

Wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassingen

### **Memorie van antwoord**

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het voorlopig verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving. De leden van de fractie van de PVV hebben enkele vragen gesteld. Hieronder wordt op de vragen ingegaan waarbij de volgorde van het voorlopig verslag aangehouden is.

#### *Motorrijtuigenbelasting*

De leden van de fractie van de PVV constateren dat uit de plenaire behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer blijkt dat per jaar circa 4,5 miljard euro aan motorrijtuigenbelasting wordt betaald en dat hiervan circa 3,2 miljard euro wordt besteed aan de aanleg en het onderhoud van wegen.

De leden van de PVV-fractie vragen de regering om de redenen aan te geven waarom niet het volledige bedrag aan ontvangen motorrijtuigenbelasting wordt besteed aan de aanleg en het onderhoud van wegen. Daarnaast vragen deze leden waaraan het resterende bedrag van 1,3 miljard euro dan wordt besteed. Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord.

Binnen de Rijksbegroting zijn de inkomsten en uitgaven gescheiden. Dit betekent dat de ontvangen motorrijtuigenbelasting ten goede komt aan de algemene middelen en er geen directe koppeling is met de uitgaven aan de aanleg en het onderhoud van de wegen. De omvang van de uitgaven aan het hoofdwegennet is het gevolg van keuzes van de regering over de inzet van beleidsdoelen en -instrumenten. Deze keuzes heeft de regering beschreven in beleidsartikel 14 Wegen en Verkeersveiligheid op de beleidsbegroting Hoofdstuk XII.

Verder vragen de leden van de fractie van de PVV de regering om de Kamer een overzicht te doen toekomen waaruit voor elk jaar vanaf het jaar 2017 staat aangegeven welk bedrag aan motorrijtuigenbelasting is ontvangen en welk bedrag daarvan daadwerkelijk is besteed aan de aanleg en het onderhoud van wegen en waaraan het alsdan resterende bedrag precies is besteed. Graag ontvangen deze leden een goed gemotiveerd en gedetailleerd antwoord van de regering.

De ontvangsten uit de motorrijtuigenbelasting zijn niet gekoppeld aan uitgaven aan de aanleg en het onderhoud van wegen of aan andere uitgaven. De motorrijtuigenbelasting bestaat uit een rijksdeel en uit provinciale opcenten. In onderstaande tabel zijn de bedragen opgenomen die het Rijk ontvangt uit de motorrijtuigenbelasting (exclusief de provinciale opcenten).

<b>Jaar</b>	<b>Ontvangsten (mld euro)</b>
2017	4,070
2018	4,161
2019	4,210
2020	4,227
2021	4,323
2022 <sup>1</sup>	4,325
2023 <sup>1</sup>	4,519

<sup>1</sup> Begrotingscijfers

Bron: CBS

Binnen de Rijksbegroting zijn de uitgaven aan de aanleg en het onderhoud van het hoofdwegennet begroot op artikel 12 van het Mobiliteitsfonds (zie Kamerstukken 36 200 A, nr. 1 en nr. 2). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de uitgaven op dit begrotingsartikel vanaf 2017.

<b>Jaar</b>	<b>Uitgaven (mld euro)</b>
2017	2,231
2018	2,472
2019	2,400
2020	2,791
2021	2,952
2022	3,393
2023	3,145

Bron: Rijksbegroting

#### *Kosten en opbrengsten tijdelijke tolheffing*

Kan de regering aan de leden van de PVV-fractie aangeven, voor elk jaar vanaf het jaar 2017, of er projecten zijn of waren die vallen of vielen onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en die net als het voorliggende systeem een negatieve balans hebben of hadden tussen kosten en opbrengsten? Deze leden wijzen erop dat de kosten voor het voorliggende systeem circa 300 miljoen euro bedragen en dat de opbrengsten daarvan tussen de 100-150 miljoen euro bedragen.

De huidige inzichten met betrekking tot de kosten en opbrengsten van de tijdelijke tolheffing zijn onveranderd ten opzichte van hetgeen bij brief van 7 april 2022 aan de Tweede Kamer is gemeld (zie Kamerstukken II 2021/2022, 35 925-A, nr. 37). Geïndexeerd naar prijzen 2022 is er tot aan het moment van invoering van Betalen naar Gebruik (BNG) in 2030 naar verwachting sprake van circa € 430 miljoen aan cumulatieve opbrengsten en circa € 290 miljoen aan cumulatieve kosten voor realisatie plus exploitatie. Daarmee is tussen € 100 en € 150 miljoen op een totale tologgave van € 691 miljoen voldaan. Daarmee resteert per 2030 een tologgave van ordegrrootte € 540 à € 590 miljoen. Conform de eerste hoofdlijnenbrief over Betalen naar Gebruik van 1 juli 2022 is het uitgangspunt dat de resterende tologgave zal worden gedekt uit de opbrengsten van Betalen naar Gebruik (Kamerstukken II 2021/2022, 32 813, nr. 1081).

Bij het voorliggende tolsysteem is dus geen sprake van een negatieve balans tussen de kosten en de opbrengsten. Alle kosten worden gedekt en er wordt afgelost op de tologgave. Er zijn geen andere nieuwe tolwegen gepland anders dan de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15.

De leden van de fractie van de PVV vragen de regering wat zij heeft ondernomen — in de breedste zin van het woord — om in de toekomst te voorkomen dat bij projecten, daaronder ook systemen begrepen, de kosten veel hoger uitvallen dan de opbrengsten, zoals het geval is bij het voorliggend systeem. Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord.

Zoals hiervoor aangegeven, zullen de opbrengsten van het project Tijdelijke Tolheffing lager uitvallen omdat door invoering van BNG het heffen van tol voortijdig wordt beëindigd. Op dat moment is de tologgave nog niet voldaan. Dit is een beleidskeuze van het kabinet en staat los van de kosten-opbrengsten ratio van het project zelf. In het voorliggende systeem voor tijdelijke tolheffing is, zoals hiervoor toegelicht, geen sprake van kosten die hoger uitvallen dan de opbrengsten.

#### *Lastendruk*

Tot slot vragen de fractieleden van de PVV de regering om inzichtelijk te maken op welke wijze de lastendruk zich vanaf het jaar 2017 heeft ontwikkeld voor de gemiddelde automobilist ten opzichte van de gemiddelde gebruiker van het openbaar vervoer. Graag ontvangen deze leden een gemotiveerd antwoord met zoveel mogelijk details.

De regering heeft geen informatie over de lastendruk vanaf 2017 voor de gemiddelde automobilist ten opzichte van de gemiddelde gebruiker van het openbaar vervoer. Wel heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in

2022 onderzoek gedaan naar de overheidsuitgaven en -inkomsten op het terrein van verkeer en vervoer. Uit het onderzoek blijkt dat de mobiliteitsspecifieke inkomsten in de periode 2008-2019 hoger waren dan de uitgaven aan de weginfrastructuur. Het positieve saldo voor de uitgaven aan de weginfrastructuur varieerde in de periode 2008-2019 van (afgerond, prijspeil 2021) € 8 tot € 10,5 miljard per jaar. Voor het openbaar vervoer was er daarentegen een negatief saldo van € 3 tot € 4 miljard per jaar en voor de waterwegen een negatief saldo van rond de € 1 miljard per jaar. Door de coronapandemie geven de jaren na 2019 een ander beeld: een lager positief saldo voor de weg en een hoger negatief saldo voor het ov. Dit saldo heeft betrekking op de overheidsbegrotingen, de marktordening verschilt per modaliteit. Verder is van belang dat bij de inkomsten geen algemene belastingen (zoals btw, loon- en inkomsten- en vennootschapsbelasting) zijn meegenomen. Voor meer details verwijs ik naar het rapport dat beschikbaar is op de website van het KiM.<sup>1</sup>

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

---

<sup>1</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2022/01/17/nederlandse-overheidsuitgaven-en--inkomsten-verkeer-en-vervoer>