

Vergaderjaar 2014–2015

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)

Nr. 5 HERDRUK¹

VERSLAG

Vastgesteld 8 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

blz.

Inleiding	1
Aanleiding, visie en doel	2
Hoofdpijnen van het wetsvoorstel	6
Uitvoering	9
Privacy	18
Overige	19

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel Tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. Hoewel zij geen voorstander zijn van het instrument tolheffing, begrijpen zij dat het in dit geval noodzakelijk is dit instrument in te zetten om de belangrijke Blankenburgverbinding en de ViA15 te kunnen realiseren. Zij zijn tevreden met het intrekken van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit (Wbm). Zij hebben de volgende vragen ten aanzien van bovengenoemd wetsvoorstel.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel dat tolheffing voor de Blankenburgverbinding en de ViA15

¹ I.v.m. het toevoegen van de inbreng van een fractie.

mogelijk maakt. Deze leden zijn kritisch over enkele belangrijke onderdelen van het wetsvoorstel en zijn er vooralsnog niet van overtuigd dat de gemaakte keuzes de juiste zijn. Deze leden hebben over het voorstel daarom nog de volgende vragen aan de regering.

De leden van de SP-fractie hebben kennis genomen van het voorgenomen wetsvoorstel om te komen tot een tijdelijke tolheffing voor de Blankenburgverbinding en de ViA15. De leden van de SP-fractie zijn principieel geen voorstander van het heffen van tol op wegen. Zij zijn van mening dat de aanleg en het onderhoud van wegen moet worden gefinancierd door het Rijk vanuit het Infrastructuurfonds en om deze reden onderschrijven deze leden dit wetsvoorstel niet en hebben hierover ook nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de 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).

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. Alhoewel zij achter het principe «de gebruiker betaalt» staat dat ten grondslag ligt aan dit wetsvoorstel, hebben zij nog een aantal vragen en opmerkingen over de uitvoering.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 die het mogelijk maakt een tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 te introduceren om zo bij te dragen aan de financiering van deze projecten. Deze leden hebben hierover nog wel enkele vragen.

Het lid Houwers heeft het wetsvoorstel tot zich genomen en is hier in beginsel niet tegen. Echter, de beantwoording van onderstaande vragen weegt wel mee met het definitieve oordeel ten aanzien van deze wet.

Aanleiding, visie en doel

De leden van de VVD-fractie merken op dat de regering schrijft dat voor beide projecten – de Blankenburgverbinding en ViA15 – het voorkeurs tracé wordt uitgewerkt in een (ontwerp)tracébesluit. Deze leden vragen of deze procedure reeds voor het te zijner tijd aannemen van deze wet door beide Kamers der Staten-Generaal wordt ingezet. Welke voorbereidingsstappen kunnen al gezet worden voordat het wetsvoorstel door beide Kamers der Staten-Generaal aangenomen wordt?

De leden van de VVD-fractie lezen dat het taakstellend budget van de Blankenburgverbinding € 1,17 mld. bedraagt en van de ViA15 € 840 mln. Kan de regering uitsplitsen door wie welk deel van dit bedrag opgebracht zal worden?

Het tekort voor de realisatie van de Blankenburgverbinding is € 315 mln. en voor de ViA15 € 287 mln. Hoe staan deze tekorten in relatie tot de risicoreservering in het Infrastructuurfonds van € 107 mln.? Wanneer vervalt deze risicoreservering? Aan welke voorwaarden moet dan voldaan zijn? Hoe zal het voorschieten er in de praktijk uitzien? Wat betekent dit voor de balans van het Infrastructuurfonds op korte (tijdens realisatie) en lange termijn (na realisatie)? Wat kunnen de gevolgen voor het Infrastructuurfonds zijn als de opbrengsten van tolheffing onverhoopt tegenvallen? En in het geval dat de voorziene bedragen gedurende de looptijd van het

tolbesluit niet via tolinkomsten worden gegenereerd, maar anderszins, biedt dit wetsvoorstel hier ruimte voor?

