

## Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

### 1. Wat is de aanleiding?

De financiële ruimte op de Rijksbegroting voor de aanleg van Rijksinfrastructuur is beperkt. Om in de financieringsbehoefte van specifieke wegprojecten te kunnen voorzien is gekeken naar de mogelijkheden van tolheffing. Gebleken is dat voor twee projecten tolheffing uitkomst biedt:

- de Blankenburgverbinding, een nieuwe weg die de A15 en de A20 ten westen van Rotterdam met elkaar verbindt;
- de ViA15, een doortrekking van de A15 vanaf knooppunt Valburg tot de A12 bij Zevenaar.

Ondanks dat er pas over enkele jaren tol zal worden geheven, is de wettelijke basis om tolheffing te kunnen toepassen al nodig als de Tracébesluiten (TB) van de projecten worden genomen. Het voorliggende wetsvoorstel voorziet hierin.

### 2. Wie zijn betrokken?

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is initiatiefnemer van het wetsvoorstel. Bij de totstandkoming zijn het ministerie van Veiligheid en Justitie en het ministerie van Financiën betrokken. Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met de beoogde organisaties die een rol krijgen in de uitvoering (Centraal Justitieel Incassobureau, Inspectie Leefomgeving en Milieu, RDW en Rijkswaterstaat) en diverse belangenorganisaties (ANWB, EVO, KNV, TLN en VNA lease).

### 3. Wat is het probleem?

De financiële ruimte op de Rijksbegroting voor de aanleg van Rijksinfrastructuur is beperkt. De Blankenburgverbinding en de ViA15 bieden, indien zij aangelegd worden, een voordeel voor een specifiek deel van de weggebruikers. Daarom is er besloten de gebruiker mee te laten betalen aan deze specifieke verbindingen door middel van een tolheffing. Binnen de realiteit van beperkte algemene middelen, is gebruikmaken van tolheffing de enige mogelijkheid om de projecten op korte termijn te realiseren. Het probleem is dat er zonder het voorliggende wetsvoorstel geen wettelijke basis is om de tolheffing plaats te kunnen laten vinden.

### 4. Wat is het doel?

Het voorliggende wetsvoorstel moet de inning van tol juridisch mogelijk maken.

### 5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De aanleg van weginfrastructuur is een klassieke overheidstaak. De financiering daarvan, door bijzondere of algemene belastingen, hoort daarbij. De minister van Infrastructuur en Milieu is hiermee belast. Het is onwenselijk dat anderen dan de overheid Rijkswegen in eigendom hebben en beheren. Het beheer en de exploitatie van een tolgeweg moet daarom door (of namens) de overheid gebeuren.

### 6. Wat is het beste instrument?

De bestaande Wet bereikbaarheid en mobiliteit uit 2002 (Wbm) is - mede gelet op de laatste beleidsinzichten - niet geschikt. De regering heeft namelijk besloten om tolheffing alleen te overwegen voor belangrijke projecten waarvoor de financiering niet

sluitend is. De Wbm was opgezet om een grootschalig net van mobiliteitsheffingen te faciliteren. De regering kiest ervoor om de Wbm in te trekken. Er is daardoor een nieuwe juridische basis nodig om inning van tol mogelijk te maken. Het voorliggende wetsvoorstel voorziet hierin.

#### 7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Het wetsvoorstel maakt tolheffing op twee aanlegprojecten mogelijk. Op grond van het wetsvoorstel kan de minister van Infrastructuur en Milieu een tolbesluit nemen. Een tolbesluit zal worden geïntegreerd in een Tracébesluit dat voor beide projecten (de Blankenburgverbinding en de ViA15) zal worden genomen. De effecten voor de omgeving en het milieu van deze projecten worden in dat kader in beeld gebracht.

Op grond van het wetsvoorstel kan de minister gedurende de heffingsperiode een tolbesluit wijzigen. Het tolbesluit kan ook worden ingetrokken. De intrekking gebeurt uiterlijk op het moment dat de begrote totale opbrengst is geïnd. Door het wijzigen of intrekken van het tolbesluit zullen naar verwachting andere verkeersstromen ontstaan. Hiervoor zullen mogelijk ook milieumaatregelen moeten worden getroffen om ongewenste effecten op de fysieke leefomgeving te voorkomen. Om er voor te zorgen dat die milieumaatregelen ook op tijd worden getroffen zal het besluit tot intrekking of wijziging van de tol tijdig moeten worden voorbereid en genomen. Hierbij moet worden aangegeven hoe de belangen van onder andere verkeersveiligheid en milieu zijn meegewogen.

Tolheffing heeft administratieve lasten voor weggebruikers en het bedrijfsleven tot gevolg. Uit onderzoek blijkt dat de totale eenmalige initiële lasten voor burgers en bedrijven naar verwachting minimaal € 0,9 miljoen en maximaal € 1,4 miljoen bedragen. De totale structurele lasten voor burgers en bedrijven zijn geraamd op minimaal € 1,0 tot maximaal € 2,0 miljoen per jaar. Overigens is het zo dat weggebruikers naast de tolgeweg ook een gratis alternatief – het reguliere wegennet – kunnen gebruiken. In dit geval is er geen sprake van administratieve lasten.