzien van de kosten is in het essentiële onderdeel beprijzen van de Nota Mobiliteit het volgende gesteld:

3. De invoeringskosten moeten aanzienlijk lager uitvallen dan geraamd in het advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit en dat de uitvoerings- en handhavingkosten in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten: zo laag mogelijk met een maximum van 5 procent.

Hierin schuilt een grote uitdaging. Om inzicht in de ontwikkeling van kosten te verkrijgen zal de zogenaamde kostenmonitor uit twee delen bestaan. Ten eerste wordt de kostenanalyse van de landelijke kilometerprijs geactualiseerd. De uitkomst hiervan wordt vergeleken met de uitkomst van de eerdere berekeningen.

Ten tweede zal er een gevoeligheidsanalyse op de parameters van het systeem plaatsvinden. Het bedrijfsleven heeft herhaaldelijk aangegeven dat het goedkoper kan. Ik wil hen dan ook uitnodigen – met inachtneming dat op termijn een aanbesteding dient te volgen – deze uitspraken te onderbouwen.

Deze onderbouwing, moet duidelijk maken welk deel van de kostenreductie voort komt uit aannames over prijsontwikkelingen in de toekomst en welk deel uit de bijstelling van de (functionele) eisen aan het systeem, zoals bijvoorbeeld de «pakkans», de mate van betrouwbaarheid en de organisatorische inrichting. Alle partijen hebben belang bij het agenderen van een dialoog over de belangrijkste parameters en de daarbijbehorende prestatie-eisen.

Internationaal

Tenslotte zullen ook de internationale ontwikkelingen op gebied van prijsbeleid in beeld worden gebracht. De markt ziet, mede door inzet in Europees verband haar marktgebied steeds aantrekkelijker worden. Via EU besluitvorming wordt voor zowel personen- als vrachtverkeer nadere invulling gegeven aan de Interoperabiliteitsrichtlijn (2004/52/EG). Hiermee worden Europese standaarden en systeemvereisten gedefinieerd voor technische, contractuele en procedurele interoperabiliteit.

Daarnaast wordt met andere landen, waar ook over invoering van de kilometerprijs wordt gedacht, nauw worden samengewerkt. Een eerste overleg met mijn Engelse collega heeft al plaatsgevonden. Op grond

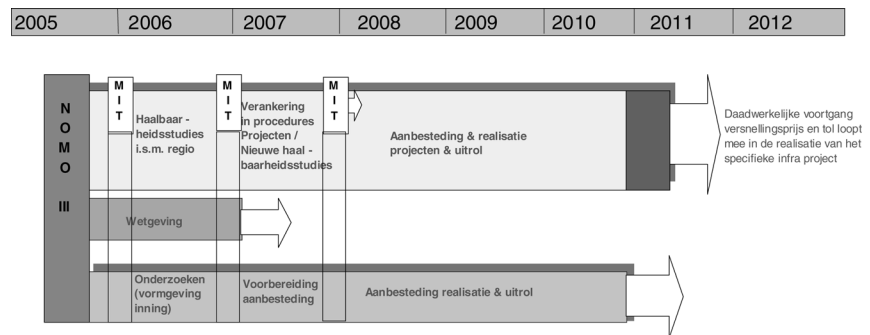
hiervan gaan we nauw samenwerken op een aantal deelgebieden, waaronder het uitwisselen van ervaringen over en interoperabiliteit van de kilometerprijs. Naast Engeland komen wellicht ook een aantal van de Scandinavische landen in aanmerking. Ik zal u hier regelmatig over informeren.

Versnellingsprijs en tol

Voor een aantal regio's wordt het komend jaar een haalbaarheidsstudie uitgevoerd om te bezien of de regionale knelpunten met de versnellingsprijs en tol kunnen worden aangepakt. Ook kunnen uit de netwerkanalyses die momenteel worden uitgevoerd nieuwe projecten naar voren komen. Indien ook voor deze projecten de versnellingsprijs of tol een uitkomst is, zullen hierover tijdens de MIT-overleggen van dit najaar afspraken worden gemaakt.

Daarnaast wordt de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm) aangepast, zodat op en nabij een knelpunt een prijs kan worden gevraagd. Het is voor de verdere uitwerking van de versnellings- en tolprojecten van belang dat op korte termijn helderheid is over de wettelijke eisen waaraan de projecten moeten voldoen. Ik hoop het wetsvoorstel tot wijziging van de Wbm voor de zomer van 2006 te kunnen indienen bij de Tweede Kamer.

De vormgeving van inning, handhaving en toezicht voor de versnellingsprijs en tol loopt parallel aan de voorbereidingen voor de kilometerprijs. Hierbij spelen dezelfde vragen: wat moet in het publieke, wat kan private domein, wie doet wat, etc.



Kader

In het essentiële onderdeel beprijzen van de Nota Mobiliteit is door de Tweede Kamer ten aanzien van de versnellingsprijs en tol het volgende gesteld:

1. Vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs neemt het kabinet de noodzakelijke stappen voor de eerste fase, zoals geschetst in het advies van het Platform;
2. Met de opbrengsten worden de knelpunten (versneld) aangepakt.

Daarom wil ik op korte termijn, samen met de regionale overheden, met de versnellingsprijs en/of tol een aantal projecten realiseren, met als doel:

- De fileknelpunten (versneld) op te lossen door wegwitbreidingen of aanleg van nieuwe wegen. Voor deze projecten is nu onvoldoende geld beschikbaar in het MIT en komen pas op lange termijn financiële middelen beschikbaar of is al eerder afgesproken om de tolmogelijkheden te onderzoeken.
- Tegemoet te komen aan de wens van de regio's om projecten

(versneld) te realiseren en samen met de regio's op overzichtelijke schaal eerste stappen te kunnen zetten op het gebied van beprijzen.

Projecten

De versnellingsprijs en tolprojecten zijn gezamenlijke initiatieven van de regio en het rijk. Per project nemen rijk en regio deel aan de (mogelijk nog op te richten) regionale projectorganisatie. Ook hier is het draagvlak van groot belang. Daarom zal in de regio het bedrijfsleven en de maatschappelijke partners tijdig bij de haalbaarheidsstudies worden betrokken. Indien uit de haalbaarheidsstudies blijkt dat beprijzen kansrijk en wenselijk is, zal beprijzen in de reguliere procedure worden meegenomen.

De potentiële versnellingsprijs en tolprojecten zijn verspreid over alle regio's in Nederland (met uitzondering van Noord-Nederland en Zeeland), bevinden zich in verschillende stadia en hebben verschillende (financiële) uitgangspunten. Tijdens de bestuurlijke overleggen MIT 2006 zijn afspraken gemaakt bij welke projecten respectievelijk in welke regio's de haalbaarheid van de versnellingsprijs en/of tol worden onderzocht. Dit gebeurt op projectmatige basis, waarbij gebruik wordt gemaakt van de lopende planstudies, in het kader van de netwerkanalyses of in aparte regionale projectorganisaties.

Bij de bestuurlijke overleggen MIT 2007 zal duidelijk zijn waar en hoe de versnellingsprijs en tol wordt toegepast, welke (nieuwe) projecten hiervoor in aanmerking komen en welke vervolgspraken er zijn gemaakt.

Wetgeving

Vooruitlopend op de wetgeving voor de kilometerprijs wordt de huidige Wbm gewijzigd voor de versnellingsprijs en tolprojecten. Deze aanpassing van de Wbm betreft nog geen stelselherziening of uitwerking van de kilometerprijs. Bij het ontwerp van de nieuwe wetgeving voor de kilometerprijs zal de dan geldende Wbm worden heroverwogen.

De wijziging van de Wbm heeft drie doelstellingen die hun basis hebben in de Nota Mobiliteit.

- Ten eerste wordt voorgesteld om in specifieke gevallen ook op bestaande wegen te kunnen heffen.
- Ten tweede wordt het versnellingstarief geïntroduceerd als financieringsinstrument om de versnelling van aanleg van de nieuwe infrastructuur te kunnen realiseren.
- Ten derde wordt het gebruiksgemak voor de weggebruiker vergroot, onder andere door één rekening voor de weggebruiker.

Vracht

Ten aanzien van het goederenvervoer speelt in Europees verband de (herziene) Eurovignetrichtlijn. Bij de uitwerking van de versnellingsprijs en tol zullen de beperkingen en randvoorwaarden die hieruit voortvloeien in acht worden genomen.

Anders organiseren wegbeheer

Tenslotte wil ik u informeren over het onderzoek naar «Anders organiseren wegbeheer». In dit onderzoek staat de doelmatigheid van het wegbeheer en de optimale benutting van de weg centraal. Het gaat niet alleen over het hoofdwegennet, maar ook over de onderliggende wegen, waar de provincies, gemeenten en waterschappen wegbeheerders zijn. Doel van het onderzoek is na te gaan of andere vormen van samenwer-

king of ordening van het wegbeheer bij kunnen dragen aan de optimale benutting en doelmatigheid ervan. De huidige manier van (samen)werken vormt daarbij het punt van vertrek. Vervolgens wordt nagegaan welke optimalisering mogelijk is bij deze verdeling van taken tussen wegbeheerders. Aansluitend wordt onderzocht of een andere ordening van taken en verantwoordelijkheden meerwaarde heeft voor de optimale benutting en doelmatigheid van het wegbeheer. Daarbij wordt ook bekeken hoe weggebruikers meer kunnen worden betrokken bij vraagstukken van wegbeheer. Voor de invoering van de kilometerprijs is verzelfstandiging van het wegbeheer geen voorwaarde. Uiteraard zal het onderzoek voor de organisatorische inrichting van de kilometerprijs en het onderzoek naar een andere organisatie van het wegbeheer op elkaar worden afgestemd.

Tenslotte

Met dit werkprogramma voor de komende periode ga ik aan de slag. Zodat iedereen weet hoe de kilometerprijs er straks in de praktijk uit ziet. De aftrap heeft plaats gevonden op 16 februari jl. met de conferentie Anders Betalen voor Mobiliteit.

De opkomst was groot, waarbij veel partijen aanwezig waren inclusief het bedrijfsleven. Dit toont aan dat het leeft om met anders betalen voor mobiliteit aan de slag te gaan. Zoals een van de sprekers zei «als we er nu aan sjoeren zijn we straks de eersten die de kilometerprijs landelijk hebben ingevoerd». Kortom: niet alleen ik maar alle partijen staan te popelen om aan de gang te gaan.

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