De leden van de VVD-fractie lezen dat voor beide verbindingen een volwaardig, gratis alternatief bestaat. Wat is de verwachting voor wat betreft het gebruik van de Blankenburgverbinding en ViA15? In hoeverre is rekening gehouden met het feit dat weggebruikers de gratis alternatieven zullen verkiezen boven de Blankenburgverbinding en ViA15, waar tol geheven zal worden? En zal tolheffing op deze verbindingen niet leiden tot een toename in congestie op de gratis alternatieven (respectievelijk de Beneluxtunnel en de A50/A12)?

De kosten van de tolinning mogen niet meer dan 20 procent van de totale tolinkomsten bedragen, zo lezen deze leden. Hoe is dit gewaarborgd? Welk percentage van de totale tolinkomsten is nu voorzien? Kan de regering een inschatting geven van de kosten van het tolheffingsysteem voor beide verbindingen? Wat gebeurt er als de kosten van de inning na realisatie van de verbindingen, dus wanneer de tolheffing al plaatsvindt, hoger zijn dan 20 procent?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de regering van oordeel is dat voor beide projecten een volwaardig, gratis alternatief bestaat. Deze leden ontvangen graag een toelichting van de regering over hoe zij «volwaardig» definiëren. Hoeveel extra reisafstand en tijd in relatie tot het nieuwe traject is acceptabel om te kunnen spreken van een volwaardig alternatief?

De leden van de PvdA-fractie lezen in de memorie van toelichting (MvT) (p. 4) dat de provincie Gelderland en de stadsregio Arnhem-Nijmegen een substantiële bijdrage leveren aan de bekostiging van de ViA15 en dat deze bijdrage is vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Onlangs is er in Gelderland een nieuw coalitieakkoord gesloten, waarin de tolheffing ViA15 niet onbesproken blijft. Op pagina 6 van dat coalitieakkoord staat namelijk: «De provincie onderzoekt de mogelijkheden bij het Rijk tot het niet invoeren van tolheffing.» Heeft er inmiddels overleg plaatsgevonden met deze provincie? Zo ja, wat kan de regering de Kamer meedelen over dit overleg? Is de provincie bereid om (een substantieel deel van) de tologpave alsnog extra bij te dragen? Welke gevolgen heeft het nieuwe standpunt van de provincie voor dit wetsvoorstel en de planning van de aanleg?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat beprijzen niet langer deel uitmaakt van het instrumentarium voor het verbeteren van de bereikbaarheid, en niet langer als «sturend instrument voor de overheid om – mede met het oog op het voorkomen van milieuoverlast en congestie – verkeersstromen te beïnvloeden». Deze leden vragen de regering naar de gevolgen van het intrekken van de Wbm en vragen daarbij expliciet in te gaan op de veranderde mogelijkheden van een kabinet in de toekomst om een vorm van kilometerbeprijzing te introduceren. Het betreft immers – naar het oordeel van de leden van de PvdA-fractie – een politieke keuze van de zittende coalitie om in deze periode geen vorm van kilometerbeprijzing in te voeren. Ook vragen deze leden naar een nadere wegging door de regering van de constatering van de Afdeling dat er een algemene visie op mobiliteitsbeleid ontbreekt. Deelt de regering deze constatering? Zo nee, waarom niet en waar is deze visie terug te vinden? Zo ja, wanneer kan de Kamer een nieuwe visie tegemoet zien?

De regering maakt in de MvT helder duidelijk dat tolheffing enkel voor deze twee trajecten en voor maximaal de tologpave aan de orde zal zijn, zo merken de leden van de PvdA-fractie op. De Afdeling advisering van de Raad van State (de Afdeling) is in het advies ten aanzien van het onder-

havige wetsvoorstel (p. 16) hier kritisch over: «[...] nu er wordt gekozen voor de invoering van een nieuwe wettelijke regeling voor uitsluitend twee specifieke trajecten, [zal] voor een volgend project waar tolheffing eveneens een bruikbare wijze van financiering is, opnieuw een (tijdelijke) wet in formele zin nodig zijn. De Afdeling acht dit een ongewenste ontwikkeling, die niet goed past bij het rechtsstatelijke uitgangspunt dat wetgeving bedoeld is voor het stellen van algemene regels en niet voor de regeling van een individueel geval». In reactie op deze kritiek schrijft de regering dat «anders dan de Afdeling aangeeft, is het wetsvoorstel echter geen projectwet» (p. 17). Wat bedoelt de regering met deze opmerking, zo vragen deze leden. En waarom heeft de regering ervoor gekozen om deze projecten zo nadrukkelijk in de wet op te nemen, zodat bij een nieuw project – waar mogelijk ook een tekort aan budget is – de regering niet zonder wetswijziging over kan gaan tot het heffen van tol?

De leden van de PvdA-fractie delen het uitgangspunt van de regering dat de kosten voor de inning van tol in verhouding moeten staan tot de opbrengsten. In het beleidskader is hierover opgenomen dat de kosten van inning niet meer mogen zijn dan 20 procent van de opbrengsten. In de voetnoot (nummer 23, p. 6 MvT) geeft de regering aan dat het hier enkel kosten voor het innen van de tol betreft. De kosten voor de betalingsherinnering moeten gedekt worden met de aanmaningsvergoeding en de kosten van handhaving en toezicht met de boeteopbrengsten. De leden van de PvdA-fractie vragen om een nadere financiële onderbouwing van de verhouding tussen kosten en opbrengsten. In het verlangde hiervan vragen zij in hoeverre de gemaakte scheiding tussen kosten voor inning, kosten voor aanmaning en kosten voor handhaving en toezicht hard is en hard zal blijven. Ook vragen deze leden of het maximum van twintig procent inningskosten van jaar op jaar geldt, of voor de gehele looptijd van de tolheffing. Tevens vragen de aan het woord zijnde leden wat de gevolgen zijn indien de kosten van inning niet in de gewenste verhouding staan tot de opbrengsten. Zal dit leiden tot een hoger toltarief en daarmee een gunstiger verhouding tussen opbrengsten en kosten?

De leden van de SP-fractie zien in de eerste plaats dat dit wetsvoorstel mogelijk de deur open zal zetten om in het vervolg ook andere infrastructuurprojecten te gaan financieren middels tolheffing en vragen in hoeverre dit denkbaar zou zijn, zeker gezien de opmerking dat hiermee tegemoet wordt gekomen aan het principe «de gebruiker betaalt».

De leden van de SP-fractie zouden graag inzichtelijk willen hebben wat de gebruikers van het wegennet op dit moment jaarlijks bijdragen in de vorm van accijns op brandstof, btw op brandstof en aanschaf van voertuigen, motorrijtuigenbelasting en belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm). Hoe staan deze inkomsten in verhouding tot de jaarlijkse investeringen in aanleg en onderhoud van het wegennet? Graag zouden deze leden hierop een nadere toelichting willen met daarbij inzichtelijk gemaakt hoe dit past bij de uitspraak «de gebruiker betaalt».

De leden van de CDA-fractie constateren dat het tolbesluit een onderdeel zal vormen van het Tracébesluit. Kan de regering daarbij aangeven of de bereidheid bestaat om op het moment dat het Tracébesluit wordt genomen, te bezien of de nieuwe wegverbinding (alsnog) zonder tol gerealiseerd kan worden?

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering wil reageren op de uitkomsten van de studie van bureau Ecorys in opdracht van de ANWB inzake tolheffing, waaruit blijkt dat de Nederlandse overheid in 2013 circa € 14 miljard aan inkomsten ontvangt uit het gemotoriseerde wegverkeer,

waartegenover naar verwachting circa € 8 miljard aan uitgaven staan. Kan daarbij worden ingegaan op de financieel-budgettaire noodzaak van tolheffing en het maatschappelijk draagvlak ervoor?

De leden van de CDA-fractie vragen of uit het feit dat dit wetsvoorstel alleen tolheffing op deze twee verbindingen mogelijk maakt, kan worden afgeleid dat er geen andere wegtrajecten met tolheffing komen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kan aangeven hoe zij «volwaardig» definieert als het gaat om alternatieven voor toltrajecten voor de ViA15. Deze leden zouden het op prijs stellen als dat zo concreet mogelijk wordt aangegeven: welk type weg, welke (extra) reisafstand en welke (extra) reistijd? Daarmee wordt immers een norm gesteld voor toekomstige discussies.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering kennis heeft genomen van het onlangs gepresenteerde akkoord van het nieuwe College van gedeputeerde staten van Gelderland. In dat akkoord staat: «De provincie onderzoekt de mogelijkheden bij het Rijk tot het niet invoeren van tolheffing.» De leden van de CDA-fractie vragen of de regering bereid is om samen met de provincie alternatieven te onderzoeken. Zij zouden dat zeer waarderen.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering voor de Blankenburg-tunnel kan aangeven wat het effect is voor de tolopbrengsten en de totale doorstroming van het verkeer in de gehele regio als alleen tol zou worden geheven op vrachtverkeer.

De leden van de D66-fractie zijn voorstander van het principe «de gebruiker betaalt», en zijn in die zin ook positief in het deels laten meebetalen aan de verbinding door de gebruikers. Zij vragen hoe bepaald is wat de hoogte van het budget is, en daarmee welk deel vanuit het Rijk wordt gefinancierd en welk deel door de gebruikers.

Deze leden lezen dat voor private partijen de exploitatie van de tolheffing bij de Blankenburgverbinding en de ViA15 niet rendabel is, omdat de inkomsten door de relatief korte trajecten en aanwezigheid van gratis alternatieven te laag zullen zijn. Gelden deze argumenten niet ook voor de rijksoverheid? Zo ja, hoe kan het dat deze maatregel voor de overheid wel rendabel is? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie lezen dat vanwege de relatief beperkte schaal van de tolprojecten vooralsnog wordt gekozen voor een systeem op basis van alleen kentekenregistratie. Kan de regering ingaan op de vraag in hoeverre er risico's zijn op fraude, bijvoorbeeld door kentekenfraude of het dicht op elkaar rijden zodat kentekens niet leesbaar zijn? Voornoemde leden lezen voorts dat de kosten van tolinning niet meer dan 20 procent zijn van de totale tolinkomsten. Kan de regering ook iets zeggen over de absolute kosten van tolinning?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat voor beide nieuwe verbindingen een gratis alternatief bestaat. De extra lasten van tolheffing treffen dus alleen gebruikers die kiezen voor de nieuwe verbindingen. Genoemde leden vragen of is doorgerekend wat de effecten zijn als veel meer reizigers dan verwacht de voorkeur blijven geven aan de bestaande verbinding. Deze leden betwijfelen of bestuurders van personenauto's voor de Blankenburgverbinding zullen kiezen vanwege de nabijheid van de tolvrije Beneluxtunnel.

Is het denkbaar, zo vragen deze leden, dat de files rond de bestaande Beneluxtunnel in dat geval zo groot worden dat de A20 en/of de A15 vollopen en de reistijdwinst van de doorstroomroute van de Blankenburg-

verbinding teniet wordt gedaan door deze files op de aanvoerroutes van de Blankenburgverbinding? Genoemde leden vragen in dit verband een overzicht van de verwachte reistijdwinst in de spits van de Blankenburgverbinding bij verschillende verdelingen van het aantal passages over de twee tunnels tijdens de spits.

Ook vragen zij of het denkbaar is dat personenauto's alleen voor de Blankenburgverbinding zullen kiezen bij files of calamiteiten. Zij vragen daarom wat de uitgangspunten zijn geweest bij het berekenen van de verwachte tolopbrengsten op deze verbinding. Is er gerekend met een vast percentage personenauto's op de corridor dat gebruik zal maken van deze verbinding of is rekening gehouden met de capaciteit van de Beneluxtunnel op diverse tijdstippen?

