

Vergaderjaar 1998–1999

**26 263**

## **Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999–2003**

**Nr. 50**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 1 juli 1999

#### **Inleiding**

Door VNO/NCW, ANWB, Kamers van Koophandel, EVO, TLN, KNV maar ook vanuit de stadsregio Rotterdam is gedurende een aantal jaren de wens richting Verkeer en Waterstaat uitgesproken betaalstroken te onderzoeken. Begin 1998 is aan de Stadsregio Rotterdam toegezegd – en daarmee indirect aan eerder genoemde (branche-)organisaties – de plaats van betaalstroken in het beleid van het ministerie te onderzoeken en een experiment voor betaalstroken in de Rotterdamse regio te ondersteunen. Op dit moment wordt ook nagedacht over een tweede experiment op de voormalige wisselstrook op de A1/A6.

Deze twee sporen, het beleidsonderzoek en de experimenten, zijn ook een antwoord op de tijdens de behandeling van het MIT in 1998 ingediende en door de Kamer aangenomen motie van de heer Reitsma.

Deze brief gaat over het eerste deel van de toezegging: **het onderzoek naar de plaats van betaalstroken in het beleid van V&W.**

Het landelijk onderzoek heeft aandacht geschonken aan de kosten en baten van betaalstroken en aspecten van beleidsmatige, juridische, systeemtechnische en communicatieve aard. Uitgangspunt in het onderzoek is dat betaalstroken geen alternatief voor rekeningrijden zijn maar mogelijk een aanvulling daarop.

Uw Kamer is in 1998 over dit onderzoek tijdens het overleg over de begroting van Verkeer en Waterstaat en het overleg over het MIT van op de hoogte gesteld. Op 21 juni 1999, tijdens de behandeling van de Perspectievennota Verkeer en Vervoer, heb ik u toegezegd u een brief te sturen met daarin mijn standpunt. Bij deze ontvangt u die.

#### **De feiten**

Meegezonden zijn de samenvatting van het rapport (bijlage 1)<sup>1</sup> en het rapport «Betaalstroken als aanvulling op het verkeers- en vervoersbeleid; een onderzoek naar de (on)mogelijkheden van betaalstroken» (bijlage 2)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Hieronder vindt u de belangrijkste conclusies:

- er is grondig onderzoek gedaan naar alle aspecten van betaalstroken, zoals de Kamer (motie Reitsma, nummer 26 200/XII, 11) en de partners (KNV, EVO, TLN, VNO/NCW, ANWB, Nederland Distributieland, Kamers van Koophandel (uit de Randstad) wilden;
- betaalstroken zijn onderzocht vanuit het SVV II. Het onderzoek spreekt over korte voorrangstroken die weggebruikers die daarvoor willen betalen, langs een knelpunt leiden. Het zijn stroken die aangelegd worden op nieuw aan te leggen infrastructuur. Dit in tegenstelling tot het experiment in de Rotterdamse regio en het mogelijke experiment in de Amsterdamse regio;
- betaalstroken passen weliswaar in het huidige beleid, maar het is een dure maatregel. De macro-economische of maatschappelijke kosten worden slechts door de baten (gekapitaliseerde reistijdwaardering van gebruikers en niet-gebruikers) bestreken bij een reistijdwinst van 10–12 minuten ten opzichte van de huidige situatie;
- vooralsnog lijken er weinig locaties te zijn die daaraan voldoen. Bovendien hangt het aantal locaties ook af van de mate waarin andere mobiliteitsregulerende maatregelen worden getroffen. Een combinatie van rekeningrijden met algemene capaciteitsuitbreiding kan de congestie in de spitsperiode al zo verminderen dat betaalstroken niet meer nodig zijn;
- als het gaat om private aanleg en exploitatie lijken globale berekeningen er op te wijzen dat de totale kosten (basisaanleg en meerkosten) niet gedekt kunnen worden door de inkomsten uit de heffingen;
- willen de benodigde wetgeving en procedures worden doorlopen dan kost dat tussen de 5 en 9 jaar. Zeker bij publieke aanleg zal er nieuwe wetgeving moeten komen;
- er kan bijna volledig worden aangesloten bij de betaal- en handhavingssystemen van rekeningrijden;
- er moet nog meer duidelijkheid komen over de voorwaarden waaronder private betrokkenheid een kans maakt;
- gegeven de huidige prioriteitsstelling in het MIT is er de komende 10 jaar weinig tot niets mogelijk, tenzij het ten koste gaat van andere projecten (herprioritering);
- verder is duidelijk dat rekeningrijden en betaalstroken in principe naast elkaar kunnen bestaan. Rekeningrijden dringt weliswaar de filedruk terug maar geeft betalend verkeer geen ongehinderde afwikkeling. Dat doen betaalstroken wel. De vraag is alleen of de overlast van de nog resterende files dermate groot is dat een betaalstrook nog een zinvolle bijdrage levert. Op plaatsen waar rekeningrijden ingevoerd wordt, lijkt dit op voorhand niet of nauwelijks het geval te zijn.

### **Conclusie en standpunt**

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zie ik geen taak voor het rijk weggelegd bij de aanleg en exploitatie van betaalstroken: de maatregel is te duur, wettelijk en procedureel gezien zeer tijdrovend en financiële ruimte is er niet. Het MIT is namelijk tot 2010 vol gepland. Omdat de maatregel te duur is wil ik geen geld uittrekken voor projecten ten koste van de nu gereserveerde projecten.

Ik zie veel eerder een rol weggelegd voor het bedrijfsleven. Het recente verleden heeft aangetoond dat daar sprake is van veel creativiteit en enthousiasme. De constructie voor de financiering van de A4 Midden Delfland is een concreet voorbeeld van de mogelijkheden van bedrijven bij aanleg en exploitatie van infrastructuur. In dat verband ben ik

benieuwd naar de mening van de bedrijfseconomische haalbaarheid van het concept betaalstroken; het rapport is daar niet bijzonder optimistisch over.

In ieder geval is bij deze aanpak betrokkenheid van het Kenniscentrum PPS van het Ministerie van Financiën onontbeerlijk. Daarmee zal op korte termijn overleg gevoerd worden over de vervolgstappen.

Ik ben overigens wel bereid om op basis van – uitvoerbare – voorstellen van de kant van het bedrijfsleven mijn verantwoordelijkheid te nemen voor de invulling van randvoorwaarden op het gebied van kennis, wetgeving en procedures.

In dat verband moeten ook het betaalstrook-experiment in de Rotterdamse regio en het – mogelijke – experiment op de wisselstrook in de Amsterdamse regio gezien worden. Willen deze experimenten uitgevoerd kunnen worden, dan is een wettelijk kader nodig. Dat wordt voor het experiment in de Rotterdamse regio nu ontwikkeld. Tegelijkertijd worden onderzoeks- en evaluatieprogramma's opgezet.

Het meegestuurde rapport geeft voor al deze acties de handvatten.

Tenslotte, het onderzoek waarover ik u rapporteer, gaat uit van het huidige beleid, simpelweg omdat er nog geen nieuw beleid is. Ik deel u mee dat ik bereid ben in het kader van het NVVP ook over andere concepten en benaderingen van betaalstroken met partners te praten, dan die welke in het rapport zijn opgenomen. Maar dan vooral om kennis over het onderwerp te vergroten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos