

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

Aan de leden van de Vaste Commissie voor  
Verkeer en Waterstaat van  
de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 'S-GRAVENHAGE



Interprovinciaal Overleg 

uw brief van  
---

uw kenmerk  
---

ons kenmerk  
MOB 03111/2010

datum  
28 januari 2010

onderwerp  
IPO-reactie wetsvoorstel Kilometerprijs (32 216)

Geachte mevrouw, geachte heer,

Ter voorbereiding van de behandeling van het wetsvoorstel Kilometerprijs (32 216) brengen wij graag het volgende onder uw aandacht.

Het Interprovinciaal Overleg (IPO) deelt de uitgangspunten, maar wil op een aantal kwesties nog nader ingaan.

Het IPO houdt het kabinet aan de gemaakte afspraak dat er een nieuwe provinciale belasting wordt ingevoerd bij de invoering van de kilometerprijs. Dat is een uitdrukkelijke voorwaarde voor steun van de provincies aan dit wetsvoorstel. Verder heeft minister Eurlings in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) bevestigd dat provinciale opcenten niet in de kilometerprijs zijn verwerkt. Over dit uitgangspunt bestaat geen misverstand meer. Er moet overigens nog duidelijkheid komen over de uitwerking van de zogenaamde 'lastenneutraliteit' van de kilometerprijs in het landelijk c.q. stedelijk gebied, medezeggenschap van regionale overheden bij vaststelling van locaties en hoogte van spitstarief, de benodigde rijksinvesteringen in het openbaar vervoer om het extra reizigersaanbod op te vangen en het beperken van drempels aan de landsgrenzen. Daarnaast zien de provincies kansen voor verbetering van bereikbaarheid door in de tussenliggende jaren extra in te blijven zetten op proeven met prijsprikkels. Ten slotte ziet het IPO graag op korte termijn behandeling van het wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit.

#### **Het Interprovinciaal Overleg steunt de uitgangspunten van de kilometerprijs**

Het IPO steunt het uitgangspunt van betalen voor het gebruik van de auto in plaats van voor het bezit van de auto. Dat is een goede prikkel om het autogebruik in het algemeen terug te dringen en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren. Bijkomend voordeel is dat differentiatie van de

Inlichtingen bij : mw. mr. F.H.M. (Florine) Bouritius  
Doorkiesnummer : (070) 888 12 08  
Bijlagen : geen

heffing naar rato van de CO<sub>2</sub>-uitstoot per auto bijdraagt aan een schoner milieu. Met het voorgestelde spitstarief bovenop dit basistarief wordt congestie bovendien specifiek aangepakt, naar tijd en plaats, ook op het onderliggend wegennet. Voorwaarde is echter dat het nieuwe provinciaal belastinggebied tegelijkertijd met de kilometerprijs wordt ingevoerd en wel 'lastenneutraal'. Dus op basis van de opbrengst van BPM en MRB en zonder verwerking van het volume aan provinciale opcenten.

Om ook het wetsvoorstel Kilometerprijs te kunnen steunen wil het IPO dat aan het volgende wordt voldaan:

- invoering nieuw provinciaal belastinggebied bij invoering van de kilometerprijs;
- geen opcenten verwerkt in de kilometerprijs;
- duidelijkheid over de 'lastenneutraliteit' in het landelijk c.q. stedelijk gebied;
- medezeggenschap van regionale overheden bij vaststelling van locaties en hoogte van het spitstarief;
- extra rijksinvesteringen in openbaar vervoer;
- meer proeven met prijsprykkels; en
- geen praktische drempels aan de grens.

#### **Gelijktijdige invoering nieuw provinciaal belastinggebied**

Het IPO houdt het kabinet aan de afspraak dat het nieuwe provinciale belastinggebied tegelijkertijd met de kilometerprijs wordt ingevoerd. Dat gefaseerde invoering van de kilometerprijs al vanaf 2012 wordt voorzien betekent echter dat de nieuwe provinciale belasting, eveneens gefaseerd, ook al vanaf 2012 van kracht moet worden. Dit is een uitdrukkelijke voorwaarde voor steun van de provincies aan dit wetsvoorstel.

#### **Geen opcenten verwerkt in de kilometerprijs**

In de Memorie van Toelichting staat dat "het volume van de provinciale opcenten technisch verwerkt (is) in het tarief voor de kilometerprijs." (32 216, nr. 3, p. 46, noot 1). Het IPO gaat ervan uit dat er sprake is van een vergissing. Dat is in het NMB van 10 december 2009 ook door minister Eurlings uitgesproken. Wij gaan er dus vanuit dat de invoering van een nieuwe provinciale belasting niet zal leiden tot een verhoging van de macrobelastingdruk.

#### **Duidelijkheid over de 'lastenneutraliteit' in het landelijk c.q. stedelijk gebied**

Inwoners van landelijk gebied zijn meer aangewezen op gebruik van de auto omdat voorzieningen gemiddeld op grotere afstand liggen en er bovendien minder openbaar vervoer is. Daardoor kan een onbedoeld neveneffect van de betaling per kilometer zijn dat inwoners van landelijk gebied meer kosten voor mobiliteit moeten gaan maken. Het IPO bepleit dat u de minister vraagt of en in hoeverre dit neveneffect inderdaad optreedt en zo ja, hoe zich dat verhoudt tot de toegezegde lastenneutraliteit.

#### **Provinciale en regionale medezeggenschap bij spitstarief**

Het spitstarief is - anders dan het basistarief van de kilometerheffing - een locatiespecifieke heffing met locatiespecifieke gevolgen, bijvoorbeeld verplaatsing van verkeersstromen van het hoofdwegennet naar het regionale wegennet. Vaststelling van de locatie en de hoogte van het spitstarief, vanuit een netwerkbenadering, is daarmee van wezenlijk belang van de regionale verkeersafwikkeling. De voor de regionale verkeersafwikkeling verantwoordelijke overheden dienen dan ook verantwoordelijkheid te dragen bij de vaststelling van de locaties, uren en tarieven. Dat betekent voor het IPO dat de minister bij de vaststelling van een spitstarief slechts in zeer bijzondere omstandigheden moet kunnen afwijken van een meerderheidsadvies door de betrokken regionale overheden. Wij bepleiten dat de minister deze werkwijze toezegt.

### **Extra rijksinvesteringen in openbaar vervoer**

Het kabinet zet er op in dat de afname van het autoverkeer van 15 procent (door het basistarief) 6 procent meer gebruik van openbaar vervoer oplevert (32 216, nr.3, p. 87). Invoering van het spitstarief zal de vraag naar openbaar vervoer nog verder vergroten. Maar: tegelijkertijd stelt het kabinet dat dit geen extra investeringen in het openbaar vervoer en aanpassing van de weginfrastructuur vraagt. Sterker nog: het kabinet wil nader onderzoeken of dit besparingen op het openbaar vervoer oplevert.

Het IPO bestrijdt deze inzet van het rijk. Een verschuiving in de spits van auto naar openbaar vervoer verslechtert namelijk de kostendekkingsgraad van de OV-exploitatie. Het IPO bepleit daarom dat het rijk juist zorg draagt voor de noodzakelijke extra investeringen in het openbaar vervoer, waaronder exploitatie en infrastructuur.

### **Meer proeven met prijsprikkels**

Het IPO wil verder meer proefprojecten met het spitstarief in de regio dan, zoals nu voorgenomen, alleen rond Amsterdam. Meer proefprojecten met het spitstarief verbetert de bereikbaarheid in de regio op de korte termijn in plaats van pas in 2018. Het IPO bepleit dat u bij de minister aandringt op uitvoering van meer proefprojecten spitstarief.

In het verlengde daarvan wijzen wij u er op dat verschillende proeven met prijsprikkels (zoals spitsmijden en betaald rijden) slechts tot uiterlijk 2015 lopen. Hierdoor ontstaat een gat in het gebruik van prijsprikkels voor de regio en de invoering van het basistarief, waarna het spitstarief immers pas kan worden ingevoerd. Deze inconsistentie tegenover de weggebruiker vinden de provincies onwenselijk. Het IPO wil dat de minister deze lacune opvult.

### **Geen praktische drempels aan de grens**

Het IPO steunt het voornemen dat ook buitenlandse rijders in Nederland worden aangeslagen voor de kilometerprijs. Voor het vrachtverkeer bevat het wetsvoorstel al voorstellen, voor het personenverkeer moet het systeem echter nog worden vormgegeven. Het IPO pleit er voor dat de praktische werkwijze bij de heffing geen drempel oplegt aan buitenlandse bezoekers. Dat zou immers de economische positie (bijvoorbeeld toerisme en andere handel) van vooral de grensprovincies schaden. Het IPO verzoekt u om ook op dat punt een toezegging van de minister te vragen.

### **Behandeling wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit op korte termijn**

Verder bepleit het IPO de behandeling van het wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit (30 615) op korte termijn. Uw Commissie heeft de behandeling van het wetsvoorstel eerder aangehouden tot aan de indiening van het wetsvoorstel Kilometerprijs met het oog op een eventuele combinatie van de wetsvoorstellen c.q. gecombineerde behandeling. De inhoud van het wetsvoorstel lijkt daar nu geen aanleiding toe te geven en koppeling met het vastgestelde behandelingstraject Kilometerprijs zou te zeer tot uitstel leiden. Dat schaadt de korte-termijn-mogelijkheden tot verbetering van de bereikbaarheid via het wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit. Daarom pleit het IPO voor behandeling van dit wetsvoorstel op korte termijn.

Wij zijn graag bereid tot een mondelinge toelichting bij dit standpunt. Een afschrift van deze brief sturen wij aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën en aan de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Met vriendelijke groet,  
INTERPROVINCIAAL OVERLEG

drs. G. Beukema  
algemeen directeur

