

Vergaderjaar 2000–2001

**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. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING INHOUDSOPGAVE**

#### **ALGEMEEN DEEL**

<b>§ 1.</b>	<b>Algemeen</b>	<b>2</b>	<b>§ 4.3.</b>	Tariefsystematiek	<b>15</b>
§ 1.1.	Inleiding	2	§ 4.4.	Maatregelen tegen sluijverkeer	17
§ 1.2.	Achtergrond	2	§ 4.5.	Flankerende maatregelen/vervoersalternatieven	17
§ 1.3.	Het Bereikbaarheidsoffensief Randstad	3	<b>§ 5.</b>	<b>Evaluatie en effecten</b>	<b>18</b>
§ 1.4.	Onderdeel van breed pakket maatregelen	4	§ 5.1.	Evaluatie van het spitstarief en het betaalstrooktarief	18
§ 1.5.	Spitstarief	5	§ 5.2.	Effecten	21
§ 1.6.	Variabilisatie en kilometerheffing	5	§ 5.2.1.	Effecten van invoering van het spitstarief	21
§ 1.7.	Ministeriële verantwoordelijkheid	7	§ 5.2.2.	Gevolgen voor Rijkswaterstaat, de rijksbelastingdienst en de Dienst Wegverkeer	22
<b>§ 2.</b>	<b>Onderlinge samenhang prijsmaatregelen</b>	<b>7</b>	§ 5.2.3.	Gevolgen voor de rechterlijke macht	22
§ 2.1.	Van tolverbod naar mobiliteitstarieven	7	§ 5.2.4.	Gevolgen voor het bedrijfsleven en het milieu	23
§ 2.2.	Europese dimensie prijsbeleid	8	<b>§ 6.</b>	<b>Regionale mobiliteitsfondsen</b>	<b>24</b>
§ 2.3.	Mobiliteitstarieven in het algemeen	9	<b>§ 7.</b>	<b>Financiële gevolgen van het wetsvoorstel</b>	<b>26</b>
<b>§ 3.</b>	<b>De drie mobiliteitstarieven</b>	<b>11</b>	§ 7.1.	Bekostiging regionale mobiliteitsfondsen	26
§ 3.1.	Spitstarief en de eerste twee jaar van het spitstarief	11	§ 7.2.	Kosten invoering spitstarief	26
§ 3.2.	Betaalstrooktarief en de eerste twee jaar van het betaalstrooktarief	12	§ 7.3.	Opbrengsten spitstarief	27
§ 3.3.	Toltarief en private initiatieven	13	§ 7.4.	Kosten en opbrengsten eerste twee jaar betaalstrooktarief	27
<b>§ 4.</b>	<b>De werking van mobiliteitstarieven</b>	<b>15</b>	§ 7.5.	Omzetbelasting	27
§ 4.1.	Grondslag mobiliteitstarieven en aanwijzing betaalpoorten	15	<b>ARTIKELSGEWIJS</b>		<b>28</b>
§ 4.2.	Vaststelling mobiliteitstarieven	15			

## ALGEMEEN DEEL

### § 1. Algemeen

#### § 1.1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt ertoe regels te stellen voor het tegen betaling rijden met een motorrijtuig op de weg. Het wetsvoorstel heeft in veel opzichten het karakter van een kaderregeling en bevat regels over mobiliteitstarieven voor het gebruik van bepaalde wegen in ons land. Deze regels zien op het spitstarief (geheven ter bestrijding van congestie), het betaalstrooktarief (geheven op met het oog op de doorstroming ingेरichte betaalstroken) en het toltarief (geheven met het oog op de (mede)-bekostiging van versnelde en extra aanleg van wegen). Dit wetsvoorstel biedt in een algemene regeling het kader voor de heffing van mobiliteitstarieven. Op grond van deze wet zullen eerst het spitstarief en het betaalstrooktarief worden geheven.

Mede ter ondersteuning van de invoering van het spitstarief wordt in dit wetsvoorstel ruimte geboden voor regionale mobiliteitsfondsen ten behoeve van bekostiging van verkeers- en vervoermaatregelen in de desbetreffende regio's. Ook biedt het voorstel de basis voor het aanwijzen van anderen dan de wegbeheerder voor de heffing van het toltarief; daarbij wordt in het bijzonder gedacht aan (samenwerkingsverbanden van en met) private partijen. Anders dan het toltarief worden het spitstarief en het betaalstrooktarief geheven en ingevorderd door de rijksbelastingdienst. Voor het heffen en invorderen van het spitstarief op wegen die bij een ander dan het Rijk in beheer zijn, is een verordening van het desbetreffende publiekrechtelijke lichaam nodig.

Het wetsvoorstel bevat aldus de juridische basis voor een samenhangend pakket aan maatregelen dat erop is gericht de bereikbaarheid over de weg in ons land te verbeteren en de mobiliteit te stroomlijnen, mede door private partners te betrekken bij het aanleggen en exploiteren van wegen. Een belangrijk aspect van het wetsvoorstel is gelegen in het feit dat met deze mobiliteitstarieven wordt benadrukt dat voor het gebruik van bepaalde wegen zal moeten worden betaald. Zo wordt meer dan nu het geval is, een relatie gelegd tussen het gebruik van de weg en de kosten die daarmee samenhangen; de maatregelen zijn dan ook aan te merken als belangrijke stappen op weg naar meer algemene vormen van beprijzing van mobiliteit, zoals een kilometerheffing, die in 1.6 wordt geschetst.

#### § 1.2. Achtergrond

In Nederland wordt het in brede kringen noodzakelijk geacht dat de verkeerssituatie in de Randstad – en overigens ook in andere delen van het land – substantieel verbetert. Ook aan het begin van de 21ste eeuw zet de groei van mobiliteit gestaag door. Mobiliteit hoort bij een moderne samenleving. Neveneffect daarvan is wel het dichtslibben van wegen met voor burger, bedrijfsleven en overheden tal van nadelige gevolgen. Volledige oplossing van de files is gezien de ruimtecapaciteit en de groei van de economie – en in het verlengde daarvan de groei van de mobiliteit – een illusie. Dat ontslaat de rijksoverheid, mede-overheden en maatschappelijke organisaties echter niet van hun verantwoordelijkheid om de bereikbaarheid van economische en andere centra te verbeteren. Daartoe zijn in mei 2000 afspraken gemaakt tussen bestuurlijke en maatschappelijke partners. Veel van deze afspraken kunnen het beste regionaal worden

gerealiseerd. Het gaat om samenhangende pakketten van maatregelen, die regionaal worden toegepast.

In het regeerakkoord van 1998 zijn afspraken gemaakt ten aanzien van de introductie van rekeningrijden. De eerste ondergetekende heeft intensief overleg gevoerd met de regionale besturen in de Randstad, teneinde steun voor het rekeningrijden te verwerven. Bij dit overleg lag het accent op de invoering van samenhangende bereikbaarheidspakketten per regio. Op basis daarvan zijn met de bestuurders van de desbetreffende provincies, kaderwetgebieden en centrumgemeenten in de regio's Amsterdam en Utrecht en het Stadsgewest Haaglanden werkafspraken gemaakt over de uitwerking van verschillende regionale pakketten, in samenhang met de invoering van rekeningrijden. Met de regio Rotterdam is de intentie tot het maken van die werkafspraken overeengekomen. Daarnaast is overleg met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de meest betrokken maatschappelijke organisaties gevoerd. Eerst in de vorm van het Noord-zeeberaad, daarna meer toegespitst op het concrete initiatief vanuit de werkgevers inzake de aanleg van betaalstroken en tolwegen. De diverse elementen uit deze overlegondes zijn in het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) samengevoegd tot een mix van maatregelen in een totaalpakket. Dit totaalpakket is door de eerste ondergetekende aan alle partijen in een zogenaamd Breed Beraad Bereikbaarheid op 29 maart 2000 gepresenteerd. Na dit beraad heeft de ministerraad het budget en de invulling van het BOR vastgesteld. Het BOR is op 19 mei 2000 aan de Tweede Kamer toegezonden (Kamerstukken II 1999/2000, 27 165). Op 12 oktober 2000 zijn met de regio Amsterdam, de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden bestuursovereenkomsten gesloten, waarin de totale pakketten zijn vastgesteld. Met de regio Utrecht wordt nog verder gesproken. Deze bestuursovereenkomsten zijn eveneens aan de Tweede Kamer toegezonden (Kamerstukken II 2000/2001, 27 165, nr. 11). Daarnaast is op 13 november 2000 met VNO-NCW een akkoord gesloten inzake een verbetering van de doorstroming op de A4-corridor.

Nog deze kabinetsperiode zijn en zullen in gezamenlijkheid met de bestuurlijke regio's en private partners belangrijke stappen worden gezet om de bereikbaarheidspakketten ook daadwerkelijk te realiseren. De initiatieven van publieke en private zijde acht het kabinet van zodanig gewicht dat het reden ziet om verder te gaan dan de maatregelen die in het regeerakkoord van 1998 zijn afgesproken. Dat geldt zowel voor maatregelen ter versterking van infrastructuur en openbaar vervoer, als voor de wetgeving. Anders dan het voorstel voor een wet op het rekeningrijden (Kamerstukken II 1997/98, 25 816, nrs. 1–2) – dat ziet op een bepaalde vorm van betaald rijden en slechts betrekking heeft op de Randstad – heeft dit wetsvoorstel een brede strekking. Het eerstgenoemde wetsvoorstel wordt ingetrokken in samenhang met het onderhavige wetsvoorstel. Dit wetsvoorstel biedt een brede wettelijke grondslag om op plaatsen waar dat nodig is, in de nabije en verdere toekomst uiteenlopende vormen van betaald rijden te introduceren binnen de bij of krachtens de wet vastgestelde kaders.

De maatregelen in het zogenoemde BOR-pakket over de heffing van tarieven voor mobiliteit en het daaraan vooraf gevoerde brede overleg hebben, zoals ook in het BOR is vermeld, overigens met zich gebracht dat het regeerakkoord op dit punt is aangevuld.

### *§ 1.3. Het Bereikbaarheidsoffensief Randstad*

De bereikbaarheidspakketten die in het BOR zijn overeengekomen, bestaan uit maatregelen om de bestaande infrastructuur beter te benutten, maatregelen om de vraag naar infrastructuur en mobiliteit op piekmomenten terug te dringen en initiatieven voor beter openbaar vervoer en de aanleg van nieuwe wegen. Deze maatregelen hebben in de

optiek van het kabinet een onverbreekelijke samenhang. Hierna worden de voornaamste onderdelen van het BOR-pakket vermeld.

*a. Regionale mobiliteitsfondsen en een impuls voor regionale infrastructuur*

Er komen regionale mobiliteitsfondsen. De fondsen worden gevoed door alle betrokken bestuurlijke partners. Dit kunnen rijk, provincie en/of gemeenten zijn, maar ook waterschappen kunnen daartoe behoren. De fondsen hebben tot doel dat regionale bestuurders maatwerk kunnen leveren. De regionale fondsen bieden regio's de mogelijkheid om een substantieel eigen verkeers- en vervoerbeleid te voeren.

*b. Een impuls voor openbaar vervoer en hoofdwegen*

Met het BOR wordt aan het infrastructuurbeleid, zoals dat mede voor de periode tot en met 2010 is vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), een versnelling gegeven en een intensivering toegepast. De voorgestelde versnelling en intensivering zijn gericht op de belangrijkste knelpunten in de bereikbaarheid van de Randstad en in de regio's daarbinnen, waarbij voor het openbaar vervoer een belangrijke rol is weggelegd.

*c. Het bieden van meer keuzen voor de (auto-)mobilitist*

De (auto)mobilitist gaat meer betalen naar rato van gebruik. Het is de bedoeling dat de consument daardoor een bewuster mobiliteitsgedrag gaat vertonen. De keuzemogelijkheden voor de automobilist nemen toe. Op plekken waar betaalstroken worden aangelegd, heeft hij de keuze tussen gebruik maken van de afgezonderde betaalstrook tegen betaling of gebruik maken van een parallelle baan zonder betaling. Bij tolwegen bestaat de keuze tussen kiezen voor de tolweg of een alternatieve route. Te allen tijde is de keuze aanwezig voor alternatieven in de zin van openbaar vervoer, carpoolen, buiten de spits reizen of thuiswerken.

*d. De introductie van tarieven voor mobiliteit en bereikbaarheid*

Diverse vormen van tariefstelling en gefaseerde invoering ervan worden mogelijk. Vanaf 2002 wordt begonnen met proeven voor spitstarief. Daarnaast worden in diezelfde periode proeven met het betaalstrooktarief gestart.

Vanaf 2006 zullen op basis van verdere concrete planuitwerking en de bijbehorende constructies met vormen van publiek-private samenwerking (PPS) betaalstroken en tolwegen in gebruik kunnen worden genomen. Een kilometertarief met in elk geval een verlaging of afschaffing van de motorrijtuigenbelasting zal naar verwachting het spitstarief op termijn (rond 2010) vervangen. Verdere uitbreiding van de wegen met het betaalstrooktarief en het toltarief is ook na 2010, wanneer introductie van het kilometertarief reëel is, een mogelijkheid.

*e. De publiek-private samenwerking inzake infrastructuur*

Voor de aan te leggen tolwegen en betaalstroken – dit betreft niet de genoemde proeven – is samenwerking van groot belang tussen private partijen, rijk en regionale partijen, waarbij investeringen, risico's en opbrengsten worden gedeeld. De daarbij te kiezen juridische samenwerkingsvormen zullen nog worden bepaald.

*f. De modernisering van de wetgeving*

De juridische basis voor mobiliteitstarieven en regionale mobiliteitsfondsen krijgt vorm in dit voorstel van wet.

*g. Flankerende maatregelen*

Het BOR bestaat tenslotte uit regionaal toegespitst flankerend beleid. Het gaat dan om maatregelen rondom bijvoorbeeld locatiebeleid, parkeerbeleid, fietsbeleid, telewerken en vervoermanagement.

*§ 1.4. Onderdeel van breed pakket maatregelen*

Het bevorderen van de doorstroming van het verkeer kan niet uitsluitend worden bewerkstelligd door wetgeving betreffende betaling voor het gebruik van de weg. Daarvoor is, als gezegd, een samenhangend pakket

maatregelen geboden, zoals dat na intensief overleg tussen publieke en private organisaties in gezamenlijkheid is neergelegd in het BOR. Deze maatregelen hebben, zoals uit § 1.3 al bleek, een veel wijdere strekking dan de wettelijke maatregelen die hier worden voorgesteld. Dit wetsvoorstel legt een belangrijk juridisch fundament voor de uitwerking van die maatregelen. Er bestaat een duidelijke samenhang, die zorgt voor voldoende evenwicht. Dat evenwicht kan verstoord raken indien cruciale onderdelen geen doorgang zouden vinden.

Vormen van betaald rijden worden in samenhang gebracht met andere – randvoorwaardenscheppende en bestuurlijk-organisatorische – maatregelen die leiden tot een betere benutting van infrastructuur en investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer. Vanwege het effect van de maatregelen op de regio's is het van groot belang dat mede-overheden veel meer dan thans het geval is, zelf de besluitvorming over investeringen in infrastructuur en in openbaar vervoer gestalte geven (via door hen zelf te initiëren regionale mobiliteitsfondsen).

Door het beschikbaar komen van geld van private zijde zal extra wegcapaciteit ontstaan. Indien onverhoopt geen of onvoldoende geld beschikbaar komt, zijn wij niet voornemens extra wegen aan te leggen. De beheerder van een nieuwe weg kan de heffing van het toltarief door anderen laten uitvoeren, zoals bijvoorbeeld private of publiek-private samenwerkingsverbanden.

Automobilisten zullen op bepaalde plaatsen in Nederland worden geconfronteerd met van hen verlangde betalingen voor het gebruik van de weg. Deze bestaan uit het spitstarief, het betaalstrooktarief en het toltarief. De invoering van het spitstarief in de Randstad gaat gepaard met een vorm van compensatie die is gericht op versterking van de regionale infrastructuur: de opbrengsten van het spitstarief en het betaalstrooktarief op rijkswegen worden langs infrastructurele weg «teruggesluisd» naar de burger door bedragen van gelijke omvang als de opbrengst ten goede te laten komen aan de in aanmerking komende regionale mobiliteitsfondsen in de vier regio's in de Randstad. Aangezien de voorzieningen die worden gefinancierd uit die fondsen, zonder onderscheid ten goede komen aan (potentiële) gebruikers van die voorzieningen, waaronder burgers uit andere EG-landen die in Nederland vertoeven, roept een dergelijke terugsluis geen twijfels op inzake de verenigbaarheid van deze maatregel met het EG-verdrag. Tegelijkertijd treedt vanuit een andere invalshoek lastenverlichting voor autobezitters op door een verlaging van de motorrijtuigenbelasting, waarvoor een apart wetgevingstraject zal worden doorlopen.

#### *§ 1.5. Spitstarief*

Het spitstarief is een onlosmakelijk onderdeel van een breed pakket maatregelen. Het spitstarief heeft betrekking op rijkswegen en op wegen van mede-overheden, het zogenoemde onderliggende wegennet. Deze heffing kan in vergelijking met tolheffing al op korte termijn worden ingevoerd. Zij leidt naar verwachting tot spreiding van verkeer over de dag en daarmee tot een betere benutting van de infrastructuur. Er gaat een prikkel van uit om op andere tijden te reizen, om een ander vervoermiddel te kiezen, om samen te reizen, om te gaan telewerken of anderszins af te zien van de reis. Deze maatregel zal na twee jaar worden geëvalueerd, evenals dat het geval is met het betaalstrooktarief. De verslagen daarvan zullen op grond van artikel 42, eerste lid, respectievelijk 43, eerste lid, uiterlijk twee en een half jaar na de datum waarop voor het eerst het desbetreffende tarief is geheven, aan de beide kamers der Staten-Generaal worden toegezonden.

#### *§ 1.6. Variabilisatie en kilometerheffing*

In het regeerakkoord is aangegeven dat het gebruik van de auto meer

moet worden belast en het bezit minder. Dit betreft verhoging van de brandstofaccijns, mits de ontwikkelingen in de buurlanden dat mogelijk maken, en verlaging van de motorrijtuigenbelasting. In het op dit onderdeel in de zomer gewijzigde regeerakkoord is opgenomen dat de motorrijtuigenbelasting wordt verlaagd. In beide gevallen is er sprake van variabilisatie. Op die manier ontstaat een betere verdeling van lasten en lusten tussen wie veel en wie weinig rijdt, terwijl hiervan bovendien een bewuster mobiliteitsgedrag mag worden verwacht.

