

Instellingsregeling Nationaal platform anders betalen voor mobiliteit

14 oktober 2004/Nr. HDJZ/
BIM/2004-2457
Hoofddirectie Juridische Zaken

De Minister van Verkeer en Waterstaat
en de Minister van Financiën,

Besluiten:

Artikel 1

Er is een Nationaal platform anders betalen voor mobiliteit, hierna te noemen het Platform.

Artikel 2

Het Platform heeft tot taak om te rapporteren aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën over de verschillende mogelijkheden voor een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg met motorrijtuigen, die bijdraagt aan de doelstelling van het kabinet om de bereikbaarheid te verbeteren en op voldoende maatschappelijke steun kan rekenen.

Artikel 3

1. Het Platform bestaat uit de voorzitter en ten hoogste veertien andere leden.
2. De Minister van Verkeer en Waterstaat benoemt na overleg met de Minister van Financiën de voorzitter en de andere leden van het Platform. Het Platform kan uit de leden een ondervoorzitter aanwijzen.
3. De leden van het Platform worden op eigen aanvraag door de Minister van Verkeer en Waterstaat ontslagen. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan hen voorts schorsen en ontslaan wegens ongeschiktheid, onbekwaamheid of op andere zwaarwegende gronden.
4. De voorzitter ontvangt een vergoeding overeenkomstig het maximum salarisnummer behorend bij schaal 18 van bijlage B van het Bezoldigingsbesluit Burgerlijke Rijksambtenaren 1984, uitgaande van een deeltijdfactor van 0,25. De overige leden hebben voor hun werkzaamheden per vergadering recht op een vergoeding van € 230,-, en een vergoeding van hun reis- en verblijfskosten overeenkomstig de regels die gelden ten aanzien van burgerlijke rijksambtenaren.

Artikel 4

Het Platform heeft een secretaris. De secretaris is voor zijn werkzaamheden uitsluitend verantwoording schuldig aan het Platform.

Artikel 5

1. Het Platform beraadslaagt in vergadering over de verschillende mogelijkheden van betalen voor het gebruik van de weg. Over de bevindingen wordt besloten in aanwezigheid van ten minste twee derden van de leden. Het Platform kan zijn werkwijze nader bepalen.
2. Het Platform brengt op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën dan wel uit eigen beweging tussentijds verslag uit van het overleg.

Artikel 6

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën kunnen in overleg treden met het Platform. Het Platform kan zich voor het inwinnen van inlichtingen wenden tot daartoe door de Minister van Verkeer en Waterstaat onderscheidenlijk de Minister van Financiën aangewezen ambtenaren. Voorts kan het Platform inlichtingen inwinnen bij bestuursorganen, deskundigen en andere belanghebbenden.

Artikel 7

De archiefbescheiden van het Platform worden na opheffing van het Platform, of zo de omstandigheden daartoe eerder aanleiding geven, zoveel eerder, overgedragen aan het archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Artikel 8

Deze regeling treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en vervalt met ingang van 1 juli 2005.

Artikel 9

Deze regeling wordt aangehaald als: Instellingsregeling Nationaal platform anders betalen voor mobiliteit.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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

De Minister van Financiën,
G. Zalm.

Toelichting

Inleiding

Het Nationaal platform anders betalen voor mobiliteit wordt door middel van de onderhavige regeling ingesteld. Dit platform heeft tot taak de verschillende mogelijkheden te bezien voor de invoering van een ander stelsel van betalen voor het gebruik van de weg met motorrijtuigen dat bijdraagt aan de doelstelling van het kabinet om de bereikbaarheid te verbeteren en op voldoende maatschappelijke steun kan rekenen. De invoering van een stelsel van beprijzing zal over enige jaren wellicht onvermijdelijk zijn met het oog op het tegengaan van de aanzienlijk toegenomen congestie op het Nederlandse wegennet, aldus is verwoord in deel 1 van de Nota mobiliteit. Een andere manier van betalen voor mobiliteit bevordert een bewuste en zakelijke afweging of en wanneer gebruik wordt gemaakt van de auto: de gebruiker betaalt.

