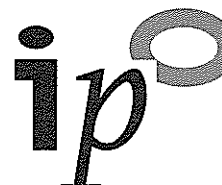


Muzenstraat 61
Postbus 16107
2500 BC Den Haag
telefoon (070) 888 12 12
fax (070) 888 12 80

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE



Interprovinciaal Overleg



uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk MOB 02099/2008	datum 30 september 2008
onderwerp Advies wetsvoorstel Kilometerprijs			

Geachte heer Eurlings,

Hierbij reageren wij schriftelijk op uw adviesaanvraag over het wetsvoorstel Kilometerprijs van 25 juli 2008. Deze schriftelijke reactie is in lijn met de door ons in het NMB van 25 september 2008 ingebrachte opmerkingen.

Op grote lijnen kunnen wij ons goed vinden in uw wetsvoorstel voor invoering van de kilometerprijs. Wij staan achter de invoering van de kilometerprijs op zich en zijn verheugd dat het wetsvoorstel nu reeds ter tafel ligt. Ten aanzien van de wetstekst doen wij wel een tekstvoorstel en bij de Memorie van Toelichting (MvT) plaatsen wij nog enkele kanttekeningen of verbeterpunten.

Procedure voor spitsheffing opnemen in de wet of AMvB

Voor de procedure voor het vaststellen van een heffing naar tijd en plaats (spitsheffing) wordt in de wetstekst gesteld dat bij het instellen van een spitsheffing de decentrale overheden en wegbeheerders gehoord worden, en er wordt verwezen naar de op te stellen AMvB. In de MvT staat ter toelichting dat bij het instellen van een spitsheffing de decentrale overheden en wegbeheerders betrokken worden conform de netwerkgedachte en de gebiedsgerichte aanpak die ook in de Mobiliteitsaanpak en de Nota Mobiliteit verwoord zijn. Wij vinden de tekst in de wet zelf te zwak geformuleerd. Conform de netwerkgedachte bij de aanpak van bereikbaarheidsproblemen en bij het opstellen van maatregelenpakketten vinden wij dat in de wetstekst (artikelen 3.9 – 3.11) of in de AMvB zelf moet staan dat een spitsheffing altijd in overleg met de andere betrokken wegbeheerders en overheden ingesteld wordt. Dat waarborgt beter het belang van de overige wegbeheerders en overheden dan alleen een notie in de MvT. Bovendien zal een spitsheffing bijna altijd een onderdeel zijn van meerdere maatregelen waarover in het gezamenlijke gebiedsgerichte overleg tussen rijk en regio's gesproken zal en moet worden.

Inlichtingen bij : drs. G. Milort
Doorklesnummer : (070) 888 12 38
Bijlagen : geen

Effecten van ABvM op het autogebruik

In de MvT schetst u de door u verwachte effecten van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) op het autogebruik en op het openbaar vervoer. Bij de berekeningen van de prijs en de toets aan de budgetneutraliteit gaat u ervan uit dat er na volledige invoering van ABvM er 15% minder gereden gaat worden. Dat zou blijken uit diverse onderzoeken. Hoewel het lastig is dergelijke onderzoeken tegen te spreken lijkt het ons een erg ruime inschatting.

Op het moment dat deze daling zich niet of in mindere mate voordoet, gaan de opbrengsten van de kilometerprijs omhoog en stijgen de lasten van de burger. In dat geval zouden ook de investeringen in infrastructuur vanuit deze opbrengsten omhoog moeten gaan, zodat deze weer aan gebruikers ten goede komen. Dit moet dan ook goed gecommuniceerd worden naar de gebruikers.