Hoewel verhoging van de brandstofaccijnzen het meest voor de hand liggende instrument voor variabilisatie is, stuit dat in verband met het prijsniveau in onze buurlanden in veel gevallen af op zogenoemde grenseffecten in ons land. In verband hiermee is de ontwikkeling van een kilometerheffing een goed alternatief: de weggebruiker betaalt dan naar rato van het aantal afgelegde kilometers en wordt aldus sterker geconfronteerd met de kosten van een verplaatsing. Dit zal naar verwachting leiden tot een efficiëntere benutting van schaarse middelen, zoals wegcapaciteit en leefomgeving. Verwacht mag worden dat de kilometerheffing een daling tot gevolg heeft van het aantal autokilometers, het energieverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen. Alvorens een kilometerheffing kan worden ingevoerd, zal de techniek beschikbaar moeten zijn waarmee op een fraudebestendige wijze geregistreerd kan worden hoeveel (en waar en wanneer) er wordt gereden en zal implementatie tegen redelijke kosten haalbaar moeten zijn. Ook zal moeten worden voorzien in een adequate bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Om te waarborgen dat de automobilist niet meer dan één elektronisch kastje aan boord hoeft te rijden, dient bij de ontwikkeling ook voldaan te worden aan in Europees verband gemaakte en te maken afspraken over elektronische communicatie tussen voertuig en walstations. Elk voertuig zal moeten worden voorzien van apparatuur die de plaats en het tijdstip van rijden bepaalt, om deze factoren in de tariefstelling te kunnen laten doorwerken. Ook andere voorzieningen zijn denkbaar. De techniek hiervoor is in ontwikkeling en wordt op bescheiden schaal reeds gebruikt in proefprojecten, zoals in Hongkong en – in vrachtauto's – in Zwitserland. De technische ontwikkeling zal zeker nog zeven jaar vergen. De voertuiggebonden apparatuurkosten zijn vooralsnog hoog.

Het eindbeeld van de kilometerheffing, dat ons voor ogen staat, is een geïntegreerd elektronisch systeem op grond waarvan naast het aantal kilometers en mogelijk milieukeurmerken (verbruik, emissies) in elk geval ook de plaats en de tijd van het weggebruik in de heffing kunnen worden verdisconteerd. Op die manier streven wij ernaar het realiseren van bereikbaarheidsdoelstellingen en milieudoelen in één systeem samen te brengen. In een dergelijke heffing kan dan het spitstarief worden meegeënen. Een dergelijke kilometerheffing zal naar verwachting rond 2010 kunnen worden ingevoerd; dit is ook afhankelijk van de registratie van relevante milieukeurmerken van alle motorrijtuigen. Verder is het denkbaar dat ook het toltarief desgewenst in de kilometerheffing wordt verdisconteerd.

Bij het vormgeven aan de kilometerheffing is het niet alleen van belang tot welke effecten op het weggebruik een dergelijke heffing leidt, maar ook wat de effecten van mogelijke terugsluis van de opbrengsten zijn op omvang en samenstelling (grootte, vermogen, brandstof e.d.) van het motorrijtuigenpark. De tarieven van de belastingen op motorrijtuigen zijn bijvoorbeeld op dit moment al – niet altijd bewust – milieugeïntegreerd (ze zijn afhankelijk van gewicht, brandstof en prijs). Dit hangt ook samen met het grote verschil in brandstofprijzen. In de komende twee jaar zullen verschillende varianten van heffing(starieven) en terugsluis op hun effect op het verplaatsingsgedrag worden onderzocht. Daarnaast is het van belang na te gaan hoe de lastenverdeling in de maatschappij (bedrijfsleven, verschillende soorten huishoudens) uitpakt bij verschillende varianten. Conform de toezegging daarover (zie ook Kamerstukken II

1999/2000, 26 800 IXB, nr. 39, blz. 7) is de Tweede Kamer daarover een notitie toegezonden met onder meer een overzicht van de technische aspecten van de diverse systemen voor variabilisatie (kenmerk DGP/M/BVP/U0002536). Medio 2001 zal de Tweede Kamer een notitie toegezonden worden waarin nader op deze en andere aspecten die bij invoering van een kilometerheffing van belang zijn, zal worden ingegaan. Met de introductie van een kilometerheffing zal nog vele jaren gemoed zijn; eerdere invoering dan rond 2010 wordt dan ook niet goed haalbaar geacht.

### *§ 1.7. Ministeriële verantwoordelijkheid*

De Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en de Minister van Financiën dragen een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor dit wetsvoorstel en hebben een algemene verantwoordelijkheid om ervoor zorg te dragen dat de (publieke) taken en bevoegdheden die zijn geregeld in het wetsvoorstel, naar behoren worden verricht en dat de organen die daarmee zijn belast, adequaat zijn toegerust. Zij zijn daarop ook politiek aanspreekbaar door de Tweede en de Eerste Kamer.

Meer in concreto kunnen de verantwoordelijkheden van de genoemde bewindspersonen als volgt worden geschetst. Er bestaat vanwege de aspecten van zowel weggebruik, tariefheffing als ruimtelijke inpassing een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de drie bewindspersonen voor de besluitvorming over het aanwijzen van de plaatsen van de betaalpoorten voor de mobiliteitstarieven. De Minister van Verkeer en Waterstaat draagt verantwoordelijkheden voor het gebruik van het wegennet in Nederland, waarbij de verantwoordelijkheid voor de rijkswegen aanzienlijk verder gaat dan die voor andere wegen. In dit wetsvoorstel zijn die verantwoordelijkheden geconcretiseerd in de taken en bevoegdheden ten aanzien van de wegen waarvoor het spits-, betaalstrook- en toltarief wordt geheven. Bij de decentrale overheden is sprake van een vergelijkbare toedeling van verantwoordelijkheden, in die zin dat het spits tarief en het toltarief bij verordening van het desbetreffende publiekrechtelijke lichaam worden ingesteld. Voorts is het aanwijzen van de plaats van een betaalpoort op een weg, in beheer bij het Rijk, voorbehouden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Financiën en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De aanwijzing van een betaalpoort op een weg, in beheer bij een ander dan het Rijk, behoeft de goedkeuring van deze bewindslieden. De wet wijst ook de Minister van Verkeer en Waterstaat aan als verantwoordelijke voor de evaluatie van de wetgeving. De verantwoordelijkheid van de Minister van Financiën blijkt voorts specifiek uit de taak van de rijksbelastingdienst om het spitstarief en het betaalstrooktarief te heffen en in te vorderen. In zoverre is ook de Minister van Financiën verantwoordelijk voor de evaluatie van de wetgeving.

Het wetsvoorstel bevat aldus een evenwichtig stelsel van taak- en bevoegdheidsverdeling waarin recht wordt gedaan aan de verantwoordelijkheid van de betrokken (mede)overheden. Daarmee is op het terrein van bereikbaarheid en mobiliteit een belangrijke basis gelegd voor een duidelijke verantwoording aan Tweede en Eerste Kamer en andere vertegenwoordigende organen.

## **§ 2. Onderlinge samenhang prijsmaatregelen**

### *§ 2.1. Van tolvverbod naar mobiliteitstarieven*

Sinds de jaren dertig van de vorige eeuw heeft het beginsel opgeld gedaan dat wegens het gebruik van de weg geen specifieke kosten zijn verschuldigd. In 1930 is immers in de wet (Wegenwet) het verbod van tol

vastgelegd. Sinds die tijd hebben zich wel bepaalde gevallen voorgedaan waarin tol werd geheven of een prijs diende te worden betaald voor het gebruik van de weg, doch dergelijke betalingen waren gebaseerd op een bijzondere, privaatrechtelijke grondslag, waarbij het ging om wegen die niet openbaar waren in de zin van de Wegenwet. In het recente verleden waren er enkele objecten, zoals de (eerste) Beneluxtunnel in Rotterdam en de Prins Willem Alexanderbrug bij Tiel, waar voor het gebruik van de infrastructuur moest worden betaald. Tot het moment dat dit wetsvoorstel in werking treedt, verbieden de artikelen 14 en 53 van de Wegenwet het heffen van tol op de openbare weg. Het tolvverbod is, zo kan worden geconstateerd, gedurende bijna driekwart eeuw een belangrijke pijler geweest voor het wegenrecht.

Het wetsvoorstel nuanceert tegen de achtergrond van de inmiddels ontstane schaarste op het openbare wegennet dit uitgangspunt, en wel door de introductie van betaling voor het gemotoriseerd gebruik van nieuwe wegen en bepaalde andere in verband daarmee aangewezen wegen (hierna kortheidshalve aangeduid als: nieuwe wegen) die zijn vereist voor de bereikbaarheid over de weg van belangrijke economische en andere centra in ons land.

De schaarste aan beschikbare wegcapaciteit op bepaalde plaatsen en tijden in ons land staat in contrast tot de explosieve groei van het auto-bezit en de mobiliteit in den brede in ons land. Ook bij verdere uitbreiding van de wegcapaciteit kan er niet meer aan ontkomen worden dat zowel met het oog op de bereikbaarheid als met het oog op de mobiliteit betaald zal moeten worden wegens het rijden op de weg. Afschaffing van het tolvverbod past ook bij een nu algemeen aanvaard principe, dat het gebruik van de auto meer dient te worden belast en het bezit als zodanig minder. Niet op alle wegen dient te worden betaald, doch vooral op wegen die door het intensieve gebruik dichtslibben of dreigen dicht te slibben. Ook voor het gebruik van nieuwe wegen die (mede) op initiatief van private partijen zijn aangelegd, zal tegen betaling gebruik gemaakt kunnen worden van de weg. Met de mobiliteitstarieven wordt tot uitdrukking gebracht dat er een meer direct verband is tussen de kosten voor de weggebruiker op basis van diens gebruik van openbare weginfrastructuur en de kosten van die (schaarste in) infrastructuur.

### *§ 2.2. Europese dimensie prijsbeleid*

Met betrekking tot het spitstarief kan worden geconstateerd dat geen specifieke Europese voorschriften zijn vastgesteld. In richtlijn nr. 1999/62/EG van het Europese parlement en de Raad van de Europese Unie van 15 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PbEG L187) wordt de heffing van motorrijtuigenbelasting (minimum-tarieven) geharmoniseerd en worden voorwaarden aan het heffen van tolgelden en gebruiksrechten gesteld. Deze richtlijn is alleen van toepassing op vrachtauto's (motorvoertuigen die bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg en waarvan het maximum toegestane totaalgewicht ten minste 12 ton bedraagt). In artikel 9, aanhef en onder c, van de richtlijn wordt de lidstaten uitdrukkelijk de bevoegdheid gegeven om «regulerende heffingen die specifiek bedoeld zijn om tijd- en plaatsgebonden congestie van het wegennet tegen te gaan» toe te passen. Aangezien met het spitstarief en het betaalstrooktarief niet wordt beoogd de kosten van de aanleg, exploitatie en uitbreiding van infrastructuur te dekken, kunnen deze niet worden opgevat als een «tolgeld» of «gebruiksrecht» in de zin van artikel 2 van genoemde richtlijn. Van een ontoelaatbare cumulatie van heffingen voor het goederenvervoer over de weg ingevolge artikel 7 van de richtlijn met de Wet belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet) is dan ook geen sprake. Maatregelen als het spitstarief en het betaalstrooktarief ter bestrijding van congestie zijn naar ons



oordeel verenigbaar met de bovenvermelde richtlijn. Het stelsel van rekeningrijden heeft de instemming verkregen van de Europese Commissie. Er is geen reden om aan te nemen dat dat anders zal zijn met betrekking tot het spits- en betaalstrooktarief ingevolge deze wet. Het wetsvoorstel is inmiddels aan de Europese Commissie gezonden. Wat het toltarief betreft kan worden opgemerkt dat op het moment van invoering, dat wil zeggen wanneer op nieuwe wegen een of meer tolsystemen gaan functioneren (dat is naar verwachting eerst in 2006), dit gevolgen moet hebben voor het «Eurovignet». Deze gebruikersheffing voor vrachtauto's met een totaal gewicht van 12 ton of hoger mag op grond van artikel 7 van de genoemde richtlijn 1999/62/EG niet gelijktijdig met tolgelden worden geheven (behoudens indien sprake is van kunstwerken, zoals bruggen en tunnels, als bedoeld in de richtlijn). Het mogelijk maken van tolheffing betekent derhalve dat de Wet belasting zware motorrijtuigen tijdig zal moeten worden herzien en Nederland – indien inmiddels niet ingehaald door de actualiteit elders in het Eurovignetgebied – tot beëindiging van het Eurovignet zal moeten overgaan. In dit verband wordt gedacht aan vervanging van het Eurovignet op termijn door een afstandgerelateerde variant. Ook zou de motorrijtuigenbelasting voor het vrachtverkeer gevariabiliseerd moeten worden. Hiervoor is herziening van de genoemde Europese richtlijn nodig. Overigens is het niet zeker of dit in Europees verband haalbaar is. In Duitsland zijn ontwikkelingen gaande om met ingang van 2003 ter vervanging van het Eurovignet een kilometergerelateerde heffing voor het zware vrachtverkeer in te voeren. Duitsland onderzoekt hierbij de mogelijkheid om gebruik te maken van een GPS- of GSM-techniek. Als in geval van invoering van een gevariabiliseerde heffing voor het vrachtverkeer bovendien gekozen wordt voor de doorrekening van marginale maatschappelijke kosten, zullen de consequenties moeten passen in de bredere context van het Europese Witboek infrastructuurheffingen. Nederland wil op dit thema waar mogelijk samen optrekken met Duitsland.

Houders van voertuigen met een buitenlands kenteken zullen de mobiliteitstarieven eveneens verschuldigd zijn. Zowel vanuit een oogpunt van gelijke behandeling van binnenlandse en buitenlandse kentekenhouders als met het oog op de doelstellingen van mobiliteitstarieven wordt dat noodzakelijk en wenselijk geacht. Wij onderzoeken nog hoe hiervoor de beste voorziening kan worden getroffen. Uiteraard zullen houders van een Nederlands kenteken ook van deze faciliteiten gebruik kunnen maken. Met betrekking tot de mogelijkheden om bij een betaling achteraf de verschuldigde bedragen daadwerkelijk te kunnen innen, zijn eveneens aanvullende maatregelen vereist. Zo mogelijk in Europees verband, maar in elk geval met omringende landen zal de eerste ondergetekende proberen om tot afspraken te komen over het door die landen verschaffen van kentekengegevens betreffende hun onderdanen en het verlenen van bijstand ten behoeve van de heffing en invordering van mobiliteitstarieven.

### *§ 2.3. Mobiliteitstarieven in het algemeen*

Het onderhavige wetsvoorstel maakt drie vormen van betaald rijden mogelijk, en legt hiermee de wettelijke basis voor introductie van prijsmaatregelen in het verkeer in het eerste decennium van de 21ste eeuw. Deze mobiliteitstarieven zijn heffingen die worden gevraagd voor het gebruik van de weg met een motorrijtuig.

Alle drie mobiliteitstarieven worden beschouwd als andere heffingen in de zin van artikel 104 van de Grondwet.<sup>1</sup> Het spitstarief draagt evenals het betaalstrooktarief zowel het element van het tegen betaling beschikbaar stellen van weginfrastructuur als het element van regulering in zich. Overigens zal binnenkort de Studiegroep Begrotingsruimte rapporteren over het collectieve lasten karakter van heffingen zoals deze mobiliteitsta-

<sup>1</sup> In de begrotingssystematiek worden toltarief en betaalstrooktarief aangemerkt als niet-belastingontvangst ter financiering van uitgaven.

rieven. Bij het toltarief gaat het vrijwel uitsluitend om het element van het tegen betaling beschikbaar stellen van infrastructuur.

- A. Het **spitstarief** is bedoeld om via beprijzing structurele congestie te bestrijden. Door een heffing in te stellen in de periode(s) en op de plaats(en) waar de vraag naar infrastructuur zo groot is dat er congestie ontstaat, wordt een vermindering van de vraag naar infrastructuur daar beoogd en dus een daling van de congestie. De heffing wordt in principe opgelegd aan alle weggebruikers. In een periode van twee jaar zal naar de huidige stand van zaken het spitstarief op 8 locaties op het hoofdwegennet worden ingevoerd; mogelijk komen daar in de regio Utrecht maximaal 3 locaties bij. Voorts wordt voorzien dat ook op het onderliggende wegennet nog een beperkt aantal betaalpoorten zal worden geplaatst. Het initiatief tot plaatsing van deze laatste betaalpoorten ligt bij de desbetreffende regio's.
- B. **Het betaalstrooktarief** is bedoeld om een snellere doorstroming te bieden aan groepen weggebruikers die bereid zijn voor een kortere reistijd te betalen. Het betaalstrooktarief wordt de komende jaren in eerste instantie ingesteld op ten hoogste vier trajecten met structurele congestie, maar anders dan bij het spitstarief heeft de weggebruiker hier de keuze tussen niet betalen en vrijwel zeker in de file komen of wel betalen met een vlottere doorstroming. Indien deze eerste fase succesvol is, kan dat leiden tot PPS-constructies met gebruikmaking van het toltarief.
- C. **Tolwegen** zijn in beginsel nieuwe wegen die met PPS-constructies kunnen worden geëxploiteerd, mede te bekostigen uit de opbrengsten van het toltarief, waarbij de weggebruiker betaalt voor het gebruik van de weg. Met de exploitatie van deze wegen worden allereerst de investeringen terugverdiend. In veel gevallen heeft de weggebruiker een keuze tussen de tolweg of een alternatief.

Wij verwachten dat rond 2010 deze maatregelen worden geïntegreerd tot één heffingssysteem, zoals in 1.6 besproken. Voor instelling van deze kilometerheffing zal te zijner tijd wetgeving noodzakelijk zijn.

Het dichtslibben van de wegen, vooral rond de grote steden in ons land, is een verkeerskundig, maatschappelijk en economisch probleem dat snel in omvang groeit. Modelstudies, gedragsonderzoek en buitenlandse ervaringen laten zien dat prijsmaatregelen effectief zijn voor de regulering van het verkeer. De financiële opbrengsten van deze maatregelen worden bovendien geïnvesteerd in het verkeers- en vervoersysteem.

Spitstarief en betaalstrooktarief kunnen worden ingesteld op trajecten waar zich structurele congestie voordoet dan wel zou gaan voordoen. Zoals in 3.1 wordt uiteengezet, kan het spitstarief met betrekking tot het onderliggende wegennet slechts op initiatief van de desbetreffende wegbeheerder (mede-overheid) tot stand komen. Beide tariefssystemen maken gebruik van dezelfde techniek. Het verschil tussen beide zit in de doelstelling en de doelgroep. Bij het spitstarief gaat het erom door beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag de congestie op het betreffende traject te verminderen en om dit te bereiken wordt in principe aan alle passanten op alle stroken in dezelfde richting een heffing opgelegd. Bij het betaalstrooktarief gaat het erom een snellere doorstroming te bieden aan de passanten die bereid zijn daarvoor te betalen, waarbij uitgangspunt van het tarief is dat het zodanig hoog is dat er niet meer gebruikers zijn dan voor een goede doorstroming toelaatbaar is. Hier kan de weggebruiker op dezelfde weg kiezen tussen betalen en doorrijden enerzijds of het risico lopen van aanschuiven in de file anderzijds.

Spitstarief en het betaalstrooktarief zullen op verschillende locaties in de Randstad worden geïntroduceerd, en twee jaar na introductie worden geëvalueerd. Bij het betaalstrooktarief zal het de eerste tijd er vooral omgaan kennis te vergaren over de gevolgen van de in te stellen heffing

voor het gedrag van automobilisten en het effect op de overige wegen en rijstroken. Over prijselasticiteit (hoeveel zijn automobilisten bereid te betalen voor een reis op dat moment en voor een zekere reistijdwinst?), rijgedrag (in- en uitvoegen bij de betaalstrook, gedrag van niet-betalers) en betaalbereidheid (welke groepen weggebruikers zijn bereid te betalen) is nog weinig bekend. Voor de toekomstige inrichting en het gebruik van het wegennet en de publiek-private samenwerking bij de verdere realisatie van de betaalstrook met toltarief is deze kennis onontbeerlijk. De eerste fase van het spitstarief heeft vooral ten doel te laten zien dat een spitstarief een effectief instrument is om wijzigingen in het verplaatsingsgedrag te bewerkstelligen en daarmee bij te dragen aan congestievermindering in Nederland en aan een substantiële reductie van de file. Blijkt deze stelling juist, dan zal het betalen naar plaats en tijd verder worden uitgebreid om uiteindelijk een belangrijke plaats te gaan innemen bij verdere uitwerking van het prijsbeleid in de richting van de kilometerheffing. De kennis die tijdens de evaluatieperiode wordt vergaard, zal gebruikt worden bij de verdere uitwerking van het prijsmechanisme. Nieuw aan te leggen en gezamenlijk uit publieke en private middelen te financieren tolwegen spelen een afzonderlijke rol. De heffing op deze wegen wordt tol genoemd, omdat het eerste doel van het toltarief de financiering van de desbetreffende weg is.

### **§ 3. De drie mobiliteitstarieven**

#### *§ 3.1. Spitstarief en de eerste twee jaar van het spitstarief*

Het spitstarief is een nieuwe benaming voor rekeningrijden. De nieuwe naam drukt beter uit waar het om gaat, namelijk een bedrag dat de weggebruiker moet betalen voor het gebruik van de infrastructuur, op het moment dat de vraag naar deze infrastructuur groot is. Door een prijs te verbinden aan dit schaarse goed, zal de vraag naar dit goed verminderen. Het spitstarief werkt naar verwachting effectief tegen files en kan tegen relatief geringe kosten op korte termijn worden toegepast. Met deze wet is het spitstarief met betrekking tot rijkswegen ingesteld en kan het spitstarief met betrekking tot het onderliggende wegennet door de desbetreffende mede-overheid die de weg in beheer heeft, worden ingesteld. Het spitstarief met betrekking tot het hoofdwegennet wordt geheven ter zake van het passeren van een betaalpoort voor het spitstarief op het hoofdwegennet. Een provincie, waterschap of gemeente kan bij verordening een tarief instellen ter zake van op door hem beheerde wegen gelegen betaalpoorten voor het spitstarief. Het spitstarief op een weg van het onderliggende wegennet wordt pas mogelijk, indien daarop een betaalpoort is geplaatst. De aanwijzing van de betaalpoorten voor het spitstarief met betrekking tot het hoofdwegennet geschiedt bij ministerieel besluit. Met betrekking tot het onderliggende wegennet geschiedt de aanwijzing door de desbetreffende mede-overheid. Deze aanwijzing behoeft de goedkeuring van de Ministers van Verkeer en Waterstaat, van Financiën en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De reguleringslast voor een wegbeheerder voor het spitstarief met betrekking tot het onderliggende wegennet is niet omvangrijk. De essentialia van het spitstarief met betrekking tot het hoofdwegennet enerzijds en het onderliggende wegennet anderzijds vertonen geen verschillen. Het verschuldigd bedrag per passage van een betaalpoort voor het onderliggende wegennet wordt ook in een ministeriële regeling vastgelegd. Het spitstarief leidt tot meer spreiding van het verkeer over de dag en daarmee tot een betere doorstroom op en benutting van de beschikbare wegcapaciteit. Van het spitstarief gaat een prikkel uit om op andere tijden te reizen, om een ander vervoermiddel (openbaar vervoer of fiets) te kiezen, om van transferia gebruik te maken, om samen te reizen (carpoolen), om te gaan telewerken of anderszins af te zien van de reis.

Het spitstarief stimuleert de weggebruiker bewust om te gaan met mobiliteit en te kiezen voor dát tijdstip en voor die vervoerswijze die op dat moment het meest geschikt is.

Het spitstarief heeft blijvend effect en dat effect is op de langere termijn groter, zo kan op grond van modelstudies en verkeerskundig gedragsonderzoek in eigen land worden geconcludeerd. Dit wordt versterkt door ervaringen in het buitenland met vergelijkbare systemen. Die leveren dezelfde resultaten als die voor de Nederlandse situatie door wetenschappelijk onderzoek worden voorspeld.

In het dossier rekeningrijden is gebleken dat om voldoende maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor het spitstarief te verwerven, het noodzakelijk is de maatregel eerst op een beperkte schaal in de Nederlandse praktijk toe te passen. Deze aanpak brengt mee dat het totale gunstige effect op de congestie minder groot zal zijn dan bij de aanpak die bij rekeningrijden voor ogen stond. De keuze voor een beperkte schaal is uiteraard van belang voor de evaluatie na twee jaar.

Bij een goed resultaat zal met alle betrokkenen verder worden overlegd over vervolgstappen. In 5.1 wordt nader ingegaan op de parameters die zullen worden gehanteerd bij de evaluatie van de eerste twee jaar van het spitstarief.

In het BOR staat vermeld dat er in de vier regio's in de Randstad in totaal 11 zoeklocaties op het hoofdwegennet voorkomen waar wordt onderzocht of betaalpoorten voor het spitstarief kunnen verrijzen. Bepalend daarvoor was de effectiviteit van de desbetreffende betaalpoort, de mogelijkheid om het onderliggende wegennet aan de randen van de corridor te beschermen tegen de nadelige invloeden van toename van sluipverkeer en het bestuurlijk draagvlak onder wegbeheerders in het desbetreffende gebied.

De volgende locaties zijn onderzocht en geschikt bevonden:

*Amsterdam*

A2 tussen de toerit Abcoude en het knooppunt Holendrecht

A4 ten zuiden van de afrit Hoofddorp

*Utrecht*

A2 ten zuiden van de afrit Breukelen

A2 ten zuiden van het knooppunt Everdingen

A27 ten zuiden van het knooppunt Everdingen

*Den Haag*

A4 tussen de aansluitingen Zoeterwoude-Dorp en Leidschendam

A12 tussen Zoetermeer en Nootdorp

A13 ten zuiden van de afrit Delft-Zuid

*Rotterdam*

A20 ten oosten van de afrit Nieuwerkerk

A13 ten noorden van de afrit Zestienhoven

A29 Heinenoordtunnel.

Met de grootstedelijke regio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam zijn ter uitvoering van het BOR bestuursovereenkomsten gesloten. Als gevolg hiervan zal het spitstarief in principe op de hiervoor genoemde acht locaties in de grootstedelijke regio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam worden ingevoerd. Mogelijk komen daar in de Utrechtse regio in een later stadium nog een of meer van de drie hiervoor genoemde locaties bij.

*§ 3.2. Betaalstrooktarief en de eerste twee jaar van het betaalstrooktarief*

Om ervaring op te doen met het betaalstrooktarief zal het Rijk, in samenwerking met andere bestuurlijke partijen, naar verwachting op een viertal trajecten de eerste twee jaar het betaalstrooktarief invoeren. Deze eerste fase zal veel informatie opleveren over fysieke vormgeving, bereidheid tot betalen, verkeersveiligheid, draagvlak en verkeerskundige effecten. Van

deze ervaringen kan veel geleerd worden voor een grootschaliger toepassing van het betaalstrooktarief en het toltarief.

Eerste doel van invoering van het betaalstrooktarief in de eerste twee jaar is vergaring van kennis over de gevolgen van de in te stellen heffing op (enkele aspecten van) het gedrag van de betrokken automobilisten, zoals over:

- de verhouding tussen de hoogte van de heffing en het gebruik van de betrokken betaalstrook (prijselasticiteit),
- rijgedrag (in- en uitvoegen op de betaalstrook, rijgedrag van niet-betalers, herkenbaarheid van de strook etc.),
- gebruiksgedrag (welke variabelen zijn naast de prijs van invloed op het gebruik?),
- het effect op overige rijstroken,
- tijdwaardering (hoe waardeert men bespaarde tijd?),
- betaalbereidheid (wil men betalen voor tijdwinst en welke andere aspecten als comfort, uitstraling en veiligheid spelen bij de betaalbereidheid een rol?),
- gebruikersprofiel (wie maken gebruik van zo'n voorziening?) en
- technische en organisatorische aspecten.

Een meer algemeen doel is het voorkomen van congestie op betaalstroken door regulering van het verkeer op de betaalstrook.

Vier potentiële locaties in Noord-Holland en Zuid-Holland zijn aan een haalbaarheidsonderzoek onderworpen. Bij dit haalbaarheidsonderzoek is vooral gekeken naar de volgende criteria:

- kan op de locatie een betaalstrook worden gerealiseerd?
- kan op de locatie goed gedragsonderzoek worden uitgevoerd?

De volgende locaties zijn verder verkend:

- A4, onderdeel Tweede Beneluxtunnel;
- A16 tussen 's Gravendeel en Klaverpolder;
- A1/A6 tussen Almere/Naarden en Amsterdam,
- A5, Verlengde Westrandweg.

Aan de verdere voorbereiding van het hier invoeren van het betaalstrooktarief wordt deels al gewerkt.

### *§ 3.3. Toltarief en private initiatieven*

Elk jaar wordt door het Rijk op basis van vigerend beleid in het MIT vastgelegd welke (wegen-)projecten in uitvoering genomen gaan worden. Een zorgvuldige afweging gaat hieraan vooraf, aangezien het aantal gewenste projecten de beschikbare financiële middelen ruimschoots overstijgt. In het MIT 1999–2003 is een lijst vastgesteld van projecten waarvan de realisatie is voorzien tot 2010. Dit betekent dat andere projecten alleen gerealiseerd kunnen worden, indien de financiering op andere wijze gestalte krijgt. Een van de manieren is private partijen te betrekken bij ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur. Dat kan een – over de levenscyclus van de weg gezien – efficiëntere aanpak opleveren. De tolopbrengsten vormen een bron van inkomsten waaruit de exploitatie en de kapitaalverschaffers (gedeeltelijk) betaald kunnen worden.

Dit wetsvoorstel strekt er mede toe een wettelijke basis te verschaffen voor tolheffing. Deze tolheffing is mogelijk op nieuwe infrastructuur, waarvoor bij het desbetreffende publiekrechtelijke lichaam geen of onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn; met tolheffing kan deze infrastructuur worden aangelegd in een samenwerking van publieke en private partijen. Zij dient ter financiering van aanleg, beheer, onderhoud en exploitatie van de weg.

Een wegbeheerder kan in beginsel op nieuwe infrastructuur tot tolheffing overgaan. Om de samenhang in het gebruik van het wegennet te bewaken is voorzien in een afweging op rijksniveau ten aanzien van het plaatsen van betaalpoorten in de vorm van ministeriële goedkeuring.

Voor de aan te leggen tolwegen (en betaalstroken) is samenwerking voor-

zien tussen private partijen en rijk resp. mede-overheden, waarbij investeringen, risico's en opbrengsten worden gedeeld. De daarbij te kiezen juridische samenwerkingsvormen kunnen nader worden bepaald. Het staat wegbeheerders vrij om uitvoerende werkzaamheden door anderen te laten verzorgen. Het wetsvoorstel legt niet vast hoe dat zal gebeuren. Door middel van innovatieve contractsvormen kan in competitie de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van tolwegen gedurende een langere periode aan anderen worden uitbesteed. Zo kan de deskundigheid en de creativiteit van de private sector mede worden ingezet bij de overheidstaak voor het openbare wegennet. Deze aanpak biedt mogelijkheden die enigszins vergelijkbaar zijn met de situatie in Frankrijk. Een andere mogelijkheid is een vergaand samenwerkingsverband tussen een bestaande wegbeheerder en een private partij met als doel de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van een nieuwe weg, in de toekomst wellicht in samenhang met een deel van een bestaande weg.

Hierbij dient overigens bedacht te worden dat ook bij aan te leggen tolwegen die mede met private middelen worden gefinancierd, de gebruikelijke (vergunning)procedures zullen moeten worden doorlopen.

De wet laat ruimte voor verschillende mogelijkheden. Het gaat er nu om creatief aanbod uit te lokken en niet bij voorbaat in te perken. De ervaringen die aldus worden opgedaan met de introductie van betaling voor het gemotoriseerd gebruik van de weg, maken het mogelijk om in toekomstige wetgeving het wettelijk stelsel verder uit te werken. In dit verband maken wij melding van een lopende internationale studie van twee bureaus naar diverse vormen van wegbeheer op tolvrije wegen en tolwegen, waarvan het eindrapport begin 2001 beschikbaar zal komen. Daarnaast wordt ook door een Commissie-Brinkman bezien in hoeverre andere vormen van tolheffing mogelijk zijn. Indien de resultaten van deze commissie tijdig beschikbaar zijn, zouden deze eventueel via een nota van wijziging nog met dit wetsvoorstel kunnen worden meegenomen.

Het is denkbaar dat de wegbeheerder in samenwerking met private partijen arrangementen uitwerkt waarbij hij naast risicodragende investeringen ook bestaande infrastructuur (in de vorm van gekapitaliseerde goederen in natura) inbrengt. Binnen de arrangementen kunnen dan diverse vormen van risico- en opbrengstverdeling van toepassing zijn voor diverse onderdelen van het infrastructuurnetwerk. Maatgevend voor rijksparticipatie is dat private partijen substantieel bijdragen (de gedachten gaan uit naar een orde van grootte van ten minste 40%). Daarbij is nog geen rekening gehouden met een bijdrage van andere overheden in de PPS-arrangementen (via financiering uit de gemeentelijke kapitaaldienst). Voor alle partijen gaat het om de rendementsverwachting in relatie tot het verwachte gebruik van tolwegen.

De hoogte van het toltarief zal door de betrokken wegbeheerder worden vastgesteld. Dat zal uiteraard geschieden in nauw overleg met eventueel betrokken private partijen. Daarbij zullen de hoogte van de kosten en een redelijke winststopslag voor de private partner belangrijke oriëntatiepunten zijn.

Zoals het zich thans laat aanzien, is het mogelijk dat vanaf 2006 op basis van BOR-afspraken en verdere concrete planuitwerking en de bijbehorende PPS-constructies de volgende tolwegen in gebruik kunnen worden genomen: de Tweede Coentunnel, de Westrandweg, de A4 Delft-Schiedam; de A13-A16, de A4 bij Bergen op Zoom en de verbinding A6-A9 (start voor 2010). Het spreekt voor zich dat in PPS-verband aan te leggen infrastructuur in overeenstemming met de Europese aanbestedingsrichtlijnen dient te worden aanbesteed.

Verdere uitbreiding van tolwegen is ook na 2010, wanneer introductie van de kilometerheffing reëel is, een mogelijkheid.

## **§ 4. De werking van mobiliteitstarieven**

### *§ 4.1. Grondslag mobiliteitstarieven en aanwijzing betaalpoorten*

Het gaat bij de mobiliteitstarieven waarvoor dit wetsvoorstel de basis verschaft, om betaling voor zowel bestaande wegen die ernstig en structureel worden overbelast door het gemotoriseerd verkeer, als om betaling voor wegen of weggedeelten waarvan de versnelde aanleg met het oog op de doorstroming van dat verkeer wenselijk wordt geacht door overheid en private partners. Daarbij zal het tarief kunnen differentiëren naar plaats en tijd, en daarmee tevens naar verkeersintensiteit. Dit wetsvoorstel maakt het mogelijk om bij structurele congestie of permanente dreiging daarvan betaling te vragen voor zowel wegen die uniek in een verbinding voorzien, als voor wegen die voorzien in een verbinding waar ook een of meer wegen zonder of tegen lagere betaling in voorzien. In het laatste geval gaat het om wegen of om gedeelten van wegen die in het spraakgebruik worden aangeduid als betaalstroken. In dat geval hebben reizigers binnen het wegensysteem keuzemogelijkheden.

De betaalpoorten op de rijkswegen die het betreft, zullen worden aangegeven door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Ministers van Financiën en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De besluitvorming over het aanwijzen van betaalpoorten op wegen van andere wegbeheerders is primair in handen van de decentrale wegbeheerder.

De zogenoemde uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure van Afdeling 3.5.6 van uit de Algemene wet bestuursrecht is van toepassing.

### *§ 4.2. Vaststelling mobiliteitstarieven*

Het wettelijk stelsel houdt in dat in de wet de regulerende mobiliteitstarieven aan een maximum worden gebonden. Het wettelijk stelsel houdt verder in dat de mobiliteitstarieven ter regulering (spitstarief en betaalstrooktarief) op rijksniveau worden vastgesteld. Om redenen van efficiëncy en expertise wordt de heffing en invordering van deze tarieven, evenals wel het geval is bij andere heffingen, opgedragen aan de rijksbelastingdienst. De hoogte van het toltarief zal door de wegbeheerder worden vastgesteld, al dan niet afhankelijk van bijvoorbeeld tijdstip of het aanbod van motorrijtuigen. De heffing en invordering van het toltarief komt voor verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Het is van belang dat de gebruiker van tolwegen niet wordt geconfronteerd met uiteenlopende betalingssystemen. Daarom worden in de artikelen 26 en 27 aan de wegbeheerders enkele verplichtingen opgelegd.

### *§ 4.3. Tariefsystematiek*

Het wetsvoorstel bevat de algemene kaders voor de vaststelling van de mobiliteitstarieven, die de basis bieden voor besluitvorming op het geëigende niveau bij de vaststelling van de tarieven.

Wat het spitstarief betreft wordt in nauwe aansluiting bij eerdere voorstellen voor het rekeningrijden gedacht aan de volgende systematiek voor de eerste fase.

Het maximum voor het spitstarief is in het wetsvoorstel bepaald op € 4. Het tarief over de heffingsperiode bedraagt in de huidige voornemens gemiddeld € 2,5 bij elektronische betaling ter plekke en gemiddeld € 3,5 bij betaling via bank- of giro achteraf. Het verschil tussen beide tarieven is gelegen in de gemiddeld hogere behandelingskosten bij een betaling achteraf. Aangezien congestie tijdens de ochtendspits niet overal op hetzelfde tijdstip optreedt, wordt een zodanige flexibiliteit wenselijk geacht dat de tarieven per poort kunnen verschillen. Met het oog op de overzichtelijkheid voor in het bijzonder de gebruikers streven wij wel naar

zo weinig mogelijk verschillen van de tarieven per poort. Van de zijde van het Rijk zal erin worden voorzien dat de kosten van de betaalboxen die zijn bestemd voor elektronisch betalingsverkeer, voor een periode van een half jaar voor een belangrijk deel worden gesubsidieerd.

Er wordt alleen geheven op werkdagen. Bij het via een logische route binnenrijden van een grote stad zal de weggebruiker doorgaans niet meer dan één betaalpoort passeren. In vakantieperiodes wordt in het geheel niet geheven, zodat er circa 215 «betaaldagen» per jaar resteren. Op basis van artikel 13 worden de dagen waarop het spitstarief wordt geheven, per betaalpoort vastgesteld. Dit betekent dat rekening gehouden kan worden met de verschillende vakantieperiodes als gevolg van de vakantiespreiding en voorts met het feit dat filepatronen naar gelang van de dag van de week kunnen verschillen. De op basis van artikel 13 aan te wijzen perioden en dagen worden zodanig vastgesteld dat perioden met een sterk verminderd verkeersaanbod onder het bereik daarvan vallen. In de vakantieperiodes waarin niet wordt geheven, vallen in ieder geval de drie à vier weken waarin alle regio's zomervakantie hebben en de anderhalf à twee weken rondom Kerst en de jaarwisseling.

Drie overwegingen spelen een rol bij de tariefsystematiek, namelijk:

- effectiviteit,
- herkenbaarheid en
- uitvoeringsaspecten.

De afweging van deze drie aspecten leidt tot een heffingsperiode van twee uur.

Het spitstarief is vooral bedoeld om de gelijktijdige instroom van grote aantallen weggebruikers tegen te gaan. De meeste files ontstaan immers als de instroom op het hoofdwegennet zo omvangrijk is dat deze de beschikbare wegcapaciteit overstijgt. Als dezelfde hoeveelheid verkeer gelijkmatig instroomt, verdwijnt de file. De heffingsperiode wordt zo gekozen dat de instroom zo goed mogelijk gespreid wordt. Uit onderzoek en ervaringen uit het buitenland blijkt dat het spreiden van vertrektijdstippen een grote bijdrage kan leveren aan het beperken van congestie. De verwachting is dat na de eerste evaluatie voldoende ervaring is opgedaan om over te gaan tot meer differentiatie.

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen is het wenselijk dat de mogelijkheid bestaat om voorafgaand of volgend op de heffingsperiode gedurende een bepaalde tijdperiode een lager tarief te heffen. Dan wordt aan het begin en aan het eind van de heffingsperiode niet direct een sprong gemaakt van € 2,5. Het is immers denkbaar dat weggebruikers bij nadering van een betaalpoort zullen versnellen voordat de heffingsperiode ingaat en zullen vertragen vlak voor het aflopen van de heffingsperiode. Onveilige situaties rond de betaalpoorten dienen te worden voorkomen. Het plan is om alleen te heffen in de ochtendspits, mede omdat het effect groter is dan bij heffing in de avondspits. De heffing tijdens de ochtendspits heeft slechts een klein effect op de avondspits en omgekeerd. Beide spitsen hebben namelijk een uiteenlopende samenstelling. Zo is tijdens de avondspits het aandeel van het overig verkeer groter en dat van het woon-werkverkeer kleiner (het woon-werkverkeer tijdens de avondspits is gespreid over meer dan twee uur). Introductie van een instrument als het spitstarief is een complexe zaak, ook wat de beheersbaarheid betreft. Het lijkt ons dan ook zeker niet verstandig om al te groot-schalig van start te gaan.

Voor het betaalstrooktarief is in het wetsvoorstel een maximumtarief van € 7 opgenomen. Naar verwachting zal het betaalstrooktarief doorgaans ruim onder dit maximum liggen. De betaalstrooktarieven zullen gebaseerd zijn op de verwachte en actuele drukte op de baan of strook en de omliggende delen van het netwerk. Het is nog niet mogelijk algemeen geldende tariefhoogtes aan te geven omdat de lokale situatie daar zeer veel invloed op heeft. In het eerder genoemde haalbaarheidsonderzoek naar de locaties worden indicatieve berekeningen gemaakt. Voor de A4 Beneluxtunnel



wordt verwacht dat het gemiddelde tarief in de spits € 2,5 tot € 4 zal bedragen. Er zijn echter ook tijdstippen waarop het de helft of nog lager zou kunnen zijn. De ervaringen in de Verenigde Staten suggereren dat gebruikers bereid zijn meer te betalen dan op grond van enkel tijdswinst het geval zou zijn. Voor het betaalstrooktarief willen wij ervaring opdoen met verschillende tariefsystemen, zoals die ook in de Verenigde Staten toegepast worden. Dit houdt onder meer in dat er een tarief zal zijn dat in blokken van een uur of een half uur in vooraf aangekondigde stappen zal wijzigen. Het tarief is daarbij gebaseerd op de gemiddelde en hoogste historische intensiteit van het verkeer. Als tweede systeem denken wij aan het maximaal variabele tarief, gebaseerd op de actuele drukte op de baan of strook. Tijdige informatie aan de weggebruiker is daarbij cruciaal. Een derde variant betreft abonnementen, waarmee tijdens de eerste fase in beperkte mate zal worden geëxperimenteerd. Omdat bij een abonnement de prikkel tot afremming van de vraag naar wegcapaciteit minimaal is, wordt in het wetsvoorstel het systeem met abonnementen alleen voor de eerste jaren toegestaan. Via die abonnementen denken wij waardevolle additionele gegevens te verkrijgen over de relatie tussen de vraag naar wegcapaciteit en de daaraan verbonden financiële lasten.

#### *§ 4.4. Maatregelen tegen sluipverkeer*

Bij de invoering van het spitstarief op de eerder in 3.1 genoemde locaties zullen ook maatregelen worden genomen om te voorkomen dat het onderliggende wegennet wordt overbelast door verkeer dat de betaalpoort op het hoofdwegennet tracht te vermijden. Zulk verkeer op het onderliggende wegennet veroorzaakt immers onveiligheid en geluidsoverlast.

Rijkswaterstaat heeft samen met de desbetreffende wegbeheerders uitgezocht welke sluipverkeerwerende maatregelen op welke locaties moeten worden getroffen. Het kan gaan om het instellen van een betaalpoort, maar ook om bijvoorbeeld doseerinstallaties, tijdelijke afsluitingen of snelheidsremmende maatregelen. Over de aanleg van sluipverkeerwerende maatregelen beslist de wegbeheerder, zodat optimaal recht kan worden gedaan aan lokale belangen.

De kosten van de sluipverkeerwerende maatregelen op het onderliggende wegennet worden binnen de gebruikelijke grenzen van soberheid en doelmatigheid betaald door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en komen dus niet ten laste van gemeenten en provincies, noch van een regionaal mobiliteitsfonds.

#### *§ 4.5. Flankerende maatregelen/vervoersalternatieven*

Het spitstarief stimuleert weggebruikers om buiten de spits of op een andere wijze, bijvoorbeeld op de fiets of met het openbaar vervoer, te reizen. Ook wonen en werken dicht bij elkaar brengen of thuis gaan (tele)werken behoren tot de alternatieven die weggebruikers ter beschikking staan.

Zowel de modelstudies als het gedragsonderzoek als de buitenlandse ervaringen laten zien dat er geen eenduidige relatie is vast te stellen tussen de beschikbaarheid van alternatieven en het gebruik ervan na invoering van het spitstarief. Reizen buiten de spits is het belangrijkste alternatief (zie ook 5.2). Aanvullend onderzoek toonde aan dat het gebruik van openbaar vervoer op enkele verbindingen zodanig toeneemt dat uitbreiding van de capaciteit gewenst is.

Door de vorming van de regionale mobiliteitsfondsen en de omvang van de extra bedragen daarin (de eenmalige bijdrage à f 250 mln voor de vier regio's in de Randstad) zijn de lokale en regionale overheden in staat om voldoende flankerende maatregelen te treffen. Speciale aandacht daarbij voor de totstandkoming van transferia lijkt ons gewenst.

## § 5. Evaluatie en effecten

### § 5.1. Evaluatie van het spitstarief en het betaalstrooktarief

De evaluaties, bedoeld in de artikelen 42, eerste lid, en 43, eerste lid, hebben betrekking op de eerste twee jaar van het spitstarief en het betaalstrooktarief. De resultaten van de evaluatie zullen worden opgenomen in het evaluatieverslag, dat vervolgens binnen een half jaar daarna aan de Tweede Kamer en Eerste Kamer zal worden toegezonden. Dat verslag zal vergezeld gaan van het standpunt van het kabinet over de continuering van de heffing van spits- en betaalstrooktarieven. Van de politieke besluitvorming zal afhangen of gekozen wordt voor uitbreiding, voortzetting, aanpassing of – inherent aan een dergelijke evaluatie – stopzetting van het spitstarief en het betaalstrooktarief. Vanwege dit belang is het werkplan voor de evaluatie in oktober 2000 aan de Tweede Kamer toegezonden (Kamerstukken II 2000/2001, 27 165, nr. 13).

Het werkplan voor het «rekeningrijden» was voorgelegd aan het Centraal Planbureau (CPB). Het algemene oordeel van het CPB luidde als volgt: «Met het werkplan wordt een stevig fundament gelegd voor de meting van de effecten van het rekeningrijden. De geschetste aanpak maakt het mogelijk om niet alleen verkeerskundige effecten te evalueren, maar ook om economische effecten in te schatten (m.n. baten van verbeterde bereikbaarheid). De expliciete aandacht voor verkeerseffecten rond het ingaan en aflopen van de heffingsperiode biedt de mogelijkheid om de tariefstructuur zo nodig aan te passen als er ongewenste veiligheids- of congestie effecten optreden. Tot slot wordt het fundamentele probleem dat de autonome ontwikkeling zonder rekeningrijden niet wordt waargenomen, zo goed mogelijk opgevangen door de zogenaamde panel-enquêtes uit te voeren en door ook metingen te verrichten op plaatsen waar geen rekeningrijden wordt ingevoerd.» Deze opvatting hoeft wat het spitstarief betreft niet anders te luiden.

Het evaluatie-onderzoek zal de effecten van het spitstarief bekijken op

- ultra-korte termijn (enkele weken tot een half jaar na invoering)
- korte termijn (een tot twee jaar na invoering)
- langere termijn (vier tot zes jaar na invoering).

Ultra-korte termijn: met behulp van globale metingen, voorafgaand aan de invoering van het spitstarief en direct daarna, kan een eerste indruk worden verkregen van de verkeerskundige en gedragseffecten. Op deze termijn spelen veranderingen in exogene factoren zoals bevolkings- en werkgelegenheidsontwikkelingen, conjunctuur en veranderingen in het netwerk van wegen en openbaar vervoer nauwelijks een rol.

Korte termijn: verdere besluitvorming over de toekomst van het tariefbeleid zal mede plaatsvinden aan de hand van de effecten van het spitsstarief op de korte termijn. Voor deze effectbepaling moet wel rekening worden gehouden met de genoemde exogene factoren.

De daarop volgende evaluatie over langere termijn zal zich beperken tot de kernindicatoren die in de wet zijn vermeld. De lange-termijneffecten van het spitstarief zoals veranderingen in woon- en werklocaties van werknemers en veranderingen in vestigingsplaats van bedrijven en instellingen, zijn pas over een langere periode vast te stellen.

Het al of niet succesvol zijn van de eerste twee jaar van heffing van het spitstarief wordt bepaald door een vergelijking van de zogenaamde voertuigverliesuren voorafgaand aan de heffing van het spitstarief en de voertuigverliesuren gedurende de eerste twee jaar van heffing. De gemeten voertuigverliesuren drukken uit hoeveel vertraging alle automobilisten gezamenlijk oplopen voor ze de betaalpoort passeren. Daarmee is het totale aantal voertuigverliesuren een goede maat voor het meten van congestie. Hierbij wordt de vertraging gerelateerd aan een rijsnelheid van 100 kilometer per uur.

Voorafgaand aan de heffing van het spitstarief wordt een zogenaamde

nulmeting gedaan. Daarbij wordt in het bijzonder gekeken naar de volgende onderdelen:

- Het nauwkeurig vaststellen van de trajecten, zijnde weggedeeltes waarop een belangrijke invloed van de betaalpoort te verwachten is. Het criterium hiervoor is of een belangrijk deel van de auto's ter plekke ook het heffingspunt zal passeren.
- Het vaststellen van controle-trajecten die als vergelijkingsmaatstaf dienen voor het meten van de autonome ontwikkeling van het verkeer tijdens de eerste twee jaar van heffing van het spitstarief.
- Het vaststellen van de meetperiode, namelijk het tijdvak waarin er structurele congestie optreedt op de wegvakken.
- Het in kaart brengen van voertuigverliesuren op bovengenoemde trajecten in bovengenoemde periodes. Dit zal gebruikt worden als referentie voor de beoordeling van het effect van de spitsheffing in de eerste twee jaar.

Doordat het aantal voertuigverliesuren na invoering van de spitsheffing mede beïnvloed wordt door de autonome groei van de congestie als gevolg van de toegenomen automobiliteit, worden de gemeten voertuigverliesuren gecorrigeerd voor de autonome groei. Een andere exogene factor die invloed kan hebben op de congestie, is de instroom vanaf toeritten na de betaalpoort. De automobilisten die zorgen voor deze instroom, ondervinden geen invloed van de heffing. Congestie veroorzaakt door groei van deze stroom kan er toe leiden dat er minder auto's vanaf de betaalpoort kunnen doorstromen, oftewel de file van na de betaalpoort kan groeien tot een file tot voor de betaalpoort. Indien deze situatie zich voordoet, dient de groei in voertuigverliesuren die dit met zich brengt, niet in het totaal te worden meegenomen. Ook voor deze factor dienen de gemeten voertuigverliesuren derhalve te worden gecorrigeerd.

In de eerste fase wordt door invoering van het spitstarief op de trajecten waarop het spitstarief wordt ingevoerd, een vermindering van de voertuigverliesuren van 20 tot 25% verwacht.

Hierbij moet worden opgemerkt dat gelet op de beperkte duur van de evaluatieperiode het alleen gaat om de korte-termijncomponent van de maatregel. Voor specifiek lange-termijneffecten als veranderingen in het gedrag van burgers bij de woonplaatskeuze en van bedrijven bij de keuze van vestigingsplaats, kan slechts zeer tentatief een eerste ontwikkeling in beeld worden gebracht.

Een eerste indicator om vast te stellen welke effecten het spitstarief heeft, is de daling van het aantal voertuigverliesuren. Daalt het aantal voertuigverliesuren dan is er een betere doorstroming op de weg en een kortere reistijd.

De tweede indicator is gerelateerd aan de nevendoelstelling dat het spitsstarief niet mag leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie op het onderliggende wegennet. Dit wordt bepaald aan de hand van de ontwikkeling van het verkeersvolume op het onderliggende wegennet. Veranderingen in de congestie op het onderliggende wegennet zijn namelijk niet goed te meten.

De derde indicator betreft het totale aantal afgelegde kilometers en is gerelateerd aan algemene nevendoelstellingen van het beleid inzake milieu en verkeersveiligheid. De verdeling naar ritmotieven is gekoppeld aan de wens om de bereikbaarheid vooral voor het vracht- en het zakelijk verkeer te verbeteren. Voor de bepaling van de samenstelling van het verkeer naar ritmotieven moet gebruik worden gemaakt van enquêtes.

De vierde indicator betreft de gevolgen voor de geluidsbelasting die samenhangen met de wijzigingen van de verkeersstromen als gevolg van

de inwerking stelling van de betaalpoorten. Uit de evaluatie van de wijzigingen in de geluidsbelasting zal dan kunnen blijken wat de akoestische effecten zijn van het functioneren van betaalpoorten. Om de gevolgen voor de geluidsbelasting te kunnen beoordelen, moet uiteraard duidelijk zijn wat de akoestische situatie is voor het plaatsen van de betreffende betaalpoort (de zogenaamde nulsituatie). Daarom moet reeds voordat de betaalpoort in gebruik wordt genomen, akoestisch onderzoek worden uitgevoerd dat inzicht verschaft in de volgende punten:

- de waarde van de geluidsbelasting, vanwege de desbetreffende weg, op 1 maart 1986 (dit is van belang om te kunnen vaststellen of er sprake is van een saneringssituatie in de zin van hoofdstuk VI, afdeling 3, van de Wet geluidhinder);
- de heersende waarde van de geluidsbelasting, vanwege de desbetreffende weg, in het jaar voorafgaand aan het jaar waarop voor het eerst een spitstarief wordt geheven;
- de waarde van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de desbetreffende weg, indien er sprake is van eerder vastgestelde waarde (dit kan een door het college van gedeputeerde staten ingevolge de Wet geluidhinder vastgestelde waarde, maar ook een door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ingevolge de Wet geluidhinder vastgestelde waarde zijn);
- de geprognoseerde waarde van de geluidsbelasting, vanwege de desbetreffende weg, tien jaar na de datum waarop voor het eerst een spitstarief wordt geheven;
- de geprognoseerde waarde van de geluidsbelasting, vanwege andere wegen dan de desbetreffende weg, indien de invoering van het spitstarief hier invloed op zal hebben.

Ook zal het akoestisch onderzoek inzicht moeten verschaffen in de werkelijke waarde van de geluidsbelasting, vanwege de desbetreffende weg, rond het tijdstip van het uitbrengen van het evaluatieverslag.

De vijfde indicator richt zich op de specifieke ontwikkeling van de verkeerssituatie nabij de betaalpoorten c.q. op de maatregelen en voorzieningen die daarvoor in de plaats komen. Deze indicator is gerelateerd aan de voorwaarde dat de woon- en werkomgeving en de verkeersveiligheid aldaar niet mag verminderen. Voor deze indicator worden nabij de betaalpoorten – dan wel bij de punten waar maatregelen en voorzieningen daarvoor in de plaats komen – waarnemingen verricht inzake fluctuaties in het verkeersvolume, snelheidsveranderingen, het gebruik van vluchtstroken e.d. In samenwerking met regionale partners moet in het bijzonder op het onderliggende wegennet worden gelet, omdat daar de leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving in het geding is.

Aan de hand van de interpretatie van deze ontwikkelingen zal na verloop van de eerste twee jaar van het spitstarief worden beoordeeld of het spitstarief wordt bijgesteld en voorts of het spitstarief op groter schaal wordt ingevoerd. Uiteraard komen bij de eerste evaluatie ook de neveneffecten die niet in de kernindicatoren zijn begrepen, aan de orde zoals effecten buiten de Randstad respectievelijk buiten de heffingsperiode, openbaarvervoergebruik en ontwikkeling bedrijvigheid. Uiteraard zal de voortgang van de evaluatiewerkzaamheden zorgvuldig worden bewaakt.

In het eerder genoemde werkplan wordt verder aangegeven hoe de effecten van het spitstarief zullen worden vastgesteld. Dat is ook voor de effecten op langere termijn vastgelegd. Die evaluatie krijgt een plaats in de rapportages die in artikel 44 worden geregeld. Wat het betaalstrooktarief betreft zal de evaluatie in ieder geval betrekking hebben op de in de wet genoemde onderwerpen. Voor de pilots met betaalstroken is ook een uitgebreid evaluatieprogramma, vergelijkbaar met dat voor het spitstarief, opgezet. Het werkplan daarvoor is samen met

dat voor het spitstarief naar de Tweede Kamer gezonden. Het CPB komt over dit werkplan tot het volgende algemene oordeel: «Het werkplan vormt een goede basis voor de meting van effecten van betaalstroken. De aanpak maakt het mogelijk om zowel verkeerskundige, bedrijfseconomische als welvaarts-economische effecten te bepalen. De meting van verkeersomvang en congestie geeft aan in hoeverre specifieke verkeersdoelstellingen worden bereikt. Het beoogde experimenteren met verschillende tarieven geeft aan welke prijzen een private exploitant zou kunnen vragen; de potentiële opbrengsten kunnen worden vergeleken met de kosten om een beeld van de exploiteerbaarheid te krijgen. De meting van de verkeerssamenstelling naar ritmotief is noodzakelijk om de totale maatschappelijke kosten en baten te kunnen bepalen. Het feit dat niet alleen wordt geëxperimenteerd met nieuwe infrastructuur die als betaalstrook wordt gebruikt (bijvoorbeeld de tweede Beneluxtunnel, maar ook met bestaande infrastructuur die als betaalstrook wordt ingericht (wisselstrook A1), maakt het mogelijk om de effecten van de elementen «nieuwe infrastructuur» en «betaalsysteem» (die bij betaalstroken doorgaans worden gecombineerd) afzonderlijk te onderscheiden.» In de nulmeting die een jaar voor de start van een pilot begint, wordt de uitgangssituatie vastgelegd. De informatie over de verkeerskundige aspecten zal gebruikt worden om te beoordelen in hoeverre betaalstroken en -banen in de Nederlandse situatie leiden tot voordeel voor het betalend verkeer zonder te veel hinder voor het niet-betalend verkeer. Tevens zal bezien worden of er onbedoelde effecten op het gebied van sluipverkeer en de verkeersveiligheid optreden. In de economische sfeer zullen de bedrijfseconomische en maatschappelijke kosten en baten van de betaalstroken worden bekeken, waarbij ook zal worden nagegaan van welke factoren zij afhankelijk zijn.

Ten aanzien van het spitstarief is een kwantitatieve prognose gegeven. Mede op basis van deze prognose zal worden bepaald of de eerste fase – al dan niet – een succes is, en in samenhang hiermee of het aantal poorten dient te worden uitgebreid en anderszins wijziging wenselijk is.

Voor de pilots met betaalstroken is een iets andere benadering gekozen. Het expliciete doel van de pilots is het verkrijgen van informatie omtrent het keuzegedrag van de weggebruiker, aan de hand waarvan overheid en bedrijfsleven kunnen afwegen hoe verder te gaan. De pilots zijn dus succesvol als er zodanige informatie beschikbaar is gekomen dat een adequaat inzicht in gedragsveranderingen van weggebruikers is verkregen.

## *§ 5.2. Effecten*

### *§ 5.2.1. Effecten van invoering van het spitstarief*

Een vergelijking tussen de plannen in Nederland en vergelijkbare heffingen in het buitenland leverde de conclusie op dat het spitstarief naar alle waarschijnlijkheid een fors effect op de spits-automobiliteit kan hebben. De cases die qua type heffing het dichtst bij de huidige plannen voor de Randstad liggen, zijn Hongkong en Singapore, waar reducties van tientallen procenten werden gemeld. Een jaar na invoering bedraagt de reductie van het verkeersaanbod in Singapore in de ochtendspits 16%. Om inzicht te krijgen in de mogelijke effecten van onderdelen van beleidspakketten zijn simulaties verricht met behulp van modellen. Analyses die in het kader van het concept van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) zijn opgesteld tonen aan dat de mix van maatregelen uit het BOR-pakket leidt tot een betere doorstroming en hogere kwaliteit van bereikbaarheid. De inzet van het BOR-pakket laat in de berekeningen in 2010 een reductie van het aantal voertuigverliesuren zien met 26% ten opzichte van 2010 met uitvoering van het MIT-pakket. Daarmee kan

worden geconstateerd dat een versnelling van een aantal projecten en de inzet van 8 tot 11 spitstariefpoorten naar verwachting loont. Met betrekking tot de gemiddelde snelheid kan gesteld worden dat in 2010, bij uitvoering van het MIT-pakket, binnen de Randstad tijdens de ochtendspits behoorlijk wat trajecten de 80 km/uur of zelfs de 60 km/uur niet halen. Met uitvoering van BOR zullen die gemiddelde snelheden wel worden gehaald. De gemiddelde snelheid in ochtendspits zal daarmee naar verwachting op de meeste wegen in en naar de Randstad op een substantieel hoger niveau liggen, dan zonder uitvoering van het BOR-pakket.

Momenteel is het slechts mogelijk de globale effecten voor het bedrijfsleven van de mobiliteitstarieven in beeld te brengen (zie § 5.2.4). De concrete effecten zullen in beeld kunnen worden gebracht in de fase van het opstellen van de algemene maatregelen van bestuur op grond van de artikelen 12 en 12 juncto artikel 21, en de regelingen op grond van de artikelen 13 en 13 juncto artikel 21.

#### *§ 5.2.2. Gevolgen voor Rijkswaterstaat, de rijksbelastingdienst en de Dienst Wegverkeer*

Rijkswaterstaat zal worden belast met de plaatsing en het onderhoud van de betaalpoorten en betaalapparatuur die nodig zijn voor de heffing van het spitstarief en het betaalstrooktarief. De rijksbelastingdienst zal worden belast met de heffing en invordering van het spitstarief en het betaalstrooktarief. Daarbij zal voor beide heffingen naar verwachting gebruik gemaakt worden van dezelfde betaaltechniek en back office. Waar het gaat om het afwickelen van de elektronische betalingen bij het spitstarief, zijn reeds afspraken gemaakt met Interpay en Chipper. De opdracht aan Interpay en Chipper valt onder de uitzondering van artikel 1a, sub ix, van de richtlijn nr. 92/50/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 18 juni 1992, betreffende de coördinatie van procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening (pbEG L209/1). Daardoor is het, zoals in dit geval ook gebeurd is, de aanbestedende dienst toegestaan de opdracht te plaatsen volgens de procedure van gunning via onderhandelingen, zonder voorafgaande bekendmaking van een aankondiging van opdracht. Verwacht wordt dat op termijn het overgrote deel van de passages elektronisch kan worden afgewikkeld. Met de Dienst Wegverkeer wordt gewerkt aan een samenwerkingsverband, waarbij de videobeelden van voertuigen van waaruit niet elektronisch wordt betaald, door deze dienst worden uitgelezen en worden gekoppeld aan de houder van het voertuig. Het vervolgens verzenden van de overzichten met het te betalen tarief naar aanleiding van de gemaakte passages, alsmede de telefonische helpdesk en de afwikkeling van schriftelijke correspondentie, waaronder bezwaarschriften, zal door de rijksbelastingdienst worden verzorgd.

Er moet rekening mee worden gehouden dat in het eerste half jaar na invoering van het spitstarief maatschappelijke weerstand extra handavingsinzet van de rijksbelastingdienst vergt. Controle op de naleving geschiedt door middel van de reguliere betalingscontrole door de rijksbelastingdienst. Voorts zal bij de feitelijke handhaving van de leesbaarheid van kentekens langs de weg de controle hierop geïntensiveerd worden. Binnen het kader van de Algemene wet rijksbelastingen (Awr) zal de sanctie voor niet-betalen van het tarief in beginsel door middel van een administratieve boete kunnen worden afgedaan.

#### *§ 5.2.3. Gevolgen voor de rechterlijke macht*

Vanwege het beperktere aantal betaalpoorten (maximaal 11 locaties voor betaalpoorten voor het spitstarief op het hoofdwegennet en 4 locaties voor het betaalstrooktarief) zijn de gevolgen van invoering van dit wets-

voorstel zeker in de aanvangsfase voor de rechterlijke macht beperkter dan die van het wetsvoorstel rekeningrijden. Het aantal bezwaar- en beroepschriften zal navenant lager zijn. Naar verwachting bedraagt het aantal beroepschriften bij de rechter in de eerste jaren vanaf 2003 circa 500. Het gaat daarbij primair om de fiscale rechter, maar ook om behandeling van rechtsgeschillen door andere rechters. Uitgangspunt bij de raming, die ziet op het spits- en het betaalstrooktarief, is geweest de berekening van de zaaksaantallen bij het wetsvoorstel rekeningrijden. De mogelijkheid bestaat dat de raming na de evaluatie bijgesteld moet worden mede gezien het feit dat er dan meer duidelijk is. Met de hiermee gemoeide kosten is rekening gehouden in de kostenramingen. Nu de handhaving hoofdzakelijk met toepassing van het fiscale traject geschiedt, zal naar verwachting het beroep op de strafrechtelijke handhaving niet omvangrijk zijn.

#### *§ 5.2.4. Gevolgen voor het bedrijfsleven en het milieu*

Zowel het spitstarief als het betaalstrooktarief als het toltarief kunnen effect hebben voor alle categorieën bedrijven en instellingen. Specifiek bij het spitstarief zullen alle categorieën bedrijven en instellingen, voor zover die tijdens de ochtendspits op werkdagen gebruik willen maken van het desbetreffende deel van het wegennet in – in eerste instantie – de Randstad, dan wel van het gebruik daarvan afhankelijk zijn, en voorts werknemers en bezoekers van die bedrijven en instellingen met de maatregel te maken kunnen krijgen.

Afhankelijk van de afweging van de weggebruiker of het te betalen tarief opweegt tegen de te behalen tijdwinst, kan binnen alle categorieën bedrijven en instellingen de last van een betaalstrook- en een toltarief worden gevoeld.

In het bijzonder zullen de mobiliteitstarieven de sectoren transport (vooral de binnenlandse distributie en in mindere mate de internationaal opererende wegvervoerbedrijven), handel en zakelijke en commerciële diensten treffen. Hoewel het voorlopig gaat om betaling wegens het passeren van betaalpoorten in de Randstad, zullen ook bedrijven buiten de Randstad met de mobiliteitstarieven worden geconfronteerd, zodra zij tijdens de spits gebruik maken van een van de trajecten in de Randstad waarop het spitstarief wordt geheven. Naarmate een bedrijf dichterbij de Randstad ligt, is de kans op het geconfronteerd worden met een spitstarief waarschijnlijk groter. Overeenkomstige effecten zullen optreden voor werknemers van en bezoekers van die bedrijven en instellingen. Enerzijds zal het spitstarief vanwege de te betalen bedragen tot kosten voor het bedrijfsleven leiden. Deze kosten zullen in de eerste plaats bestaan uit de kosten van de direct voor het bedrijf afgelegde ritten tijdens de spits. Verwacht mag worden dat werknemers de toegenomen kosten van woon- werkverkeer zullen proberen af te wentelen op de werkgever. Indien een werkgever hierop ingaat, zal dat ook tot extra kosten voor hem leiden en afhankelijk van de wijze waarop de kostenvergoeding plaats vindt van een toename van de administratieve lastendruk. Anderzijds zal het spitstarief ook baten opleveren in de vorm van reistijdbesparingen (iedere tijdwinst van 10 minuten levert een vervoerder per auto circa € 5,5 op) door verminderde congestie tijdens de spits en daarmee ook tot financiële voordelen voor het bedrijfsleven. Naar verwachting zal vooral het wegvervoer en zakelijk verkeer van die baten profiteren. Bedrijven en instellingen kunnen ook met het betaalstrooktarief en op de langere termijn met het toltarief te maken krijgen. Daarbij heeft de weggebruiker een keuze: hij kan gebruik maken van de betaalstrook, c.q. tolvweg, maar kan ook kiezen voor een alternatieve route. Ten aanzien van de overige effecten geldt hetgeen hiervoor ten aanzien van het spitstarief is opgemerkt. Ook de op grond van dit wetsvoorstel op te stellen uitvoeringsregelgeving zal te zijner tijd bezien worden op zijn effecten voor het bedrijfsleven.

In Duitsland wordt een elektronisch systeem uitgewerkt ter vervanging van het zogenaamde Eurovignet. Voorts kan nog gewezen worden op de initiatieven die van de kant van de Europese Commissie op dit beleidsterrein worden ontplooid.

Wat de gevolgen voor de Randstad als (inter)nationale vestigingsplaats voor bedrijven betreft kan worden aangesloten bij conclusies van het Nederlands Economisch Instituut in het begin jaren negentig uitgevoerde onderzoek «Effecten van tolheffing op de bedrijvigheid in de Randstad» (1991). Hierin wordt geconcludeerd dat in (inter)nationaal perspectief de bereikbaarheid over de weg door de industrie en distributiesector in veel gevallen als één van de kritische locatiefactoren wordt gezien. De algemene mening is dat de positie van Nederland als – poort van Europa – niet wordt bedreigd. De kwaliteit van de bereikbaarheid wordt hierbij van groter gewicht geacht dan de kosten ervan.

Naar verwachting zal het spitstarief tot gevolg hebben dat de mobiliteit, uitgedrukt in autokilometers, licht zal dalen en daarmee ook het energieverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen. Voorts mag verondersteld worden dat het verminderen van het herhaald optrekken – dat veelal een kenmerk is van fileverkeer – een gunstig effect heeft op het brandstofverbruik en de emissies. Naar verwachting zal de invoering van het betaaltstrooktarief en het toltarief een neutraal tot positief effect hebben op de vraag naar wegcapaciteit.

## **§ 6. Regionale mobiliteitsfondsen**

Naast de introductie van de mobiliteitstarieven en de extra investeringen in de hoofdinfrastructuur van wegen en spoorwegen zijn in het kader van een samenhangende benadering additionele regionale maatregelen nodig. Een belangrijk onderdeel van dit wetsvoorstel ziet dan ook op de regionale mobiliteitsfondsen. Reeds enige tijd is een beweging in gang gezet – maar nog niet afgerond – om de bemoeienis «vanuit Den Haag» met de financiering van nieuwe infrastructuur van decentrale overheden terug te dringen. Het BOR voorziet daarom mede in de vorming van regionale mobiliteitsfondsen. Deze fondsen kunnen worden gezien als een stap op weg naar verdere decentralisatie, zoals die ook in het in voorbereiding zijnde NVVP wordt ontwikkeld. De daarin vervatte voorstellen beogen echter een verdergaande decentralisatie en integratie van specifieke uitkeringen voor verkeer- en vervoer dan in het BOR wordt beoogd.

In dit wetsvoorstel – dat voorafgaat aan de vaststelling van het NVVP – is voor een model gekozen dat recht doet aan het streven naar bundeling van regionale middelen voor verkeer en vervoer, ook in niet-kaderwetgebieden, en tegelijkertijd voor de bestuurlijke vormgeving zoveel mogelijk aansluit bij huidige en toekomstige bestuurlijke verantwoordelijkheden van provincies, kaderwetbesturen en gemeenten. De bestaande bevoegdheden van deze overheden inzake planning en besluitvorming over verkeer en vervoer worden onverlet gelaten.

De ervaring van de laatste jaren, zoals bijvoorbeeld bij het fileplan Rotterdam en in het samenwerkingsverband Houd de Noordelijke Randstad Bereikbaar, heeft geleerd, dat regionale samenwerking tussen de verschillende overheden en met maatschappelijke partners een conditio sine qua non is voor congestiebestrijding en verbetering van de leefbaarheid in en rond de grote steden. Het is van belang dat de bestuursorganen die bij de aanpak van de problematiek betrokken zijn, beschikken over de daarvoor benodigde taken, bevoegdheden en middelen. Zij kunnen immers het best beoordelen binnen welke samenhang regionale investeringen voor nieuwe wegen ten behoeve van de regio kunnen plaatsvinden – men denke bijvoorbeeld aan de samenhang met bestaand en nieuw openbaar vervoer.

Vanuit die gedachte wordt in dit wetsvoorstel de vorming van regionale



mobiliteitsfondsen bevordert. Een dergelijk fonds, gevoed met «eigen», regionale middelen naast een eventuele rijksbijdrage (in de toekomst bijvoorbeeld in de vorm van de GDU), kan de extra inspanning waar de regionale congestieproblematiek om vraagt, concentreren en de transparantie van de totale investering verhogen. Tevens wordt met die middelen op regionaal niveau de economische structuur van ons land versterkt. Het gaat bij regionale maatregelen als waarvan hier sprake is, bijvoorbeeld om de flankerende maatregelen die alternatieven bieden voor het autoverkeer en in de sfeer van ketenmobiliteit zoals fietspaden, busverbindingen, transferia, carpoolplaatsen en andere lokale en regionale infrastructuur en vervoersdiensten. Deze voorzieningen zijn immers van belang voor de effectiviteit van het spitstarief.

Het wetsvoorstel laat ruimte bij de vormgeving van de mobiliteitsfondsen. In de vier grote stedelijke centra zijn de besturen van de openbare lichamen volgens de Kaderwet bestuur in verandering de voor de hand liggende beheerders van de fondsen, onverminderd de mogelijkheden tot samenwerking met andere gemeenten, bijvoorbeeld zij die direct met voorzieningen voor de inning van het spitstarief worden geconfronteerd. Buiten de Randstad kan evenzeer een provincie of gemeente als fondsbeheerder optreden. Dit wetsvoorstel biedt geen vormvoorschriften noch een omschrijving van de geografische spreiding van een fonds. Bestuurlijke samenwerking kan op verschillende wijzen vorm krijgen, zolang sprake is van samenhang in verkeers- en vervoerskundig opzicht.

De eigen middelen van de regio kunnen bestaan in de opbrengst van het spitstarief met betrekking tot het onderliggend wegennet, dat ten goede komt aan de betrokken wegbeheerder. Het ligt in de lijn der verwachtingen dat deze de opbrengsten (mede) zal doen toekomen aan het desbetreffende regionale mobiliteitsfonds. Ook andere opbrengsten afkomstig van de mede-overheden kunnen in de regionale mobiliteitsfondsen worden gestort. De middelen uit het fonds zullen binnen de wettelijke kaders worden ingezet voor de regionaal prioritaire projecten voor infrastructuur en openbaar vervoer met als hoofddoel het bieden van alternatieven voor die wegen waar congestie heerst en een spitstarief wordt ingevoerd. Een voorbeeld van zo'n wettelijk kader vormen de voorschriften van de gebundelde doeluitkering in het Besluit Infrastructuurfonds, dat bestedingsvoorschriften kent die beperkter kunnen zijn dan die van een regionaal mobiliteitsfonds.

Behalve met eigen middelen kan het fonds gevoed worden door een rijksbijdrage. Besloten is dat een rijksbijdrage wordt toegekend aan de vier regio's in de Randstad. Hier is de congestieproblematiek het grootst en concentreren zich de in het BOR aangekondigde infrastructurele projecten. Over de uitwerking van deze zogenoemde bereikbaarheidspakketten zijn dit najaar bestuursovereenkomsten met de regio's Amsterdam, Den Haag en Rotterdam gesloten ter uitwerking van de lijnen die in het BOR zijn uitgezet (Kamerstukken II 2000/2001, 27 165, nr. 11). De voorwaarden voor een rijksbijdrage zullen bij algemene maatregel van bestuur nader worden geregeld. Een van de voorwaarden zal de invoering van het spitstarief voor die regio zijn. De bijdrage zal gelijk zijn aan de desbetreffende opbrengst van het spitstarief op rijkswegen. Voor die regio's zal het Rijk bovendien het bedrag dat de mede-overheden inbrengen, eenmalig verdubbelen met ten hoogste 250 miljoen gulden per regio. Deze betalingen zullen in de periode tot en met 2003 geschieden naar gelang van de inbreng van de mede-overheden, zodat de regionale bereikbaarheidspakketten tijdig kunnen worden uitgevoerd. Door deze constructie ontstaat een stevige, niet vrijblijvende basis voor samenwerking. De omvang van het fonds wordt immers mede bepaald door de eigen bijdrage van de betrokken partijen én de mate waarin mobiliteitstarieven worden geïntroduceerd.

Later zullen daar mogelijke andere geldstromen aan kunnen worden toegevoegd, als de decentralisatie conform de beleidsvoornemens verder

vorm krijgt. De beheersvorm van die geldstromen zal dan overigens, zoals reeds aangegeven, naar verwachting opnieuw worden uitgewerkt. Denkbaar is dat de fondsen daarin zullen opgaan.

Het wetsvoorstel legt tenslotte vast dat het regionaal mobiliteitsfonds bestemd is voor infrastructurele maatregelen en vervoersdiensten. De middelen in het fonds kunnen daarmee niet voor andere gemeentelijke en provinciale taken worden ingezet.

## *§ 7. Financiële gevolgen van het wetsvoorstel*

### *§ 7.1. Bekostiging regionale mobiliteitsfondsen*

Bij invoering van het spitstarief zal aan de regio's in de Randstad die deelnemen aan de uitvoering van het BOR, een extra rijksbijdrage worden verstrekt als verdubbeling van de eigen regionale bijdragen, van ten hoogste f 250 mln. per startende regio. De rijksbijdragen aan deze vier regionale mobiliteitsfondsen in de Randstad worden gedekt uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES).

Daarnaast kunnen andere inkomsten zoals bijv. parkeergelden, in de fondsen worden gestort. In totaal gaat het daarmee bij de fondsen om een rijksbijdrage van circa f 1 mld. De fondsen worden voornamelijk voor regionaal openbaar vervoer van belang. Uitgangspunt bij de afspraken is dat 2/3 van de fondsen voor openbaar vervoer wordt bestemd. Dat lijkt ons een evenwichtige impuls van overheidszijde in verhouding tot de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Voorts zal een bedrag gelijk aan de opbrengsten op het hoofdwegennet, worden gestort in de in aanmerking komende mobiliteitsfondsen in de vier grootstedelijke regio's in de Randstad tot en met 2010. Naar voorlopige ramingen betreft dit een bedrag van f 90 mln per jaar.

### *§ 7.2. Kosten invoering spitstarief*

In het Infrastructuurfonds (art 03.05) is nu een bedrag opgenomen van totaal circa f 1,5 mld. Dit behelst alle kosten (voorbereiding, realisatie en exploitatie) t/m 2010 bij de oorspronkelijk gedachte gefaseerde invoering van rekeningrijden (eerst in één regio, na twee jaar in alle regio's). Hierin zijn opgenomen alle kosten voor totaal 74 betaalpoorten (portalen met apparatuur op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet), de apparatuur voor in de auto, de datacommunicatie, de back-office (rijksbelastingdienst), informatiepanelen ter plaatse van de betaalpoorten en ook sluipverkeerwerende maatregelen op het onderliggende wegennet.

Nu bij het spitstarief een andere wijze van gefaseerde invoering wordt beoogd, is voor de uitwerking het volgende van belang. Op basis van het overleg met de regio's wordt nu uitgegaan van ten hoogste 11 betaalpoorten op het hoofdwegennet en ten hoogste enkele op het onderliggende wegennet die ook voor rekening van het Rijk komen, indien de decentrale wegbeheerders voor deze optie kiezen. Op basis van de op 12 oktober 2000 getekende bestuursovereenkomsten wordt op dit moment de raming geactualiseerd.

Globaal schatten wij de kosten voor de proeven gedurende twee jaar (2002–2004) als volgt:

---

voorbereiding t/m 2002	f 200 mln
vaste bouwkosten (betaalboxen in auto's, data infrastructuur, back-office)	f 130 mln
variabele bouwkosten (betaalpoorten, sluipverkeerwerende maatregelen; kosten variëren per regio: 20 tot 40 mln per regio)	f 120 mln
exploitatie voor een periode van twee jaar	f 100 mln
totaal eerste fase	f 550 mln

---

### *§ 7.3. Opbrengsten spitstarief*

Bij de nu voorgestelde opzet zal ook de oorspronkelijk geraamde opbrengst van rekeningrijden bij de invoering van het spitstarief veranderen. Tijdens de eerste twee jaar zal waarschijnlijk een opbrengst gegenereerd kunnen worden van jaarlijks ten hoogste f 90 mln op het hoofdwegennet en ten hoogste enkele miljoenen op het onderliggende wegennet. Hierbij wordt uitgegaan van maximaal 11 betaalpoorten op het hoofdwegennet en een beperkt aantal betaalpoorten op het onderliggende wegennet. Zoals reeds eerder gemeld komen de opbrengsten van het spitstarief op het onderliggende wegennet ten goede van de betrokken wegbeheerders.

Bij de huidige opzet zal de opbrengst waarschijnlijk tijdens de periode in 2003 en 2004 f 90 mln gulden op het hoofdwegennet (dit bij 11 betaalpoorten op het hoofdwegennet) bedragen. De opbrengst op het onderliggende wegennet is afhankelijk van het aantal betaalpoorten en zal naar verwachting enkele miljoenen bedragen.

### *§ 7.4. Kosten en opbrengsten eerste twee jaar betaalstrooktarief<sup>1</sup>*

De integrale projectkosten worden op dit moment geraamd op f 40 mln per locatie, mede afhankelijk van de locaties die gekozen worden. De kosten komen voor rekening van de rijksoverheid. De kosten van installeren en exploitatie van het heffings- en inningsstelsel voor die periode worden op f 6 mln per locatie geschat. Deze kosten zijn verwerkt in de kostenraming voor het spitstarief die in 7.3 gegeven is.

De opbrengsten worden geschat op f 10 tot f 20 mln per jaar; zij komen ten goede aan de regionale mobiliteitsfondsen.

### *§ 7.5. Omzetbelasting*

Het Europese Hof van Justitie heeft op 12 september 2000 een aantal arresten inzake de heffing van BTW over tol gewezen. In die arresten zijn eerdere opvattingen inzake overheidsprestaties en BTW bevestigd. Op basis van artikel 4, vijfde lid, van de Zesde BTW-richtlijn zijn publiekrechtelijke lichamen niet belastingplichtig voor diensten onder bezwarende titel die zij als overheid verrichten. Een publiekrechtelijk lichaam is wel belastingplichtig voor een dienst onder bezwarende titel die als overheid wordt verricht, indien de behandeling als niet-belastingplichtige leidt tot concurrentievervalsing van enige betekenis. De werkzaamheden die door een publiekrechtelijk lichaam als overheid worden verricht, zijn de werkzaamheden die door dat publiekrechtelijk lichaam worden verricht in het kader van het specifiek voor dat lichaam geldende juridische regime, met uitsluiting van de werkzaamheden die het verricht onder dezelfde juridische voorwaarden als particuliere economische subjecten.

Dit heeft de volgende consequenties voor de mobiliteitstarieven: de mobiliteitstarieven worden altijd in rekening gebracht door publiekrechtelijke lichamen, in casu het Rijk en de wegbeherende mede-overheden. Private (rechts)personen beschikken op basis van dit wetsvoorstel niet over mogelijkheden om de mobiliteitstarieven in te stellen en anders dan namens publiekrechtelijke lichamen van weggebruikers te vorderen. Dit laat onverlet dat omzetbelasting verschuldigd kan zijn in de verhouding tussen wegbeheerder en ondersteunende privaatrechtelijke rechtspersoon. Met betrekking tot de mobiliteitstarieven verrichten het Rijk en de wegbeherende mede-overheden louter werkzaamheden als overheid. Het niet belasten van de mobiliteitstarieven leidt niet tot concurrentievervalsing van enige betekenis.

Er behoeft gezien het bovenstaande over de mobiliteitstarieven geen omzetbelasting in rekening te worden gebracht.

<sup>1</sup> De tarieven voor betaalstrook en tol worden verwerkt als behorend tot de categorie niet-belastingonvangsten.

## ARTIKELSGEWIJS

### *Artikel 1*

In dit wetsvoorstel wordt de basis gelegd voor mobiliteitstarieven, te weten het spitstarief, het betaalstrooktarief en het toltarief. Voor de uitvoering van deze wet lijkt het verstandig de in de praktijk en de jurisprudentie bij de uitvoering van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 ontwikkelde omschrijving van voertuigen ook voor deze wet te gebruiken. De verschillende mobiliteitstarieven hebben ter wille van de eenvoud het passeren van een betaalpoort met een motorrijtuig als gemeenschappelijk onderdeel. Ook in de juridische vormgeving van de heffing neemt de betaalpoort een centrale plaats in. Zo wordt de plicht tot het betalen van een mobiliteitstarief verbonden aan het rijden op de weg passeren van een betaalpoort met een motorrijtuig.

### *Artikel 2*

De in dit wetsvoorstel opgenomen mobiliteitstarieven kunnen alleen worden geheven op de wegen die een onderdeel vormen van het publieke domein, te weten de wegen die openbaar zijn in de zin van de Wegenwet; dat zijn immers de wegen waarvoor publiekrechtelijke lichamen verantwoordelijkheden dragen op het punt van instandhouding, gebruiksmogelijkheden en ordening in het gebruik.

### *Artikel 3*

De betaalpoort neemt – als hiervoor gezegd – bij de heffing van de mobiliteitstarieven een centrale plaats in. De Minister van Verkeer en Waterstaat wijst in overeenstemming met de Ministers van Financiën en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de plaats van een betaalpoort aan en geeft daarbij aan voor welk tarief en voor welke rijrichting die betaalpoort is bestemd. Dit geldt voor de betaalpoorten op de wegen in beheer bij het Rijk. Voor de wegen in beheer bij decentrale overheden wijst het bestuur van het betrokken openbaar lichaam dat verantwoordelijk is voor het wegbeheer de betaalpoort aan. Met het oog op de coördinerende verantwoordelijkheid voor de wegzorg en vanwege effecten voor het aangrenzende wegennet is voorzien in een ministeriële goedkeuring van het desbetreffende besluit. De gronden voor weigering van de goedkeuring zijn in de wet opgenomen. De weigeringsgrond in het tweede lid, onder a, vloeit voort uit de verantwoordelijkheid van de betrokken ministers voor een juiste uitvoering van deze wet. Bij de weigeringsgrond onder b zal het bijvoorbeeld kunnen gaan om de aanwijzing van een betaalpoort op een gemeentelijke weg, terwijl valt te verwachten dat de heffing ter plaatse gepaard zal gaan met aanzienlijk sluipverkeer over een nabijgelegen rijksweg. Ook kan worden gedacht aan de situatie dat op een gemeentelijke weg die door drie gemeenten loopt, elk van de gemeenten een plaats voor een betaalpoort wil aanwijzen. In zulke gevallen dient het goedkeuringsinstrument te waarborgen dat in goed overleg tot een optimale oplossing wordt gekomen. Ook andere verkeerskundige effecten kunnen daarbij een rol spelen. Op basis van het derde lid kan een betaalpoort voor een zelfde rijrichting slechts voor één mobiliteitstarief worden aangewezen. Het passeren van een betaalpoort met een motorrijtuig in een bepaalde rijrichting kan dus slechts leiden tot de verschuldigdheid van een van de drie mobiliteitstarieven.

### *Artikel 4*

Dit artikel regelt de heffingsplicht en het tijdstip waarop de verschuldigd-

heid van een mobiliteitstarief ontstaat. Indien een ander dan de houder het motorrijtuig op het tijdstip dat het heffingsplichtige feit van een mobiliteitstarief zich voordoet, feitelijk ter beschikking heeft, is toch de houder van het motorrijtuig het mobiliteitstarief verschuldigd. Voor een toelichting op het heffingsplichtige feit voor de onderscheidenlijke mobiliteitstarieven wordt verwezen naar de toelichting op de artikelen 10, 17 en 22. De houder van een in Nederland gekentekend motorrijtuig is degene op wiens naam het kenteken van het motorrijtuig is gesteld in het Nederlandse kentekenregister. Voor een in het buitenland geregistreerd motorrijtuig is de houder degene op wiens naam het kenteken is gesteld in het register van het desbetreffende land. Voor zover motorrijtuigen niet zijn voorzien van elektronische apparatuur ten behoeve van elektronische betaling op de voet van artikel 6, derde lid, zal het verschuldigde mobiliteitstarief op de voet van artikel 6, eerste en tweede lid, op andere dan elektronische wijze moeten worden betaald. Bij het passeren van een betaalpoort met een motorrijtuig wordt – in geval van niet-elektronische aangifte – slechts het kenteken van dat motorrijtuig vastgelegd en niet de persoonsgegevens van degene die het motorrijtuig feitelijk ter beschikking heeft. Bij elektronische aangifte zal het unieke purse-ID, het unieke chipcardnummer, worden geregistreerd. Deze registratie is enerzijds noodzakelijk voor adequate preventie en bestrijding van fraude, anderzijds om de garantie van saldo-herstel bij een defecte chipcard gestand te kunnen doen. De belastingdienst zal in principe niet over deze gegevens beschikken. Bij betwisting van een door de kaarthouder ontvangen rekening, zal het op nadrukkelijk verzoek van de chipcardhouder mogelijk zijn dat door de chipcardorganisatie gegevens aan de belastingdienst ter beschikking worden gesteld. De belastingdienst zal een registratie bijhouden van dergelijke aanvragen. De gegevens zullen door de belastingdienst alleen maar gebruikt mogen worden voor het doel waarvoor ze ter beschikking worden gesteld, namelijk het kunnen vaststellen van het juiste bedrag. Voor zowel elektronische aangifte als niet-elektronische aangifte zullen daarnaast op basis van de Wet bescherming persoonsgegevens de nodige voorzieningen worden getroffen met betrekking tot inzage van de geregistreerde en het niet langer dan noodzakelijk vastleggen van de geregistreerde gegevens.

Met betrekking tot een motorrijtuig waarvoor geen kenteken is opgegeven, is ingevolge het derde lid, onder c, de heffingsplichtige degene die het motorrijtuig bestuurt op het tijdstip dat daarmee een betaalpoort wordt gepasseerd. Met een motorrijtuig waarvoor geen kenteken is opgegeven, wordt uitsluitend bedoeld op motorrijtuigen waarvoor geen kenteken is opgegeven, maar wel had moeten zijn opgegeven.

Op basis van het vierde lid ontstaat er geen verschuldigdheid van mobiliteitstarieven voor motorrijtuigen die niet behoeven te zijn voorzien van een kenteken. Het derde lid, onder c, is immers niet van toepassing op een zodanig motorvoertuig, en er is geen houder aangewezen.

Naar verwacht mag worden zal als gevolg van de op 1 februari 2000 in werking getreden Wet van 6 oktober 1999, houdende wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 met betrekking tot de afgifte en inname van kentekenplaten (GAIK), het valselijk gebruik van kentekenplaten worden teruggedrongen. Mocht desondanks de kentekenhouder op zijn rekening-overzicht een passage aantreffen die met zijn voertuig niet is uitgevoerd, dan kan hij in dat geval overeenkomstig de vrije bewijsleer aannemelijk maken dat van een vals kenteken gebruik is gemaakt.

#### *Artikel 6*

In dit artikel zijn de voorschriften voor de aangifte en de betaling neergelegd. De heffing van een in een tijdvak van bijvoorbeeld een kwartaal verschuldigd geworden mobiliteitstarief, dat niet op de voet van artikel 6, derde lid, op elektronische wijze is aangegeven en voldaan, geschiedt op

basis van artikel 6, eerste lid, bij wege van voldoening op aangifte. De voldoening op aangifte is de heffingstechniek die geregeld is in hoofdstuk IV van de Awr. Op basis van het tweede lid wordt bij de heffing bij wege van voldoening op aangifte het passeren van een of meer betaalpoorten in een tijdvak aangemerkt als het doen van aangifte met betrekking tot dat tijdvak. Op deze wijze wordt voorkomen dat de heffingsplichtige een papieren aangifte moet invullen. Aan de heffingsplichtige wordt een overzicht gezonden met het oog op de betaling van het over het tijdvak verschuldigd geworden mobiliteitstarief. Op basis van artikel 19, eerste lid, van de Awr moet het over een tijdvak verschuldigd geworden mobiliteitstarief binnen een maand na het einde van dat tijdvak worden betaald. De tijdvakken voor het spitstarief en het betaalstrooktarief worden op basis van artikel 19, tweede lid, onder a, van de Awr, bij regeling van de Minister van Financiën vastgesteld. Te denken valt aan het kwartaal als periode voor een tijdvak. Het tijdvak voor het toltarief wordt op basis van artikel 24, eerste lid, van deze wet in verbinding met artikel 19, tweede lid, onder a, van de Awr, door de exploitant van de weg vastgesteld.

De heffingsplichtige kan op grond van artikel 24 van de Awr een bezwaarschrift indienen tegen het mobiliteitstarief dat door hem op aangifte is voldaan. De verschuldigd geworden mobiliteitstarieven die door de heffingsplichtige geheel of gedeeltelijk niet zijn betaald, kunnen worden nageheven bij wege van naheffingsaanslag. Ingevolge artikel 23, eerste lid, van de Awr, kan de heffingsplichtige tegen een hem opgelegde naheffingsaanslag een bezwaarschrift indienen.

Op basis van artikel 6, derde lid, kan een verschuldigd geworden mobiliteitstarief ook op elektronische wijze worden aangegeven en voldaan. Dit is mogelijk, indien het motorvoertuig is voorzien van een betaalbox. In het geval van heffing van elektronische wijze geschiedt de aangifte door het in werking stellen van op de betaalpoort aanwezige betalingsapparatuur. Deze betalingsapparatuur zorgt tevens voor een gelijktijdige vermindering van het saldo op de in de voertuigapparatuur aanwezige chipkaart (de voldoening). Op basis van artikel 24 van de Awr kan tegen het bedrag dat als mobiliteitstarief is voldaan, een bezwaarschrift worden ingediend bij de inspecteur.

Het derde lid bevat daarnaast de basis voor nadere regeling van administratieve en andere kwesties ter zake van de mobiliteitstarieven.

Indien de apparatuur in het motorrijtuig of de betalingsapparatuur niet correct functioneert, dan wel om andere redenen de transactie niet tot stand is gekomen, moet het verschuldigd geworden mobiliteitstarief op aangifte worden voldaan op de voet van artikel 6, eerste lid.

#### *Artikel 7*

Bij het verlenen van vrijstelling valt te denken aan auto's die worden gebruikt door politie en brandweer, het openbaar vervoer, en voor het vervoer van zieken en gewonden en hulpdiensten als de wegenwacht.

#### *Artikel 8*

Het verschuldigd geworden mobiliteitstarief dat geheel of gedeeltelijk niet is betaald, kan op basis van artikel 20 van de Awr worden nageheven. Zowel om uitvoeringstechnische redenen als om de veelal geringe hoogte van het na te heffen mobiliteitstarief is het wenselijk bij de wettelijke omvang van de bestuurlijke boete geen gradatie naar verwijtbaarheid aan te brengen. Daartoe wordt artikel 67f van de Awr buiten toepassing gelaten.

Op basis van artikel 67c van de Awr kan in het geval van naheffing aan de schuldenaar van een mobiliteitstarief een bestuurlijke boete worden opgelegd van ten hoogste f 10 000. De hoogte van de boete wordt conform de

in het Besluit Bestuurlijke Boeten Belastingdienst 1998 neergelegde regels vastgesteld.

#### *Artikel 9*

Dit artikel dient verschillende doelen. Zo is de weggebruiker die over een boordcomputer beschikt, ermee gediend tijdig zijn apparaat geschikt te maken voor de betaling met een kaart, voorzien van voldoende saldo. Ook degene die wil kiezen voor het gebruik van een betaalstrook, of die juist wil kiezen voor het niet gebruiken van een betaalstrook, moet tijdig op de hoogte zijn van de keuze die moet worden gemaakt. Voorts is voor het slagen van de met het spitstarief beoogde regulering informatie aan aspirant-weggebruikers essentieel.

#### *Artikel 10*

Op basis van het tweede lid kan een decentrale wegbeheerder een spits-tarief instellen ter zake van het passeren van betaalpoorten op wegen die bij hem in beheer zijn. De decentrale wegbeheerder moet het spitstarief op basis van artikel 220 van de Provinciewet, artikel 216 van de Gemeen-tewet of artikel 110 van de Waterschapswet instellen bij verordening. De verschuldigdheid van het spitstarief van een decentrale wegbeheerder kan zich pas voordoen, nadat op een bij hem in beheer zijnde weg een of meer betaalpoorten voor het spitstarief zijn geplaatst. De Ministers van Verkeer en Waterstaat, van Financiën en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Orde-ning en Milieubeheer dienen goedkeuring te verlenen aan het besluit van de decentrale wegbeheerder tot aanwijzing op basis van artikel 3 van de betaalpoorten voor het spitstarief.

#### *Artikel 11*

Uitsluitend indien sprake is van structurele congestie, is het mogelijk om voor het spitstarief een betaalpoort te plaatsen. Het gaat dan om plaatsing op de betrokken weg zelf, een weg die daarmee in verbinding staat of een weg die in dezelfde verbinding voorziet. Deze formulering is mede gekozen vanwege de verkeerskundige aspecten die zich voordoen bij de exacte plaatsing van een betaalpoort. Het kan dan bijvoorbeeld nodig zijn dat de poort wordt geplaatst op een weg die aansluit op de weg waar zich structurele congestie voordoet.

Bij structurele congestie gaat het om files die zich niet-incidenteel voor-doen, zoals die ten gevolge van een ongeval of onderhoud aan de weg. Ten aanzien van het structurele karakter is voorts de stijging van het aan-tal keren dat zich op een weg een file voordoet, de file-zwaarte (= lengte vermenigvuldigd met de duur van de file) en de congestie-uren (= verlies-tijd per auto vermenigvuldigd met het aantal auto's dat hinder van congestie ondervindt) van groot belang. Een structurele file heeft dan betrekking op een situatie met als oorzaak van de vertraging een hoger verkeersaanbod dan de structurele capaciteit van betreffende wegdelen op een bepaald traject. Daarbij leidt de discrepantie tussen verkeersvraag en -aanbod tot een daling van de afwikkelingsnelheid tot onder de 50 kilo-meter per uur gedurende perioden van minstens twee aaneengesloten minuten. Tevens dienen deze situaties op het desbetreffende traject voor te komen op meer dan 128 dagen per jaar.

In onderdeel b is bepaald dat indien in dezelfde verbinding is voorzien als een weg met structurele congestie daar eveneens een spitstarief kan worden geheven. Deze bepaling houdt in dat ook indien in een onderdeel van die verbinding is voorzien, het opleggen van een spitstarief is toege-staan.

### *Artikel 12*

Het verschuldigde bedrag per passage voor het spitstarief wordt bij regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën vastgesteld. Het door de ministers vastgesteld verschuldigd bedrag per passage kan per betaalpoort voor het spitstarief verschillen. Het maximum kan ingevolge het derde lid niet meer bedragen dan € 4. Voors hands gaan de gedachten uit naar een bedrag per passage van € 3,5 bij betaling op niet-elektronische wijze en van € 2,5 bij betaling op elektronische wijze. Op basis van het vijfde lid bedraagt het tarief per passage bij elektronische voldoening op aangifte minder dan bij voldoening op aangifte op de voet van artikel 6, eerste lid. De tariefhoogte moet op basis van het tweede lid zodanig zijn bepaald dat deze naar verwachting leidt tot een vermindering van de congestie op de wegen. Afhankelijk van het congestiepatroon op de wegen kan het spitstarief per passage per tijdsperiode van een dag verschillend worden vastgesteld.

### *Artikel 13*

Ingevolge dit artikel wordt voor elke betaalpoort afzonderlijk vastgesteld van wanneer af die voor het eerst in bedrijf zal komen. Afhankelijk van het congestiepatroon op de weg in kwestie, zal kunnen worden bepaald op welke dagen van het jaar en daarbinnen tijdens welke tijdsperiodes zal worden geheven.

### *Artikel 15*

Bij dit artikel kan gedacht worden aan de situatie waarin iemand een motorrijtuig gedurende een of meer maanden al of niet tegen betaling ter beschikking heeft gekregen van degene op wiens naam het voor het motorrijtuig opgegeven kenteken in het kentekenregister is gesteld. In artikel 8 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 is voor de motorrijtuigenbelasting een soortgelijke regeling opgenomen.

Het ingevolge het eerste lid, onderdeel a, als houder aanmerken kan alleen geschieden op gezamenlijk verzoek van die ander en van degene op wiens naam het voor het motorrijtuig opgegeven kenteken is gesteld. In bijzondere gevallen kan op basis van het eerste lid, onderdeel b, ter verzekering van de heffing degene die het motorrijtuig feitelijk en niet geheel voorbijgaand ter beschikking heeft, zonder een daartoe strekkend verzoek door de inspecteur worden aangemerkt als houder.

Op basis van het tweede lid neemt de inspecteur de beslissingen, bedoeld in het eerste lid, bij voor bezwaar vatbare beschikking. Op basis van artikel 23 van de Awr kan tegen deze beslissingen een bezwaarschrift worden ingediend en kan tegen de uitspraak op het bezwaarschrift beroep worden ingesteld bij het gerechtshof.

Dit artikel zal zo veel mogelijk worden uitgevoerd in samenhang met de uitvoering van artikel 8 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

### *Artikel 16*

In de toelichting op artikel 9 werd een bepaling over informatieverstrekking toegelicht. In dit artikel wordt aanvullend de voor het spitstarief kenmerkende informatie genoemd.

### *Artikel 17*

In dit artikel wordt het betaalstrooktarief geregeld. Een zogenoemde betaalstrook kan zijn een weg, dan wel een baan of strook van een weg. Met baan wordt bedoeld op een afgescheiden gedeelte van een weg. Een



strook is een niet-fysiek afgescheiden maar wel door belijning aangegeven gedeelte van een baan.

#### *Artikel 18*

Zoals reeds in 2.3 en 5.1 van het algemeen deel van de toelichting is vermeld, is het betaalstrooktarief bedoeld om een snellere doorstroming te bieden aan groepen weggebruikers die bereid zijn voor een kortere reistijd te betalen. De houder van het motorrijtuig heeft anders dan bij het spitstarief wel de keuze tussen niet betalen of betalen voor een vlottere doorstroming. Op basis van het eerste lid, wordt dan ook per betaalpoort voor het betaalstrooktarief bepaald voor welke baan of strook van de weg dat tarief wordt geheven.

In het tweede lid is omwille van de keuzemogelijkheid voor de houder van het motorrijtuig neergelegd dat niet alle banen van een weg of alle stroken van een weg in dezelfde richting voor het betaalstrooktarief kunnen worden aangewezen.

#### *Artikelen 19 en 20*

Op basis van artikel 19, eerste lid, moet het tarief per passage een zodanige hoogte bezitten dat een goede doorstroming op de baan of de strook van de weg voor het betaalstrooktarief naar verwachting bereikt kan worden. Dit betekent dat het tarief per passage afhankelijk van de verkeersintensiteit op de baan of strook van de weg zal variëren. Het tarief per passage van de betaalpoort zal dus dagelijks vele malen wijzigen. Het betaalstrooktarief per passage is ingevolge artikel 19, tweede lid, afhankelijk van de verkeersintensiteit. Daarbij zal gekeken worden naar de op basis van historische gegevens verwachte verkeersintensiteit of de actuele verkeersintensiteit. Het tarief per passage varieert derhalve per tijdsperiode en per betaalpoort voor het betaalstrooktarief. De doelstelling van de grotere doorstroming kan door middel van de bij algemene maatregel van bestuur gestelde nadere regels vorm en inhoud krijgen. Op basis van de nadere regels behoort bij een bepaalde verkeersintensiteit een tarief per passage, zonder dat daaraan nog een nader besluit, als bedoeld in artikel 1:3, eerste lid, onder a, van de Algemene wet bestuursrecht, ten grondslag ligt.

Het betaalstrooktarief mag het in artikel 19, derde lid, vastgestelde maximum van € 7 niet overschrijden.

Aangezien het tarief per passage per tijdsperiode sterk kan variëren, is het van groot belang dat het tijdstip waarop de betaalpoort voor het betaalstrooktarief wordt gepasseerd, met het bijbehorende tarief wordt vastgelegd op gegevensdragers, die worden bewaard.

#### *Artikel 22*

Op basis van het eerste lid wordt er van rijkswege een toltarief geheven ter zake van het passeren met een motorvoertuig van voor het toltarief aangewezen betaalpoorten op rijkswegen. De andere overheden kunnen bij verordening een toltarief instellen ter zake van het passeren met een motorrijtuig van voor het toltarief aangewezen betaalpoorten op wegen die bij die openbare lichamen in beheer zijn.

Voor de goede orde merken wij op dat ingevolge artikel 2 dit wetsvoorstel slechts van toepassing is op wegen die openbaar zijn in de zin van de Wegenwet. Het vragen van betaling op niet-openbare wegen (zoals in pretparken of op andere private wegen) wordt niet bestreken door dit wetsvoorstel.

### *Artikel 23*

Zoals in 2.3 van het algemeen deel van de toelichting is vermeld, wordt het toltarief vooral beoogd voor gevallen met gedeeltelijke bekostiging van nieuwe wegen met PPS-constructies. Hier is dan ook bepaald dat de betaalpoorten voor het toltarief gelegen moeten zijn op weginfrastructuur die na 31 december 2001 is opengesteld voor het verkeer.

Daarnaast bevat deze bepaling de mogelijkheid om ook op andere wegen of banen een toltarief in te voeren, doch uitsluitend voor zover er een samenhang bestaat met de nieuwe infrastructuur waar een toltarief wordt geheven. Deze verruiming is opgenomen om redenen van verkeerskundige en andere aard, daaronder mede begrepen de effectiviteit van de heffing. Daarnaast is niet minder van belang dat er vanwege de samenhang met tolwegen en het tot ontwikkeling komen van publiek-private samenwerking en de in dat kader te maken afspraken tussen publieke en private partijen, redenen kunnen zijn om ook op bestaande wegen tot tolheffing over te gaan. Het kan wenselijk zijn om op een weg die aansluit op of in dezelfde verbinding voorziet als een nieuwe tolweg, een betaalpoort te plaatsen. Gelet op deze omstandigheid is in het tweede lid verze-kerd dat de Tweede Kamer wordt betrokken bij de algemene maatregel van bestuur waarin een dergelijke weg of baan wordt aangewezen.

### *Artikelen 24*

Voor elke betaalpoort wordt op basis van artikel 24 door het wegbehe-rende openbare lichaam van de desbetreffende weg vastgesteld, vanaf welk moment die gaat werken en hoe hoog het toltarief per passage bedraagt. De hoogte van het verschuldigd bedrag per passage kan per tijdsperiode waarbinnen door de betaalpoort wordt gereden, op een verschillend bedrag worden vastgesteld. Op drukke tijdstippen zal het tarief dan hoger kunnen worden vastgesteld dan bij verkeersluwte.

### *Artikel 26*

Aangezien het van belang wordt geacht dat de gebruiker van de tolweg niet met een veelheid van betalingssystemen wordt geconfronteerd, is de Minister van Verkeer en Waterstaat de bevoegdheid verleend regels te stellen inzake de voor elektronische betaling vereiste apparatuur.

### *Artikel 27*

Op grond van het wetsvoorstel is het mogelijk dat er diverse tolweg-beheerders komen. Indien daaraan geen beperkingen zouden worden gesteld, zou de gebruiker van tolwegen met diverse rekeningen van de afzonderlijke tolwegwegbeheerders kunnen worden geconfronteerd en bij vragen, klachten en bezwaren over die rekeningen met diverse instanties. Daarmee zou een onoverzichtelijke situatie voor de tolweggebruiker ontstaan, die wij niet wenselijk achten. Er zal een duidelijk herkenbare instantie dienen te zijn waarbij de gebruiker van een tolweg terecht kan voor informatie, klachten en bezwaren. Ook een eenduidige voorziening voor de ontvangst van de niet-electronische betalingen is van belang. Het wordt aan de gezamenlijke tolwegbeheerders overgelaten om in een dergelijke instantie te voorzien. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld omtrent deze voorziening.

### *Artikel 29*

Deze bepaling maakt het mogelijk ter verzekering van een juiste toepas-sing van de wet nadere regels te stellen ter aanvulling op de in deze wet

geregelde onderwerpen. Deze regels dienen bij algemene maatregel van bestuur te worden gesteld.

De op basis van dit artikel mogelijke regelgeving kan bovendien bijvoorbeeld betrekking hebben op de uitvoeringsregels die wenselijk zijn met het oog op onbedoelde neveneffecten die verband houden met het spits-tarief, zoals bijzondere regels met betrekking tot de bestrijding van sluip-verkeer, of op calamiteiten, zoals op het afzien van heffing in geval van een storing in het elektronische systeem.

### *Artikel 30*

Voor een deel van de uitvoering van het BOR wordt de oprichting van regionale mobiliteitsfondsen nagestreefd. De beslissing over de vorming van een dergelijk fonds wordt aan de decentrale overheden overgelaten. De verantwoordelijkheid voor de vormgeving van het regionaal mobiliteitsfonds en de samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer berust bij een provincie, een kaderwetgebied of een gemeente. Aldus is gewaarborgd dat de afweging geschiedt door overheidsorganisatie met een algemene bestuurstaak, waardoor samenhang met overig (ruimtelijk) beleid kan worden aangebracht. Niet beoogd is dat het Rijk middelen en bevoegdheden aan een nieuw regionaal functioneel bestuursorgaan toedeelt. Aan de decentrale overheden wordt overgelaten of zij een fonds vormen en hoe zij het fonds en de besluitvorming over de besteding van de fondsmiddelen precies willen vormgeven. Wel is uitdrukkelijk de mogelijkheid van rijksbijdragen hier geregeld.

De betrokken overheidslichamen staat het vrij te kiezen welke vorm van samenwerking het meest geschikt is voor de besluitvorming over de besteding van het fonds in de betrokken regio. Dat kan zijn een begrotingspost van een regionaal openbaar lichaam als bedoeld in de Kaderwet bestuur in verandering (kaderwetgebied), een begrotingspost bij een van de betrokken openbare lichamen, in samenhang met een convenant. Ook is denkbaar dat hiertoe een gemeenschappelijke regeling op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen wordt ingesteld. Van belang is dat – hoe ook de vormgeving zal zijn – een bestendige wijze van samenwerking in het leven wordt geroepen. Het initiatief en de verantwoordelijkheid om te komen tot een regionaal mobiliteitsfonds, ligt in beginsel bij een lichaam van algemeen bestuur. Deze kan samenwerking zoeken met andere openbare lichamen in de regio.

Het betrokken openbaar lichaam kan ten behoeve van het fonds een rijksbijdrage ontvangen. Voorwaarde daarbij is het bieden van voldoende samenhang in verkeers- en vervoerskundig opzicht. Voor de kaderwetgebieden geldt dat zij deze samenhang in beginsel reeds kennen. Bij een enkel kaderwetgebied kan het echter voorkomen dat een betaalpoort buiten dat gebied wordt geplaatst, nog los van de belangstelling die bij anderen bestaat om deel te nemen aan het regionaal mobiliteitsfonds. Samenwerking met andere belanghebbende gemeenten en provincie staat derhalve open en is in dergelijke gevallen ook wenselijk. Dit is zowel van belang voor kaderwetgebieden, als voor andere regio's. Ook andere (stedelijke) gebieden, die niet als kaderwetgebied functioneren, kunnen immers belangstelling hebben voor de invoering van een spits-tarief. Omdat de congestieproblematiek om een regionale aanpak vraagt, is gekozen voor een regionaal mobiliteitsfonds dat ook voor niet-kaderwetgebieden een helder financieringsinstrument biedt.

Het tweede lid bevat de basis voor het stellen van nadere voorwaarden en voorschriften alsmede voor de financiële verantwoording over de besteding van de rijksbijdragen aan de regionale mobiliteitsfondsen. Bij financiering van de rijksbijdrage uit het Fonds voor economische structuurversterking (FES), zoals is afgesproken voor de vier regio's in de Randstad, zullen aan die bijdrage voorschriften worden verbonden die uitvoering geven aan de criteria die voor het FES gelden en derhalve besteding

beperken tot infrastructurele voorzieningen. Dit geldt ook voor de verbodsbepaling tot ten hoogste f 250 mln per regio voor de vier fondsen in de Randstad.

#### *Artikel 31*

Het overzicht is onder meer bedoeld om samenhang zichtbaar te maken (en voorts ook te bevorderen) in de oordeelsvorming over de vraag of er een of meer aanvullende besluiten tot stand moeten worden gebracht, houdende aanwijzing van een plaats voor een betaalpoort, en over de vraag of voortzetting of beëindiging van de heffing bij aangewezen betaalpoorten wenselijk is.

#### *Artikelen 32 tot en met 40*

Deze artikelen betreffen het besluit tot aanwijzing van de plaats waar een betaalpoort wordt opgericht en waarbij voorts de rijrichting wordt aangewezen waarvoor een mobiliteitstarief verschuldigd is. De voorbereiding van een zodanig besluit wordt beheerst door de zogenoemde uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.5.6 van de Awb. Indien het wetsvoorstel tot wijziging van die wet in verband met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure tot wet zal zijn verheven (Kamerstukken II 1999/2000, 27 023, nr. 2), ligt het in de bedoeling 3.4 van die wet ter zake van toepassing te verklaren.

Bij toepassing van die procedures zijn de provincie en de gemeente op wier grondgebied de beoogde betaalpoort is gelegen, betrokken.

De bepalingen houden rekening met de situatie dat een gemeente geen medewerking wenst te verlenen aan het realiseren van de betaalpoort. Dit kan zich voordoen doordat men weigert een bestemmingsplan dat niet voorziet in de beoogde bestemming, aan te passen. Het kan ook als men weigert een vergunning die nodig is voor de realisering van het werk, te verlenen. Wat dit laatste betreft valt niet uit te sluiten dat het onder omstandigheden nodig is te beschikken over een bouwvergunning of eventueel een aanlegvergunning. De onderhavige artikelen verschaffen het nodige instrumentarium om de bovenbedoelde eventuele impasses, indien deze zich onverhoopt voordoen, te voorkomen of te kunnen doorbreken. Dit instrumentarium is ontleend aan de Tracéwet; de hier bedoelde regeling wordt in het bij de Tweede Kamer aanhangige wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (rijksprojectenprocedure) (Kamerstukken II 1999/2000, 27 178, nrs. 1–3) nog geharmoniseerd met de bepalingen in laatstgenoemde wet.

De regeling komt er in de kern op neer dat het besluit tot aanwijzing van de plaats van de betaalpoort geldt als voorbereidingsbesluit en als vrijstellingsbesluit in de zin van artikel 21 onderscheidenlijk artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit laatste betekent dat het besluit bepalingen in een bestemmingsplan die zich niet met het aanwijzingsbesluit verdragen, opzij zet. Bouwaanvragen die niet stroken met het besluit tot aanwijzing van een betaalpoort, moeten worden aangehouden. Verder is voorzien in de mogelijkheid in geval een ander bestuursorgaan niet of niet tijdig een besluit neemt dat nodig is voor de uitvoering van het aanwijzingsbesluit, de Minister van Verkeer en Waterstaat zelf dat besluit neemt.

Wat een eventuele aanlegvergunning betreft is bepaald dat die eis i.c. niet kan worden gesteld: het aanwijzingsbesluit zelf is reeds materieel een aanlegvergunning.

Omdat aangesloten is bij het instrumentarium van de Tracéwet, is het beroep op de rechter op overeenkomstige wijze in artikel 35 geregeld in die zin dat beroep openstaat op de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarvoor is te meer aanleiding omdat het desbetreffende besluit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening rechtens relevant is

vanwege de doorwerking ex lege in het bestemmingsplan. Aldus kan de bestaande rechterlijke deskundigheid optimaal worden benut.

#### *Artikel 38*

In het onderhavige artikel zijn afwijkingen opgenomen van de in de Belemmeringenwet Privaatrecht vervatte procedure tot oplegging aan een rechthebbende ten aanzien van een onroerende zaak van de verplichting om de aanleg en instandhouding van werken met een openbaar belang met gebruikmaking van die onroerende zaak te gedogen.

Het eerste lid merkt het werk, i.c. de aanleg van een betaalpoort, voor de toepassing van de Belemmeringenwet Privaatrecht aan als openbaar werk van algemeen nut. Dit betekent dat erkenning van dit algemeen nut bij koninklijk besluit ingevolge artikel 1 van die wet niet nodig is, hetgeen tijdswinst oplevert.

De in de belemmeringenwet opgenomen procedure om te komen tot de oplegging van een gedoogplicht blijft grotendeels in stand, met dien verstande dat in het tweede lid, onder b, van het onderhavige artikel de rol van gedeputeerde staten in de artikelen 2, vierde lid, en 3, tweede lid, van de Belemmeringenwet Privaatrecht wordt teruggebracht teneinde versnelling in de procedure te bereiken.

Ingevolge het tweede lid, onderdeel c, onder 1, kan in afwijking van artikel 4 van de Belemmeringenwet Privaatrecht tegen een besluit tot oplegging van de gedoogplicht rechtstreeks beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in plaats van bij het gerechtshof. Deze bepaling is opgenomen met als doel de beroepsprocedures te stroomlijnen. Enerzijds is er namelijk met betrekking tot de in de Belemmeringenwet Privaatrecht opgelegde gedoogplicht op grond van die wet de mogelijkheid om bij het gerechtshof een vernietigingsverzoek in te dienen. Te dien aanzien zijn de in artikel 1 van die wet vermelde toetsingsgronden van toepassing. Anderzijds is er met betrekking tot hetzelfde onderwerp de mogelijkheid van aanvullende rechtsbescherming om op basis van de Awb tegen de gedoogplichtbeschikking op te komen, namelijk voor zover het betreft de toetsing van de beschikking aan andere dan de zojuist bedoelde toetsingsgronden. Deze samenloop van rechtsbescherming wordt onwenselijk geacht en behoeft uit een oogpunt van stroomlijning verbetering. De onderhavige wettelijke voorziening op dit punt is ontleend aan het model, zoals dit is opgenomen in het bij de Tweede Kamer aanhangige voorstel van wet tot wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake een rijksprojectenprocedure (Kamerstukken II, 1999/2000, 27 178, nrs. 1–3), dat ook gaat gelden bij de toepassing van de Tracewet. Voorgesteld wordt de rechtsbescherming in eerste en enige aanleg te concentreren bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ingevolge het tweede lid, onderdeel c, onder 2, is artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht, derhalve de bezwaarschriftenprocedure niet van toepassing. Op grond van het tweede lid, onderdeel c, onder 3, wordt, in afwijking van artikel 4, zesde lid, van de Belemmeringenwet Privaatrecht zes weken na de bekendmaking (de beroepstermijn ingevolge de Algemene wet bestuursrecht) aan het gedoogplichtbesluit gevolg gegeven.

#### *Artikel 39*

Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk ten behoeve van het oprichten van betaalpoorten op andermans grond, indien al nodig, gewerkt wordt met toepassing van de Belemmeringenwet Privaatrecht. Niet uit te sluiten is dat soms toch de grond in eigendom moet worden verworven. Met het oog daarop is de onderhavige bepaling opgenomen. Zij strekt ertoe om een onteigeningstitel te verschaffen ten behoeve van het plaatsen van betaalpoorten. Voorts is ter zake de procedure van artikel 72a van de

onteigeningswet van overeenkomstige toepassing. Artikel 72a handelt over onteigening voor onder meer de aanleg en verbetering van wegen. Strikt genomen kan die bepaling niet worden toegepast ten behoeve van de verwezenlijking van betaalpoorten. Teneinde toch over een onteigeningstitel te kunnen beschikken is artikel 72a van de onteigeningswet ter zake van toepassing verklaard. Dit betekent dat ten behoeve van de administratieve onteigening voor betaalpoorten dezelfde procedure dient te worden gevolgd als in het geval van de aanleg van wegen.

#### *Artikel 40*

Artikel 3, tweede lid, van het wetsvoorstel ziet op de situatie waarin het bestuur van een provincie, gemeente of waterschap de locatie bepaalt van een betaalpoort op een weg die bij het betrokken openbaar lichaam in beheer is. Een zodanige locatiebepaling is onderworpen aan de goedkeuring van het Rijk.

De situatie kan zich voordoen dat de aanwijzing van een dergelijke locatie niet tot stand komt en dat dit toch wenselijk wordt geacht door het Rijk. Ook kan zich de situatie voordoen dat een aanwijzing wél tot stand komt, maar dat zij niet wordt goedgekeurd door het Rijk. Ten einde eventuele impasses te voorkomen bevat dit artikel een voorziening, erop gericht dat in een dergelijk geval het Rijk in de plaats kan treden van de andere overheidsorganisatie, in die zin dat het Rijk zelf een betaalpoortbesluit neemt ten aanzien van een weg die in beheer is bij het andere openbaar lichaam. Met het oog hierop zijn de artikelen 32 tot en met 39 van overeenkomstige toepassing verklaard.

#### *Artikel 41*

Hoofdstuk 6 bevat de bepalingen over de evaluatie van deze wet. Bij het spitstarief en het betaalstrooktarief gaat het om de invoering van geheel nieuwe vormen van betaald rijden in Nederland. Dat in aanmerking genomen, wordt het wenselijk geacht die tarieven eerst op een beperkte schaal in te voeren. In dat verband wordt voorgesteld om tot een half jaar nadat de in de artikelen 42 en 43 bedoelde verslagen naar beide kamers der Staten-Generaal zijn toegezonden, de bepalingen inzake het spitstarief en het betaalstrooktarief slechts beperkt van toepassing te laten zijn. Voorgesteld wordt die bepalingen slechts van toepassing te laten zijn op het passeren van betaalpoorten die zijn aangewezen op wegen en wegvakken die zijn geselecteerd in het kader van de afgesloten bestuursovereenkomsten met grootstedelijke regio's ter uitvoering van het BOR en op wegen en wegvakken die in verband daarmee door decentrale wegbeheerders voor het spitstarief worden aangewezen. Mogelijk wordt in een later stadium met het oog op de Utrechtse regio nog voorgesteld om enkele andere wegen en wegvakken daaraan toe te voegen. Als de evaluaties van het spitstarief en het betaalstrooktarief zijn uitgevoerd, kan beter worden gezien of en in welke mate uitbreiding van de invoering van die tarieven wenselijk is. Daarover moet bovendien met de Tweede Kamer en mogelijk de Eerste Kamer van gedachten kunnen worden gewisseld. Er is vanuit gegaan dat dit laatste binnen een half jaar nadat het desbetreffende verslag aan de beide kamers is toegezonden, kan plaatsvinden. Bij de aanduiding van wegen met een wegnummer en van aansluitingen met een afritnummer of een naam van een knooppunt of een kunstwerk wordt gebruik gemaakt van de aanduidingen zoals die zijn gebruikt op de kaart Rijkswegen met afritnummering, stand 1-1-1997, uitgebracht door de Rijkswaterstaat.

In het convenant met de regio Noordelijke Randstad wordt bepaald dat de mogelijkheid wordt bekeken op de Verlengde Westrandweg een proef te nemen met betaalstroken; het betreft een wijze die niet zonder meer valt onder het betaalstrooktarief in de zin van het wetsvoorstel, omdat het de

bedoeling is op alle stroken in dezelfde richting te heffen. Tegen deze achtergrond wordt artikel 18, tweede lid, van de wet niet van toepassing verklaard op de Verlengde Westrandweg.

#### *Artikelen 42 en 43*

In de artikelen 42 en 43 is de specifieke evaluatieverplichting inzake de werking van het spitstarief, het betaalstrooktarief en de regionale mobiliteitsfondsen opgenomen.

#### *Artikel 44*

In dit artikel is de algemene voorziening voor wetsevaluatie opgenomen.

#### *Artikelen 45 en 46*

Deze bepalingen strekken er toe dat de ambtenaren van de rijksbelastingdienst kunnen nagaan of het op het motorrijtuig aangebrachte kenteken overeenstemt met het kenteken dat voor het desbetreffende voertuig is opgegeven. Deze bepalingen zijn overeenkomstig de artikelen 78 en 79 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Het spreekt vanzelf dat van de bevoegdheden uitsluitend gebruik kan worden gemaakt ter uitvoering van deze wet.

Op basis van artikel 5 van dit voorstel van wet in verbinding met artikel 1, vierde lid, van de Awr, is afdeling 5.2 van de Algemene wet bestuursrecht, betreffende het toezicht op de naleving, niet van toepassing op de heffing van de mobiliteitstarieven. In artikel 50 zijn derhalve enige specifieke toezichtsbevoegdheden neergelegd. De vervoersplicht voor automobilisten heeft betrekking op bestuurders die door bevoegde ambtenaren voor controle tot stilstand worden gebracht. De bevoegde ambtenaren kunnen het motorrijtuig voor onderzoek naar een nabijgelegen plaats doen brengen. Zo nodig moet de bestuurder de ambtenaar in zijn motorrijtuig naar die plaats meenemen.

Het voeren van een afwijkend kenteken is strafbaar gesteld in artikel 41 van de Wegenverkeerswet 1994. Artikel 184 van het Wetboek van Strafrecht voorziet in de strafrechtelijke handhaving van deze bepalingen.

#### *Artikel 48*

Op voorhand is niet te zeggen welke gevolgen de wijzigingen van de verkeersstromen door de inwerkingstelling van betaalpoorten hebben voor de geluidsbelasting. In beginsel zou de Wet geluidhinder van toepassing zijn op de aanwijzing van betaalpoorten als ten gevolge van het aanwijzen en in gebruik nemen daarvan de geluidsbelasting vanwege de weg of het wegvak met ten minste 2dB(A) toeneemt. Mede gelet op het evaluatieve karakter van dit wetsvoorstel is in het eerste en tweede lid van dit artikel de toepasselijkheid van hoofdstuk VI, afdelingen 3 en 4, van de Wet geluidhinder, gedurende de eerste periode evenwel uitgesloten bij het spitstarief en betaalstrooktarief. Pas uit de evaluatieverslagen zal blijken of en in hoeverre de introductie van spitstarief en betaalstrooktarief hebben geleid tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op die situatie hebben de volgende leden van dit artikel betrekking. Indien onverhoopt uit de evaluatieverslagen, bedoeld in de artikel 42 en 43, mocht blijken dat er op een of meerdere wegen toch sprake is geweest van een reconstructie van een weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Wet geluidhinder, zouden er zonder nadere voorziening, alsdan geen wettelijke mogelijkheden meer zijn om de reconstructie-procedure van de Wet geluidhinder te doorlopen met betrekking tot reeds bestaande betaalpoorten. Op dat moment is er immers geen sprake meer van een wijziging op of aan een weg. Voor dergelijke situaties voorziet dit artikel in

een regeling om achteraf de materiële gevolgen van de reconstructie-procedure voor bestaande betaalpoorten, te weten het treffen van maatregelen tot stand te laten komen.

#### *Artikel 49*

##### Onderdeel A

Het is niet uitgesloten dat bij het inrichten van de wegen waar een mobiliteitstarief wordt geheven, verkeersmaatregelen nodig zijn die (mede) ten doel hebben de heffing goed te laten verlopen. Denkbaar is bijvoorbeeld dat voor het in- of uitvoegen bij het betaalstrooktarief een voorrangregeling noodzakelijk is. De vraag rijst dan of zo'n maatregel past binnen het belangenkader van de Wegenverkeerswet 1994, zoals omschreven in artikel 2 van die wet. De mobiliteitstarieven hebben onder meer ten doel de verbetering van de bereikbaarheid. Deze doelstelling valt onder het belang, genoemd in artikel 2, eerste lid, onderdeel d, van die wet te weten het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer, waarmee ook de bevordering van de doorstroming wordt bedoeld. In die gedachtegang passen verkeersmaatregelen ten behoeve van de mobiliteitstarieven dus binnen het doorstromingsbelang van de Wegenverkeerswet 1994. Daar staat tegenover dat moet worden erkend dat het verband tussen de verkeersmaatregel en het doorstromingsbelang in dit geval wel indirect is (namelijk via het belang van een goede heffing). Dit zou mogelijk kunnen leiden tot ongewenste onduidelijkheid op dit punt. Daarom wordt in dit onderdeel, om elke twijfel uit te sluiten, het belangenkader van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 aangevuld met het belang van een goede heffing.

##### Onderdeel B

Door deze aanvulling van artikel 42 Wegenverkeerswet 1994 wordt benadrukt dat het kentekenregister er mede toe strekt gegevens te bevatten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de mobiliteitstarieven.

#### *Artikel 50*

Aangezien dit wetsvoorstel de mogelijkheid van de heffing van het toltarief bevat, dient het in artikel 14 van de Wegenwet besloten liggende tolvverbod buiten toepassing te blijven en kan artikel 53, dat een overgangsrechtelijke voorziening bevat, vervallen.

#### *Artikel 51*

Aangezien dit wetsvoorstel de mogelijkheid voor decentrale overheden tot de instelling van het spitstarief en het toltarief bevat, dient artikel 80 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 hieraan te worden aangepast.

#### *Artikel 52*

De datum die wij voor de inwerkingtreding van de wet in het algemeen beogen, is 1 januari 2002. Voor de goede orde merken wij nog op dat heffing van een mobiliteitstarief pas mogelijk wordt als toepassing is gegeven aan artikel 13 (voor een spitstarief), artikel 21, juncto 13 (voor een betaalstrooktarief) en artikel 24 (voor een toltarief). Met het oog op de



voorbereiding van de besluitvorming rond de plaatsing van betaalpoorten laat deze bepaling de mogelijkheid open dat een deel van de wet op een ander, eerder, tijdstip in werking treedt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Minister van Financiën,  
G. Zalm

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. P. Pronk