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat vooral het vrachtverkeer bij de Blankenburgverbinding profiteert van de kortere afstand en reistijd. Genoemde leden vragen daarom om voor de Blankenburgtunnel aan te geven wat het effect is voor de tolopbrengsten en de totale doorstroming van het verkeer in de gehele regio als alleen tol zou worden geheven op vrachtverkeer.

Het lid Houwers leest dat, gelet op het feit dat er geen sluitende begroting is inzake twee tracés genoemd in het wetsvoorstel, de regering voornemens is tol te heffen. Dit op basis van een free-flowstelsel. De maatregel zal eindigen zodra het beoogde budget is behaald, zo leest dit lid.

Waarom is er gekozen om twee wegen in deze wet op te nemen die ogenschijnlijk niets met elkaar te maken hebben? Is het niet logischer om dit in twee afzonderlijke wetten te doen? Kan de regering een motivatie geven op dit punt?

Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

De leden van de VVD-fractie zien dat het hier de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 betreft. In het wetsvoorstel is vastgelegd dat een tolbesluit in ieder geval uiterlijk wordt ingetrokken op het moment dat de netto-opbrengsten gelijk zijn aan de tologgave. Wat is tijdelijk in dezen? Van welk gebruik en duur van de tolheffing gaat de regering uit om de investering terug te verdienen?

Het toltarief wordt door de Minister van Infrastructuur en Milieu bij ministeriële regeling bepaald, zo lezen deze leden. Wat is bevoegdheid van de Kamer bij de tariefbepaling? Indien door het wijzigen van het toltarief relevante wijzigingen in verkeersstromen te verwachten zijn, zal een beschrijving worden gegeven van de te treffen voorzieningen gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de negatieve gevolgen. Aan welke voorzieningen denkt de regering? En waar wordt de beschrijving van de te treffen voorzieningen gegeven?

Wanneer en hoe wordt het correctiemechanisme ingezet?

De leden van de VVD-fractie zien dat het wetsvoorstel ook de mogelijkheid biedt voor tariefdifferentiatie op basis van euro-emissieklasse. Deze leden zien niet direct de meerwaarde van een dergelijke tariefdifferentiatie. Welke doelstellingen worden er beoogd? Wat zijn de argumenten voor een tariefdifferentiatie op basis van emissieklassen? Deze leden lezen dat deze vorm van tariefdifferentiatie alleen plaats kan vinden indien dit uitvoeringstechnisch mogelijk is en dit niet leidt tot ongewenste administratieve- en uitvoeringslasten. Dit zal nader onderzocht worden. Op welke wijze wordt dit onderzocht? Wanneer kunnen de resultaten van een dergelijk onderzoek verwacht worden? Heeft de Kamer nog een mogelijkheid om een standpunt hierover in te nemen?

De leden van de VVD-fractie zien dat de Blankenburgverbinding en de ViA15 als Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-contracten worden aanbesteed. Verwacht de regering dat er voldoende geïnteresseerden zijn om deel te nemen aan de aanbestedingsprocedure? Staat de aanbestedingsprocedure ook open voor buitenlandse bedrijven? Hoe verhoudt zich de structuur van dergelijke DBFM-contracten tot de doelstellingen, opzet en werking van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgtunnel en ViA15? Welke prikkels kunnen worden ingebouwd om het tolbesluit zo kort mogelijk te laten duren? Welke onderdelen van de organisatie van de tolheffing worden wanneer, en op welke wijze, aanbesteed?

De leden van de PvdA-fractie lezen in de MvT (p. 10) dat in het wetsvoorstel is vastgelegd dat een tolbesluit in ieder geval wordt ingetrokken uiterlijk op het moment dat de netto-opbrengsten gelijk zijn aan de tologgave. Dit roept bij deze leden een aantal vragen op. Is intrekking van het tolbesluit ook mogelijk voordat de tologgave bereikt is? Welke gevolgen hebben tegenvallers bij de realisatie van het project voor de netto-tolopgave? Indien een van de betrokken overheidslagen (Rijk, provincie Gelderland, stadsregio Arnhem-Nijmegen) haar bijdrage aan het project wenst te verhogen dan wel te verlagen, kan als gevolg daarvan de tologgave naar boven of beneden worden bijgesteld?

