

Vergaderjaar 2001–2002

**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. 46**

### **ZESDE NOTA VAN WIJZIGING**

Ontvangen 22 maart 2002

Het voorstel van wet wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 23 komt te luiden:

#### **Artikel 23**

1. De plaats voor een betaalpoort voor een toltarief kan slechts zijn gelegen op
  - a. een tolweg die voor het verkeer wordt opengesteld na de datum van inwerkingtreding van deze wet;
  - b. een tolbaan van een weg waar na de datum van inwerkingtreding van deze wet de capaciteit van de weg is vergroot en het aantal stroken zonder toltarief niet kleiner is dan voor de capaciteitsuitbreiding.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op een betaalpoort op de A4 tussen het knooppunt Kethelplein en het knooppunt Benelux in beide richtingen.

B

Artikel 41 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel b, wordt «A4 in de Tweede Benelux-tunnel» vervangen door: A4 tussen het knooppunt Kethelplein en het knooppunt Benelux.
2. Het eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:
  - c. de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en de aansluiting met de N11 bij Bodegraven in beide richtingen.
3. In het tweede lid wordt «onderdeel d» vervangen door: onderdeel e.

## Toelichting

Tijdens de beraadslagingen op 13 en 14 maart 2002 is door diverse woordvoerders naar voren gebracht dat het toltarief alleen zou moeten kunnen worden toegepast op nieuwe wegen. Dat is ook neergelegd in amendement 22. In algemene zin spreekt die gedachte mij aan, maar het amendement geeft – wellicht onbedoeld – toch complicaties met ingrijpende gevolgen: de meest wenselijke toepassingen van het toltarief bij vormen van publiek-private samenwerking (PPS) worden door aanvaarding van amendement 22 onmogelijk of nagenoeg onmogelijk. Daarom heb ik gezocht naar een herziening van artikel 23, die het – anders dan ligt besloten in amendement 22 – mogelijk maakt bijvoorbeeld de nagestreefde capaciteitsuitbreiding door aanleg van de Tweede Coentunnel wel via het toltarief te bekostigen.

Immers, een belangrijk deel van de ideeën over PPS in de wege­zorg hebben betrekking op capaciteitsuitbreiding van bestaande (oever)verbindingen.

Bij dergelijke projecten gaat de capaciteitsuitbreiding veelal gepaard met herinrichting van de bestaande verbinding. Zo zal het in plannen voor de Coentunnel al gauw gaan om een tolbaan en een baan zonder tol in de oude tunnelbuis en (in de andere richting) eveneens een tolbaan en een baan zonder tol in de nieuwe tunnelbuis.

Om dergelijke nieuwbouw onder het toltarief te kunnen brengen is via onderdeel A in artikel 23, eerste lid, onderdeel b, de relatie met capaciteitsuitbreiding, gepaard gaande met herinrichting, gelegd.

In dit wetsvoorstel zijn twee projecten opgenomen, waar (voor de langere termijn) een vorm van publiek-private samenwerking (PPS) wordt beoogd, terwijl die projecten tevens geschikt leken om eerst ervaring op te doen met het expresbaantarief. Het betreft allereerst de A5 (Verlengde Westrandweg), die in een toekomstig toltraject kan worden opgenomen dat mede de Tweede Coentunnel en de Westrandweg omvat, en voorts de A4 (Tweede Beneluxtunnel), die past in een toekomstig toltraject dat mede de A4 Midden-Delfland omvat. De invulling van de publiek-private samenwerking (PPS) is nog niet voltooid; daarmee is ook de vraag waar en onder welke modaliteiten het toltarief zal worden geheven, nog niet beantwoord.

Naar verwachting wordt de Tweede Beneluxtunnel eerder voor het verkeer opengesteld dan de datum van inwerkingtreding van de wet. Artikel 23, tweede lid, strekt ertoe ruimte open te houden voor het bij dit project kunnen heffen van het toltarief.

In de toelichting op de vierde nota van wijziging werd aangegeven dat op de A12 in de regio Utrecht voor beide richtingen een expresbaan wordt onderzocht. Dat het om beide richtingen gaat, is verzuimd in artikel 41, eerste lid, onderdeel c, te vermelden. Dat verzuim is nu hersteld. Tevens is het verzuim hersteld dat de verlettering van artikel 41, eerste lid, uit de vierde nota van wijziging niet doorwerkte in het tweede lid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos