

Vergaderjaar 2001–2002

27 552

Regels voor het heffen van mobiliteitstarieven ter zake van het rijden op de weg met een motorrijtuig en de ondersteuning van regionale mobiliteitsfondsen (Wet bereikbaarheid en mobiliteit)

Nr. 38

VIJFDE NOTA VAN WIJZIGING

Ontvangen 15 maart 2002

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden, onder vervanging van de punt na onderdeel d door een puntkomma, de onderdelen e tot en met g toegevoegd, luidende:

e. expresbaan: een verkeersbaan, bestemd voor één rijrichting, van een weg die nog een andere verkeersbaan, bestemd voor dezelfde rijrichting, omvat, en waar het gebruik van de expresbaan aan een heffing kan zijn onderworpen die er toe strekt dat het verkeer op de expresbaan geen reistijd verliest wegens congestie;

f. tolweg: een weg waar ten behoeve van de bekostiging van de weg verkeersdeelnemers wegens het gebruik van de weg een specifieke bijdrage verschuldigd zijn;

g. tolbaan: een verkeersbaan, bestemd voor één rijrichting, van een weg die nog een andere verkeersbaan, bestemd voor dezelfde rijrichting, omvat, en waar ten behoeve van de bekostiging van de tolbaan verkeersdeelnemers wegens het gebruik van de tolbaan een specifieke bijdrage verschuldigd zijn.

B

Na artikel 7 wordt een artikel 7a ingevoegd, luidende:

Artikel 7a

1. Ter zake van het passeren van een betaalpoort op een expresbaan is geen toltarief verschuldigd.

2. Ter zake van het passeren van een tolpoort op een tolbaan of een tolweg is geen expresbaantarief verschuldigd.

C

In artikel 16, onderdeel a, wordt de zinsnede «de baan van de weg» vervangen door: de expresbaan.

D

In artikel 28 wordt de zinsnede «op een weg, in beheer bij het Rijk» vervangen door: op een tolweg of een tolbaan, in beheer bij het Rijk.

E

In artikel 41, tweede lid, wordt de zinsnede «Artikel 11, tweede lid, is» vervangen door: Artikel 1, onderdeel e, en artikel 11, tweede lid, zijn.

F

In artikel 47, eerste lid, wordt «expresbaan» vervangen door: een expresbaan.

Toelichting

Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel op 14 maart 2002 is behoefte gebleken aan een omschrijving in het wetsvoorstel van de begrippen expresbaan en tolweg. Die wens doet zich begrijpelijkerwijs voor wanneer men zich een beeld probeert te vormen van de toepassing van de mobiliteitstarieven, te weten van het expresbaantarief en van het toltarief.

De twee tarieven hebben een verschillend doel: het expresbaantarief strekt tot regulering van het verkeer, terwijl het toltarief strekt tot bekostiging van infrastructuur.

In de tekst van het wetsvoorstel kwam het woord tolweg niet voor, terwijl het woord expresbaan alleen in artikel 47 voorkomt, waar het via de eerste nota van wijziging is verschenen in reactie op een later opgekomen wens ook ervaring op te doen met het gedrag van weggebruikers die een zogeheten abonnement bezitten.

Bij het totstandbrengen van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) werd vaak gesproken over betaalstrook en over tolweg. Bij het woord betaalstrook stelde men zich voor een tegen bestaande stroken van een autosnelweg aan liggende baan van een of meer stroken, waarbij de gebruiker van de betaalstrook heeft kunnen kiezen voor de parallelle «gratis» baan met grote kans op congestie en de betaalstrook waar onder betaling van een vlotte verkeersafwikkeling zou kunnen worden geprofi-teerd. De opstellers van het BOR stelden zich bij tolweg voor dat het zou gaan om een ontbrekende, doch wenselijke schakel in het hoofdwegen-net, waarvoor in het trendmatige budgettaire volume voor wegeaanleg op afzienbare termijn geen ruimte zou zijn, maar welke schakel via participatie van private partijen wel tot stand zou kunnen komen, mits gebruikers van die weg specifiek zouden bijdragen in de vergoeding aan de participerende private partijen.

Private partijen bleken voor dergelijke vormen van samenwerking onder nader te bepalen voorwaarden belangstelling te bezitten. Die belang-stelling betrof overigens ook het participeren in projecten die men aanduidde met betaalstrook. Tegen deze achtergrond is bij het opstellen van het wetsvoorstel, meer in het bijzonder bij het ontwerpen van de wettelijke grondslag voor de heffingen, uitgegaan van het onderscheid tussen een bekostigingsheffing in geval van participatie van private partijen bij de totstandbrenging van extra capaciteit zowel in vorm van geheel nieuwe wegen als in de vorm van parallelle banen.

De bekostigingsheffing kreeg de naam toltarief met helaas als verwarringveroorzakend gevolg – zo is wel gebleken – dat wie dacht aan PPS-uitbreiding van een bestaande weg veelal veronderstelde dat daarop het betaalstrooktarief (later expresbaantarief genoemd) zou worden geheven.

Het expresbaantarief is evenwel opgesteld om de overheid een

instrument te geven bij parallelle, voldoende gescheiden stroken (die door die voldoende scheiding verzelfstandigd zijn tot banen in dezelfde richting) in geval van structurele congestie via het prijsmechanisme te kunnen zorgen voor een vlotte verkeersafwikkeling op één van de banen. Omdat dergelijke situaties zich in de wegennetten van andere overheden niet snel voordoen, is dit instrument alleen toegekend aan het Rijk. Bij het toltarief ligt een dergelijke beperking tot enkel het Rijk minder in de rede.

Bij het opstellen van de bepaling inzake het toltarief is voorts overwogen dat een project met PPS-initiatief dat op het laatste moment geen doorgang kan vinden, toch onder volledige overheidsinspanning met een bijzondere gebruikersbetaling (toltarief) zou moeten kunnen doorgaan. Kortom: dit leidt tot het beeld dat het toltarief strekt tot bekostiging en het expresbaantarief tot regulering.

Onder handhaving van deze twee tarieven met hun onderscheiden functies is in onderdeel A van deze nota van wijziging tegemoetgekomen aan de wens inzake verduidelijking door in een drietal omschrijvingen van infrastructuur telkens een relatie te leggen met het doel van het tarief dat er wordt geheven. Als het om bekostiging gaat, is het een tolgeweg of een tolbaan. Het verschil tussen tolgeweg en tolbaan is dan dat een tolbaan een onderdeel is van een weg die (tenminste) één andere baan in dezelfde richting kent als de tolbaan. Als het om regulering gaat – en dus het expresbaantarief wordt geheven – betreft het het gebruik van een expresbaan. Ruw gezegd: een baan met PPS heet tolbaan en een baan zonder PPS, maar met regulering via prijs, heet expresbaan. Mede om die begripsbepalingen verder in het wetsvoorstel te laten doorwerken zijn via de onderdelen B tot en met F deze begrippen verderop in het wetsvoorstel toegepast.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos