

Vergaderjaar 2015–2016

34 189

Regels over het tijdelijk heffen van tol voor de gedeeltelijke bekostiging van de verbinding tussen de A15 bij Rozenburg en de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen en de verbinding van de A15 tussen knooppunt Valburg en de A12 bij Zevenaar (Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15)

C

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 28 oktober 2015

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het voorlopig verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke ordening. De leden van de PVV-fractie en de SP-fractie hebben enkele vragen gesteld. Hieronder zal ik daarop ingaan waarbij ik de volgorde van het voorlopig verslag aanhoud.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie vragen of tolheffing achterwege kan blijven als de projecten uit provinciale middelen worden betaald, zoals de NUON-gelden in Gelderland.

Tolheffing kan achterwege blijven indien uit de verschillende regio's een aanvullende bijdrage wordt gedaan die gelijk is aan de tologgave van het project. Tot dusver heb ik bij regionale partijen hiertoe echter geen bereidheid gevonden. Specifiek voor de ViA15 draagt de regio al een substantieel deel (€ 372,5 mln) bij aan de aanleg van de nieuwe verbinding. Het schrappen van de tol zonder extra bijdrage van de provincie betekent dat het budget ontoereikend wordt om de weg aan te leggen.

De leden van de PVV-fractie vragen of er wel rekening is gehouden met fysieke ruimte voor betaalpunten en hoeveel ruimte daarvoor nodig is zonder de doorstroming van het verkeer te hinderen.

De betalingsmogelijkheden zullen in het kader van het nader op te stellen uitvoeringsplan (artikel 4 van het wetsvoorstel) worden uitgewerkt. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de gebruiker zonder account. Indien fysieke betaalpunten worden ingericht betreffen dit bijvoorbeeld betaalautomaten of -mogelijkheden bij tankstations en winkels. Deze mogelijkheden hebben geen invloed op het ruimtebeslag van de betreffende tracés. Het ontwerpuitvoeringsplan zal bij de Eerste en Tweede Kamer worden voorgehangen.

De leden van de PVV-fractie vragen op welke wijze privacy is gewaarborgd aangezien nog niet vaststaat hoe de uitvoering van het wetsvoorstel zal geschieden.

De verwerking van persoonsgegevens moet voldoen aan de voorwaarden die hieraan zijn gesteld in het wetsvoorstel en in de Wet bescherming persoonsgegevens. Dit gecombineerde wettelijke systeem staat niet toe dat persoonsgegevens worden verwerkt als de privacy onvoldoende is gewaarborgd.

Het wetsvoorstel bevat een bepaling waarin het gebruik van gegevens, zonder toestemming, zoveel mogelijk is beperkt. Hierdoor wordt zekerheid verkregen dat geen persoonsgegevens voor een ander doel dan tolheffing worden gebruikt en de gebruikte persoonsgegevens binnen een redelijke termijn worden verwijderd.

De Wet bescherming persoonsgegevens stelt aanvullende voorwaarden aan het gebruik van persoonsgegevens, zoals het opstellen van een verwerkerovereenkomst. Bij de uitwerking van de uitvoering van het wetsvoorstel worden deze voorwaarden in acht genomen.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe kentekenregistratieapparatuur bij mist of sneeuwval moet plaatsvinden.

Uit onderzoek¹ blijkt dat het onder vrijwel alle omstandigheden mogelijk is om voertuigen te registreren op basis van kentekenregistratie. In zeer uitzonderlijke omstandigheden, bijvoorbeeld bij zeer dichte mist en extreme sneeuwval kan het voorkomen, dat niet alle kentekens worden herkend. De technologische ontwikkelingen gaan snel, waardoor bij de ingebruikname van het tolsysteem mogelijk nog betere systemen kunnen worden ingezet dan nu beschikbaar zijn. Bij het opstellen van het uitvoeringsplan zal ik nagaan of het gebruik van andere bewezen technologieën mogelijk is en voldoende toegevoegde waarde heeft ten opzichte van de kosten. Het ontwerpuitvoeringsplan wordt bij de Eerste en Tweede Kamer voorgehangen.

De leden van de PVV-fractie vragen of er al zicht is op algemene EU-regels voor betalingen door buitenlandse kentekens. Ook vragen zij hoe de invordering van geldschuld geregeld is voor niet-EU kentekens. Deze vragen worden samen beantwoord met de vragen van de leden van de SP-fractie die vragen ook of er al meer duidelijkheid bestaat over het innen van tol voor buitenlandse kentekens en hoe houdbaar is het om de tolheffing in te voeren indien deze duidelijkheid ontbreekt.

Artikel 15 van het wetsvoorstel voorziet in de mogelijkheid van toezicht op het netwerk. Dit artikel maakt het mogelijk om motorrijtuigen staande te houden en direct een bestuurlijke boete aan de bestuurder uit te reiken als hij geen tol heeft betaald. Deze boete moet door de bestuurder onmiddellijk worden betaald. Deze regeling geldt voor zowel EU-ingezetenen als ingezetenen van buiten de EU.

De regering onderzoekt daarnaast momenteel een aantal mogelijkheden om betaling van buitenlandse kentekens af te dwingen waaronder algemene EU-regels. Als de mogelijkheid tot het uitwisselen van kentekengegevens binnen de EU is geregeld, kunnen aan buitenlandse weggebruikers uit de EU aanmaningen (en boetes) worden toegestuurd op dezelfde wijze als voor Nederlandse weggebruikers. De technische infrastructuur om binnen Europa kenteken- en NAW-gegevens uit te wisselen is al voorhanden. Dit is het zogenoemde EUCARIS-systeem. De eerste signalen zijn dat er niet bij alle lidstaten draagvlak bestaat om

¹ Bijlagenrapport. Het Kan! Techniek, organisatie, handhaving en kosten van varianten van Anders Betalen voor Mobiliteit. LogicaCMG, Capgemini, GetID, 14 juni 2005, blz. 83.

hiervoor een juridische basis te creëren. Niettemin heb ik de problematiek op de agenda gezet van een werkgroep met deelnemers uit verschillende lidstaten over interoperabiliteit van tolsystemen binnen de EU. Deze werkgroep heeft de internationale uitwisseling van kentekengegevens in het kader van niet betaalde tol onderzocht en aanbevelingen gedaan richting de Europese Commissie.

Verder zal de regering voor zover er geen algemene Europese regeling van kracht is, zich inspanssen om tot bilaterale afspraken te komen met (buur)landen.

Tenslotte onderzoek ik de mogelijkheid van het inzetten van internationaal opererende incassokantoren. Ik verwacht dit onderzoek begin 2016 af te ronden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie vragen hoe houdbaar het is om tol te heffen naar euro-emissieklasse gezien de recente berichten over «sjoemel-diesels».

De Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG) verplicht lidstaten in beginsel om het toltarief voor vrachtverkeer te differentiëren naar euro-emissieklasse van het voertuig. Dit geldt ook als de tolheffing slechts op een gedeeltelijke bekostiging van de infrastructuur betrekking heeft. Afwijking hierop is voor deze projecten alleen mogelijk als een dergelijke differentiatie de samenhang van tolstelsels in de lidstaat ondermijnt, technisch niet uitvoerbaar is of de meest vervuilende voertuigen daardoor uitwijken naar andere trajecten met negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid of volksgezondheid.

Ik ben van mening dat er goede redenen zijn om af te zien van differentiatie naar euro-emissieklasse in de Nederlandse situatie. De verwachting is dat een dergelijke differentiatie ertoe zal leiden dat meer vervuilende voertuigen zullen uitwijken naar de alternatieve (bestaande) verbindingen, die grotendeels dichter bij of in bewoonde gebieden liggen. Op dit moment ben ik hierover in gesprek met de Europese Commissie. Daar komt bij dat het differentiëren naar euro-emissieklasse ook leidt tot hogere administratieve lasten en dat het uitvoeringstechnisch complex is. Er is geen Europees dekkend systeem voor informatie-uitwisseling waaruit voor buitenlandse voertuigen de Euroklasse kan worden vastgesteld. De Euroklasse kan ook niet op basis van uiterlijke kenmerken worden vastgesteld. Hierdoor wordt differentiatie op basis van Euroklasse of andere milieukenmerken slecht uitvoerbaar en slecht handhaafbaar. Anders dan bij personenauto's en bestelwagens, waarbij duidelijk is geworden dat latere euro-emissieklassen voor NO_x in de praktijk nauwelijks beter presteren dan hun voorgangers, is bij vrachtwagens wel sprake van een duidelijke vooruitgang. Ook bij vrachtwagens bleken eerder de praktijkemissies hoger dan op grond van de toelatingseisen werd verwacht. Met de introductie van Euro VI is die trend gekeerd. De recent ontdekte softwarefraude bij bepaalde dieselauto's van de Volkswa-gengroep heeft geen betrekking op de ontwikkeling van de uitstoot van de verschillende euro-emissieklassen van vrachtwagens. Voor het voldoen aan de euro-emissieklasse (voor vrachtwagens) wordt de uitstoot op de weg getest, dus onder echte omstandigheden. Bij de softwarefraude gaat het om personenauto's die op een rollenbank worden getest waarbij de betreffende software zorgt voor minder NO_x en vermoedelijk een lager brandstofgebruik dan op de weg het geval zou zijn. Inmiddels wordt ook voor personenauto's een meetsysteem ontwikkeld waarmee testen op de weg onder echte omstandigheden uitgevoerd kunnen worden, de zogenoemde Real Driving Emissions testprocedure.

De leden van de SP-fractie vragen of aan motoren ook een euro-emissieklasse categorie wordt toegekend.

Ook voor motorfietsen is sprake van euroklassen. De nu geldende eisen aan de uitstoot van motorfietsen zijn nog niet erg streng. In de EU is afgesproken dat de komende jaren de normen stapsgewijs worden aangescherpt, waardoor schonere technologie geleidelijk bredere toepassing zal vinden. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, zou onderscheid naar euroklasse bij motorfietsen op dit moment geen toegevoegde waarde hebben. Daarom ben ik ook niet van plan om de tarieven voor motorfietsen te differentiëren naar euro-emissieklasse.

De leden van de SP-fractie vragen of er al meer duidelijkheid bestaat over het innen van tol voor buitenlandse kentekens. Hoe houdbaar is het om de tolheffing in te voeren indien deze duidelijkheid ontbreekt, zo vragen zij.

Deze vragen zijn samen met de vragen van de PVV-fractie over dit onderwerp beantwoord onder «vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie».

De leden van de SP-fractie vragen of de regering kan aangeven of er gekeken is naar de druk op het alternatieve wegennet bij het omzeilen van de tolwegen en welke consequenties dit zal hebben uit het oogpunt van milieu en uitstoot.

Ten behoeve van de tracébesluiten en de milieueffectrapportages worden verkeersprognoses gemaakt. In deze prognoses is ook gekeken naar de gevolgen van de nieuwe verbinding (met tol) op het onderliggend wegennet. Een groot aantal voertuigen zal er voor kiezen om de nieuwe verbinding te gebruiken. Het gevolg hiervan is dat ten opzichte van de huidige situatie de milieudruk en uitstoot op de bestaande verbindingen over het algemeen niet wordt verhoogd, maar juist ontlast.

De leden van de SP-fractie vragen of er geen sprake is van willekeur in de prioritering van wegenprojecten en de toedeling van een toelag.

De financiële ruimte op de begroting voor aanleg van wegen is beperkt. Mijn voorgangers hebben daarom in het verleden al naar de mogelijkheden van tol gekeken. Gebleken is dat specifiek voor deze twee projecten tol uitkomst biedt. Deze projecten voldoen aan het beleidskader tol zoals de regering in 2011 heeft vastgesteld, waarin onder andere is opgenomen dat tolheffing alleen zal geschieden op nieuwe doorsnijdingen en dat een gratis alternatief beschikbaar moet zijn. Omdat de regering verder geen tol wil heffen is het wetsvoorstel beperkt tot de twee genoemde projecten. Eerder was er ook sprake van tolheffing op de A13/16. Bij de verdere uitwerking bleek echter dat tol op A13/16 een hogere vraaguitval veroorzaakt dan eerder verondersteld. Daardoor zou deze nieuwe schakel niet optimaal benut worden. Ik heb daarom in 2013 besloten om af te zien van tol op de A13/16. Hiermee wordt deze nieuwe verbinding maximaal benut, zodat de bereikbaarheid en leefbaarheid in deze regio op peil gehouden kan worden. In 2013 is bij de herprioritering van het Infrastructuurfonds gekozen om de projecten Blankenburgverbinding en ViA15, inclusief toelag, onverminderd door te zetten, omdat deze projecten de robuustheid en veiligheid van het wegennet verbeteren. Daarnaast leveren deze projecten een belangrijke bijdrage aan de doelen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De leden van de SP-fractie vragen of het niet vreemd is dat bewoners bijdragen aan wegen die zij niet of nauwelijks gebruiken, terwijl zij voor

hun «eigen» wegen moeten betalen. Wordt hiermee de onderlinge solidariteit ondermijnd, zo vragen zij.

Anders dan de leden van de SP-fractie veronderstellen hoeven de bewoners rondom de tolprojecten niet voor hun «eigen» wegen te betalen en wordt de onderlinge solidariteit niet ondermijnd. De middelen binnen het Infrastructuurfonds zijn ontoereikend om de projecten ViA15 en Blankenburgverbinding volledig met publiek geld te bekostigen. Deze projecten zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid van de betreffende regio's. Het zijn echter dure projecten met geheel nieuwe tracés en kostbare kunstwerken, die op korte termijn niet op reguliere wijze bekostigd kunnen worden. Om de bereikbaarheid in de betreffende regio's voortvarend te kunnen verbeteren, is besloten om de projecten deels te bekostigen met tolheffing. Zonder tol kan ik deze projecten niet realiseren. Voor de toltrajecten bestaan volwaardige gratis alternatieven, namelijk de huidige verbindingen. Deze blijven tolvrij.

De leden van de SP-fractie vragen of een schatting is gemaakt van hoeveel de inwoners van de aanliggende gebieden gemiddeld extra zullen bijdragen.

Er is geen schatting gemaakt van de extra bijdragen van omwonenden aan de projecten. De verkeerscijfers berekend met het verkeersmodel (NRM), geven inzicht in de verkeersstromen en zijn de basis voor het bepalen van verwachte tolobbrengsten. Voor omwonenden die geen tol willen betalen, blijft het mogelijk om de nu bestaande wegen te gebruiken. Daarop zal geen tol worden geheven.

De leden van de SP-fractie vragen de regering duidelijk te maken waarom deze wegdelen niet zo zijn geprioriteerd dat het Rijk deze volledig publiek financiert en waarom deze dan toch aangelegd dienen te worden.

Gebleken is dat specifiek voor deze twee projecten tol uitkomst biedt. Deze projecten voldoen aan het beleidskader tol zoals de regering in 2011 heeft vastgesteld, waarin onder andere is opgenomen dat tolheffing alleen zal geschieden op nieuwe doorsnijdingen en dat een gratis alternatief beschikbaar moet zijn. Omdat de regering verder geen tol wil heffen is het wetsvoorstel beperkt tot de twee genoemde projecten. De realisatie van de Blankenburgverbinding en de ViA15 is van groot economisch belang. De projecten lossen belangrijke knelpunten in het hoofdwegennet op. Dit zorgt voor een vlottere doorstroming van het verkeer (een kortere reistijd), een betrouwbaar netwerk, en een goede bereikbaarheid van de regio's Rotterdam en Arnhem-Nijmegen. Ook wordt bijgedragen aan de groei van belangrijke economische centra, waaronder de Rotterdamse haven. Zowel het kabinet als betrokken regionale partijen – met name de provincies Gelderland en Zuid-Holland en de stadsregio's Arnhem-Nijmegen en Rotterdam – willen deze projecten graag snel aanpakken. Het zijn echter dure projecten met geheel nieuwe tracés en kostbare kunstwerken, die op korte termijn niet op reguliere wijze bekostigd kunnen worden. Om de bereikbaarheid in de betreffende regio's voortvarend te kunnen verbeteren, is door mijn voorgangers besloten om de projecten deels te bekostigen met tolheffing.

De leden van de SP-fractie vragen hoeveel jaar deze projecten moeten worden uitgesteld om ze wel via de Rijksbegroting te financieren.

In de begroting van het Infrastructuurfonds tot 2028 is te weinig financiële ruimte om deze projecten zonder tol te bekostigen. Er is ook nog geen duidelijkheid over een verlenging van het infrastructuurfonds. Daarmee is er dus ook geen zicht op financiering vanuit het Infrastructuurfonds na

2028. Het niet uitvoeren of uitstellen van de projecten vind ik onwenselijk omdat de aanleg van de Blankenburgverbinding en de ViA15 van groot economische belang is en een belangrijke bijdrage levert aan de doelstellingen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
Mw. M.H. Schultz van Haegen