De leden van de PvdA-fractie lezen ook dat bij het intrekken of wijzigen van het tolbesluit een beschrijving wordt gegeven van te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van negatieve gevolgen (MvT, p. 10). Ook lezen deze leden dat die gevolgen momenteel nog onbekend zijn en dat hiermee gepaard gaande kosten niet zullen leiden tot langer doorgaan met het heffen van tol. Had het niet voor de hand gelegen om een reservering voor deze kosten op te nemen in de tologgave, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Er kan immers altijd nog, indien de kosten bij het bijna bereiken van de tologgave blijken mee te vallen (blijkend uit het onderzoek dat te zijner tijd zal moeten worden uitgevoerd), worden besloten eerder te stoppen met heffen. Deze leden vragen daarom waarom gekozen is voor deze route, waarbij alvast een rekening in de toekomst wordt gelegd.

De leden van de PvdA-fractie lezen op pagina 11 van de MvT: «Het correctiemechanisme bestaat uit de mogelijkheid om de hoogte van het toltarief aan te passen, indien de opbrengsten uit de pas lopen met hetgeen op basis van de verkeersprognoses werd verwacht». Deze leden vragen in dit kader naar de werking van het correctiemechanisme en de verwachte prijselasticiteit. Wordt het tarief verhoogd bij weinig gebruik om alsnog de tologgave binnen de beoogde tijd te behalen, of wordt het tarief verlaagd om meer gebruikers naar de weg te lokken waardoor via die weg mogelijk meer tol kan worden opgehaald? Ook vragen deze leden in dit kader of de regering beoogt een tarief te kiezen waarbij de tologbrengsten zo hoog mogelijk zijn. Dit zouden de aan het woord zijnde leden een namelijk een verkeerde keuze vinden, gezien het belang van de toegankelijkheid van de tolgang voor mensen met een kleine beurs.

De leden van de PvdA-fractie lezen op pagina 11 van de MvT dat het voorstel ook de mogelijkheid voor tariefdifferentiatie op basis van euro-emissieklasse biedt. Hoe verhoudt deze mogelijkheid zich tot het uitgangspunt dat de regering eerder in de MvT beschrijft, namelijk dat tol geen sturend instrument moet zijn voor milieu en congestiedoelstellingen? Deze leden zouden overigens niet negatief staan tegenover een dergelijke differentiatie, mits deze goed uitvoerbaar is. In dat kader vragen zij ook naar de vorderingen van het nadere onderzoek dat de regering op dit thema uitvoert. Op pagina 39 van de MvT lezen deze leden vervolgens dat een Europese richtlijn voorschrijft dat een tolheffing op zware

vrachtwagens in beginsel wordt gedifferentieerd naar euro-emissieklasse. In dat kader vragen deze leden dan ook of de hoofdvraag van het nadere onderzoek is of de Europese richtlijn Nederland dwingt om de tol te differentiëren naar euro-emissieklasse.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de regering overweegt het toltarief voor gebruikers met een account lager te laten zijn dan het toltarief voor gebruikers zonder account. De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat dit voordeel – indien doorgezet – beperkt moet zijn, en zich niet evenredig moet verhouden tot de inningskosten. In dat geval vrezen deze leden namelijk een (te) groot prijsverschil tussen gebruikers met account (laag tarief) en zonder account (hoog tarief), wat naar het oordeel van deze leden niet wenselijk is.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat bij ministeriële regeling voertuigen kunnen worden aangewezen waarvoor vrijstelling kan worden verleend in het geval van bij die regeling bepaalde calamiteiten en beheer- en onderhoudswerkzaamheden. Deze leden vragen in dit kader of ook hulpverleningsvoertuigen die gebruikt worden om gestrande voertuigen te repareren of te verplaatsen in aanmerking komen voor een vrijstelling dan wel ontheffing, vanwege het belang van de veiligheid en doorstroming op de weg.

De leden van de SP-fractie constateren dat er wordt gesproken over een tijdelijke tolheffing voor de Blankenburgverbinding en de ViA15 voor een periode van 25 jaar en dat deze stopt wanneer de tologgave is gerealiseerd. Mocht deze opgave na 25 jaar niet zijn gerealiseerd, stopt dan toch de tolinning, zo vragen deze leden.

Deze leden willen graag nader inzicht inzake de gevolgen van de tolheffing op het gebruik van de Blankenburgverbinding en de ViA15. In hoeverre zou het gebruik toenemen wanneer er geen tol wordt geheven en op welke wijze is dit onderbouwd? Daarnaast zouden de leden graag een nadere toelichting op de prijselasticiteit van toltarieven bij deze infrastructuurprojecten. Hoeveel gaat het heffen van tol op beide wegen de transportsector jaarlijks kosten? Daarnaast zouden deze leden graag inzicht willen hebben in het extra aantal kilometers dat wordt afgelegd wanneer men de tolgeweg mijdt.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering wil aangeven of het risico bestaat dat de tolheffing langer blijft bestaan dan financieel/ budgettair noodzakelijk is, doordat er zienswijzen en/of bezwaren ingediend kunnen worden. Hoe zou dat voorkomen kunnen worden?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het wetsvoorstel de mogelijkheid biedt voor tariefdifferentiaties op basis van euro-emissieklasse. Kan de regering aangeven waarom deze mogelijkheid in het wetsvoorstel is opgenomen en hoe dit zich verhoudt tot het uitgangspunt dat tolheffing alleen dient als (gedeeltelijke) bekostiging van infrastructuur?

De leden van de D66-fractie constateren dat een wijziging van het tarief aan de orde kan zijn als in de loop van de tijd blijkt dat een ander tarief beter is om de benodigde tologgave te realiseren. Deze leden willen graag weten hoe en door wie wordt bepaald dat dit inderdaad aan de orde is en welke elementen hierbij een rol spelen. Staan de tologbrengsten hierbij centraal, of wordt ook gekeken naar de invloed die een ander tarief heeft op verkeersstromen? Hoe wordt die afweging gemaakt? Welke inspraak is hier nog mogelijk, zowel door de Kamer, regionale overheden, als andere betrokkenen?

De leden van de D66-fractie vragen voorts of wordt gekeken in hoeverre de nieuwe verbindingen het onderliggende wegennet ontlasten, bijvoorbeeld de gratis alternatieven voor de toltrajecten. Wanneer bijvoorbeeld een groot aantal automobilisten ervoor kiest om het gratis alternatief te gebruiken, wordt het tarief dan verhoogd of verlaagd? Op basis waarvan wordt deze keuze gemaakt? Is het belangrijkste doel om de tolopbrengsten te optimaliseren of om het onderliggend wegennet zo min mogelijk te belasten?

Deze leden lezen dat de regering niet kiest voor differentiatie naar motorrijtuigcategorie of overige milieukeurmerken. Kan zij aangeven welke aanvullende administratie- en uitvoeringslasten er zouden zijn om deze differentiatie mogelijk te maken? Zijn deze gegevens, zoals motorrijtuigcategorie en enige milieukeurmerken, niet gekoppeld aan de kentekengegevens, die sowieso benodigd zijn om tol te heffen?

De leden van de D66-fractie lezen dat de tolheffing tijdelijk is totdat de tolopgave is gerealiseerd. Is deze tijdspanne gelimiteerd, of kan deze eindeloos doorgaan tot de tolopgave is gerealiseerd? Wanneer wordt, indien onverhoopt nodig, de risico-reservering ingezet, zo willen deze leden weten.