Er komt een ander provinciaal belastinggebied

Met de start van de invoering in 2012 zal de MRB in stappen worden afgebouwd. De provinciale opcenten verdwijnen dan in de periode 2012 - 2016, en een ander provinciaal belastinggebied moet dan van start gaan van dezelfde omvang. In de MvT staat echter op 2 plaatsen het woord "eventuele" waar het gaat om een nieuwe (NB: beter is te spreken over een andere) provinciale belasting, namelijk in paragraaf 2.6.3, 8e regel (op blz. 25) en in paragraaf 6.3.3, vlak boven paragraaf 6.3.4 (op blz. 54): " (...) dat een eventuele nieuwe belasting (...) ". In het Bestuursakkoord met het Kabinet is afgesproken dat er een ander provinciaal belastinggebied komt, ter vervanging van de opcenten MRB. Wij vragen u de tekst in de MvT aan te passen aan de tekst uit het Bestuursakkoord. In het Bestuurlijk overleg financiële verhouding op 11 september 2008 heeft minister Bos verklaard dat een andere provinciale belasting van de huidige omvang macro lastenneutraal kan worden ingevoerd. Het IPO houdt het kabinet aan deze toezegging.

Effecten op het OV

In de MvT schetst u ook de verwachte effecten op het OV. Ondanks een verwachte daling van het autogebruik van 15% gaat u uit van een lichte groei van het OV gebruik met 6%. Daarvoor verwacht u geen extra middelen nodig te hebben. Wij delen die mening niet. Ook met de acties en maatregelen uit het Actieprogramma Regionaal OV en de Quick Scan Spoor, welke u in uw Mobiliteitsaanpak bespreekt, gaan wij er van uit dat door ABvM een extra impuls en groei van het openbaar vervoer te verwachten is.

Deze groei, die zich ook na 2020 nog voor zal doen, wordt niet opgevangen door de genoemde maatregelen uit de Actieprogramma's, welke zich vooral focussen op de periode tot 2012. Ook tussen 2012 en 2020 zijn extra maatregelen en extra investeringen nodig in het OV om gelijke pas te houden met de overige ontwikkelingen op de weg. Daarvoor is extra voeding van de BDU nodig. Wij verzoeken u de tekst van de MvT op dit punt aan te passen en de gevolgen voor het OV te betrekken bij het onderzoek naar de omvang van de BDU. Zoals wij ook recent in het NMB van 25 september jl. met u hebben afgesproken.

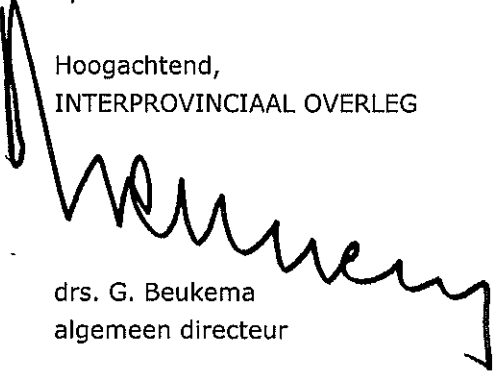
Wij rekenen er op dat u deze notie serieus neemt en de gevolgen daarvan opneemt in uw financiële meerjaren programma's voor verkeer en vervoer.

Ook gaan wij ervan uit dat uit de opbrengsten van de kilometerprijs zo nodig geïnvesteerd kan worden in infrastructuur voor openbaar vervoer in het belang van een betere bereikbaarheid.

Gevolgen van ABvM voor de Transportsector en landbouwvoertuigen

Tot slot vragen wij aandacht voor het landbouwverkeer. Nu valt dat buiten het wetsvoorstel. Dat kan leiden tot een toename van het gebruik van landbouwvoertuigen, ook voor transport van goederen buiten de landbouwsector. Dat kan tot concurrentievervalsing binnen de sector goederenvervoer leiden. Wij geven u, in verband met het level playing field in de transportsector, in overweging de landbouwvoertuigen wel onder de werking van de wet kilometerprijs brengen. Wij realiseren ons dat daarvoor kentekening van deze voertuigen nodig is. Recent (in het algemeen overleg over Verkeersveiligheid van 23 september jl.) is gebleken dat de Tweede Kamer inmiddels open staat voor discussie over dit onderwerp.

Hoogachtend,
INTERPROVINCIAAL OVERLEG


drs. G. Beukema
algemeen directeur