In het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 30 juni 2004 over de voorbereiding van de Nota mobiliteit (Kamerstukken II 2003/2004, 29 644, nr. 4) is aangekondigd dat voor deze aangelegenheid een platform in het leven zal worden geroepen. De Nota mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan als bedoeld in de Planwet verkeer en vervoer, met de status van een planologische kernbeslissing. In deel 1 van deze nota, die dit najaar verschijnt, is opgenomen dat het platform wordt gevraagd om uiterlijk in het voorjaar van 2005 over haar bevindingen te rapporteren. Aan de hand van de inspraakreacties, het voorstel van het Nationaal platform en het overleg met de andere overheden zal het kabinet een standpunt bepalen dat in deel 3 van de Nota mobiliteit zal worden opgenomen. Dat standpunt vormt de basis voor de daadwerkelijke invoering in de volgende kabinetsperiode van een nieuw stelsel van betalen voor het gebruik van de weg.

Vraagstelling platform

De vraagstelling aan het platform ziet uitsluitend op de navolgende elementen:

1. Een beoordeling van varianten voor het betalen voor het gebruik van de weg en de hieraan verbonden voordelen en nadelen. Hierbij komen aan de orde varianten zoals een heffing per kilometer, een heffing zoals voorgesteld door het Tweede Kamerlid Hofstra en een heffing waarbij sprake is van een naar tijd en plaats variërend tarief.
2. Het kabinet hecht er aan dat de uiteindelijke uitwerking van betalen voor mobiliteit per saldo neutraal is voor de automobilist en dat het past binnen de bestaande begrotingssystematiek. Anders betalen voor mobiliteit heeft tot doel de bereikbaarheid te verbeteren (bijvoorbeeld door huidige autobelastingen

gen te herstructureren) en niet extra inkomsten te genereren.

3. Een vergelijking van de varianten met de situatie van ongewijzigd beleid, waarbij in de analyse onderstaande aspecten in ogenschouw worden genomen:

– *verkeerskundige effecten*: de consequenties voor de betrouwbaarheid en duur van de reistijd in Nederland, zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit.

Beprijzen zal een bijdrage moeten leveren aan het duurzaam oplossen van de bereikbaarheidsproblemen.

– *effecten voor milieu, veiligheid en leefbaarheid*. In 2020 worden minimaal dezelfde milieueffecten bereikt als met het huidige belastingsysteem, los van de te verwachten autonome verbeteringen van het autoverkeer, en mag de invoering van prijsbeleid de veiligheid niet schaden.

– *opbrengsten en uitvoeringskosten, risico's en de daarmee verbonden technische vormgeving en eisen*. De betaalbaarheid van een systeem en de uitvoeringsrisico's worden beperkt door gebruik te maken van beschikbare en beproefde technologieën. Ook eventuele risico's bij de overgang naar een nieuw systeem zijn van belang, evenals de

mate waarin private partijen een rol kunnen vervullen bij een vorm van betalen voor mobiliteit.

– *verdeling van de lasten tussen de verschillende groepen weggebruikers*.

– *aansluiting bij Europese kaders*.

Daarnaast zal de regering in overleg met het platform een kengetallen kostenbatenanalyse laten uitvoeren voor diverse varianten van beprijzen. De analyse zal tijdig plaatsvinden zodat met de uitkomsten ervan rekening kan worden gehouden. Hiertoe wordt aan een onafhankelijk bureau de opdracht tot het uitvoeren van deze studie gegeven.

Rol en samenstelling platform

Het platform fungeert als een gezaghebbende instantie en klankbord dat tevens oog heeft voor voldoende maatschappelijk draagvlak. Het platform bestaat uit deskundigen uit maatschappelijke en bestuurlijke organisaties, de wetenschappelijke wereld en het bedrijfsleven. Zij dragen kennis van de opvattingen uit de kring waaruit zij afkomstig zijn, doch zullen op persoonlijke titel deelnemen. Betrokkenheid en deskundigheid op het gebied van beprijzing, bestuurlijke organisatie, publiek-private samenwerking, milieu, mobiliteit en

inzicht in de praktijk zijn voor het goed functioneren van het platform van groot belang. Daarnaast wordt bij de benoeming van de leden acht geslagen op hun maatschappelijke kennis en ervaring.

De taak van het platform is naar zijn aard eenmalig. Het bestaan van het platform is dan ook beperkt door het tijdspad voor de totstandkoming van deel 3 van de Nota mobiliteit.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën kunnen in overleg treden met het platform; zo zullen de directeur-generaal Personenvervoer en de directeur-generaal Rijksbegroting in het verlengde hiervan de vergaderingen van het platform bijwonen als adviseur.

Het platform kan bij de uitvoering van zijn taakopdracht in overleg treden met deskundigen of belanghebbende partijen. Het platform wordt bijgestaan door een onafhankelijk secretariaat dat uitsluitend verantwoording schuldig is aan het platform.

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

*De Minister van Financiën,
G. Zalm.*