

Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: beprijzing mobiliteit

Cie-datum : 16 juni 2005

Cie-nummer: 2005IME63

Procedure: in GS (na Cie. Vergadering) op:	inspraak:nee
eerdere behandeling in cie: nee	op:
in PS: nee	op:

Behandelend ambtenaar: Bart Althuis
Portefuillehouder: dhr. G. Mik

toestel: 3241

Inleiding

Het platform “Anders betalen voor mobiliteit” o.l.v. dhr. Nouwen heeft op 26 mei haar advies uitgebracht aan de ministers Peijs en Zalm.

Dit advies wordt overgenomen door het kabinet en zal opgenomen worden in de Nota Mobiliteit. Het is de bedoeling dat deze nota voor het zomerreces aangeboden wordt aan de tweede kamer.

Het is waarschijnlijk dat in de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit sprake zal zijn van “voorfaseprojecten” ten behoeve van de introductie van prijsbeleid. Hierbij is de kans groot dat de regio Utrecht als locatie voor zo'n voorfaseproject genoemd wordt.

De minister van Verkeer en Waterstaat zal het initiatief nemen voor een dergelijke pilot prijsbeleid. In overleg met de regionale partners zal t.z.t. het regionale standpunt t.a.v. een dergelijke proef in de Utrechtse regio met de minister besproken worden.

Vervolg inleiding op pagina 2 ja

Wordt geagendeerd:

ter kennisneming, het stuk wordt niet besproken.

Bijlagen

1. Advies platform anders betalen voor mobiliteit (voorzitter dhr Nouwen)
 2. Reactie IPO op bovenstaand advies
-

Toelichting

Het platform “Anders betalen voor mobiliteit” o.l.v. dhr. Nouwen heeft op 26 mei haar advies uitgebracht aan de ministers Peijs en Zalm. Het is de bedoeling dit advies in de tekst van Nota Mobiliteit (NoMo) deel 3 te verwerken. Naar verwachting zal als optie voor één van de 4 tot 6 voorfase projecten de utrechtse regio genoemd worden in de NoMo

Hieronder volgt:

1. korte samenvatting van advies Nouwen
2. planning Nota Mobiliteit (NoMo)
3. consequenties Utrecht

Het advies van Nouwen

Het advies van het platform komt er in het kort op neer dat zij als eindplaatje zien een situatie van betalen per kilometer gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. De MRB en de BPM moeten worden afgebouwd, zodat de landelijke prijs per kilometer per saldo lastenneutraal voor de weggebruiker wordt ingevoerd. Dit wil zeggen dat veel automobilisten meer geld kwijt zijn, maar de mensen die slechts weinig rijden, gaan erop vooruit.

Omdat het realiseren van dit eindbeeld naar hun mening nog minimaal 7 jaar en mogelijk zelfs 11 jaar duurt, adviseren zij om te starten met een voorfase rond 2009.

Het idee is om bij nu opspelende grote knelpunten te laten betalen, en tegelijkertijd die punten zichtbaar aan te pakken. De gedachte is dat naast extra geld ook draagvlak voor de invoering van het eindbeeld wordt verkregen. Het platform denkt aan het oppakken van 4 tot 6 grote knelpunten, waarvan de oplossing niet nog 7,5 jaar kan wachten. Het gaat hierbij om infrastructurale projecten waarvan de plannen al in een zeer ver gevorderd stadium zijn, maar de financiën pas in de verre toekomst beschikbaar kunnen komen. Het geld wordt doormiddel van de geïnde vergoedingen opgebracht. Het is de bedoeling dat deze projecten naast de eerdere afspraken over de bredere toepassing van PPS en de mogelijkheden van tol komen.

Het platform ziet als grootste bottleneck voor een snelle invoering van algemeen prijsbeleid de hoge invoeringskosten en de huidige mogelijkheden van de techniek. Er is berekend dat er circa € 2-4 miljard aan investering in het systeem nodig is met nog eens jaarlijks circa € 1 miljard aan kosten voor exploitatie en vervanging. Verwacht wordt dat op termijn de kosten flink zullen dalen door voortschrijding in de techniek en de Europese interoperabiliteitsrichtlijn (= De in een land gebruikte techniek moet ook werken in landen met een ander prijszingsysteem)

Het platform laat zich niet uit over de herziening van het belastingstelsel, anders dan het afbouwen van de MRB en BPM. De volledige tekst van het advies is bijgevoegd.

Planning Nota Mobiliteit

24 juni: ministerraad: NoMo, incl. prijzen.

Laatste dag voor het zomerreces aanbieden aan de 2e kamer.

Consequenties voor Utrecht

In de Nota Mobiliteit deel 1 werd reeds gesproken over mogelijke toepassing van tol op de ring rond Utrecht.

De kans is groot dat “Utrecht” als één van die 4 tot 6 knelpunten uit de bus gaat komen, waar in de voorfase iets zal worden gedaan met een vorm van prijsbeleid.

Op dit moment loopt ook de gebiedsgerichte verkenning van Utrecht, waar bij de verkeerssituatie op de ring om Utrecht en de driehoek A27-A28-A1 in een breder perspectief worden bekeken. De uitkomsten van deze studie zijn volgens de huidige planning begin 2006 beschikbaar. In deze verkenning wordt reeds bekeken wat het toepassen van een vorm van prijsbeleid kan betekenen voor het oplossen van de verkeersproblematiek in het beschouwde gebied.

In de concepttekst voor NoMo deel 3 wordt door het rijk op dit moment de volgende vijf te ondernemen acties geformuleerd:

1. Starten!!
Starten met het wettelijk kader voor het mogelijk maken van beprijzen. De wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (WBM) is een kaderwet. Voor een prijs per kilometer of een prijs op of in de directe nabijheid van een knelpunt (netwerkbenadering, sluisverkeer tegengaan) is altijd een nieuwe wet nodig!
 2. Beginnen met het programma van eisen voor één landelijk systeem
 3. De Europese aanbesteding van de eerste stap voorbereiden.
Hierdoor kan de aanbesteding plaatsvinden, zodra de wet (actie 1) is goedgekeurd.
 4. Samen met de REGIO (= naast de diverse overheden ook bedrijven en andere maatschappelijke organisaties) de Voorfase nader uitwerken, door versterking van de gebiedsgerichte samenwerking en het gezamenlijk bepalen van de knelpuntlocaties.
 5. Voorwerk voor het bepalen van de juiste locaties waar een prijs geheven moet worden en het bepalen van andere maatregelen om de bereikbaarheid snel te verbeteren. Het gaat hierbij om Rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen.
-