De leden van de ChristenUnie-fractie betreuren het dat betalen voor het gebruik op de rest van het wegennet geen deel uitmaakt van de beleidsmix voor het verbeteren van de bereikbaarheid en dat de tol niet zal worden ingezet voor het sturen van verkeersstromen. Nu wel tol op de twee genoemde verbindingen wordt geïntroduceerd, zou volgens deze leden geëxperimenteerd kunnen worden met verschillende vormen van beprijzing. Genoemde leden zijn in dit verband blij dat differentiatie naar euro-klassen met dit wetsvoorstel in principe mogelijk wordt. Deze leden geven in overweging om ook experimenten met een spitstarief bij de tijdelijke tolheffing mogelijk te maken.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of onderzocht is of door een dergelijke differentiatie de jaarlijkse opbrengst van de tolheffing kan worden verhoogd zodat de tolheffing sneller kan stoppen dan de nu voorziene 25 jaar. Ook vragen zij of is onderzocht of door een dergelijke differentiatie bij gelijkblijvende tolopbrengst het gebruik van de nieuwe verbindingen kan worden gemaximaliseerd zodat de bestaande verbindingen maximaal worden ontlast.

Het lid Houwers leest dat er een toltarief is voorgesteld. Daarbij wordt de tol gerelateerd aan de euro-emissieklasse. Wat is de reden voor dit verschil in tol? En in hoeverre kan dit naar verloop van tijd worden gewijzigd?

Uitvoering

De leden van de VVD-fractie lezen dat bij de handhaving bijzondere aandacht nodig is voor kentekenhouders waarvan de woon- of verblijfplaats niet bekend is, zoals bij motorrijtuigen met een buitenlands kenteken. Deze leden vinden het van groot belang dat hier geen discriminatie van weggebruikers plaatsvindt en dat alle gebruikers van de verbindingen tol betalen. Het kan niet zo zijn dat kentekenhouders met een voertuig met buitenlands kenteken geen tol betalen, terwijl die met een Nederlands kenteken wel worden aangeslagen. Hoe gaat de regering inzetten op de inning van de tol bij niet in Nederland geregistreerde voertuigen die gebruik maken van de genoemde verbindingen? Wat is er nog voor nodig om dit voor ieder kenteken te realiseren en is dit tijdig verwezenlijkt? Hoe realistisch is de in de MvT uitgesproken verwachting dat er tijdig met voldoende lidstaten bilaterale afspraken kunnen worden

gemaakt over een effectieve inning van tolgelden en boetes voor buitenlandse kentekenhouders?

De leden van de VVD-fractie lezen dat er na het verzuimen van betaling van de tol door chauffeurs van motorrijtuigen met een buitenlands kenteken geen aanmaning volgt, maar meteen een bestuurlijke boete. Hoe is de inning van deze boetes voorzien? Klopt de constatering van deze leden dat, om dit mogelijk te maken, diezelfde motorrijtuigen daarvoor minstens tweemaal (met minimaal acht weken ertussen) van de verbinding gebruik moeten maken? En betekent dit, om dit mogelijk te maken, dat er permanent en fysiek iemand controle moet houden op de verbindingen? Zo ja, welke organisatie zal dit uitvoeren? Zo nee, hoe zal dit dan in zijn werk gaan? Hoe reëel is de verwachting dat bestuurders met een onbekende woon- of verblijfplaats daadwerkelijk worden aangehouden? Wordt hiervoor extra capaciteit beschikbaar gesteld? Op welke grond kan de bestuurder direct worden gedwongen om de bestuurlijke boete te betalen? In hoeverre kunnen de gegevens die verzameld worden met het Automatic Numberplate Recognition (ANPR)-systeem nog worden gebruikt ten behoeve van handhaving?

De leden van de VVD-fractie vragen welke bevoegdheden de toezicht-houder in het kader van de handhaving van de tolheffing krijgt. Klopt het dat de toezichthouder het verdere gebruik van het voertuig kan beletten als er niet onmiddellijk wordt betaald? Hoe vaak verwacht de regering dat dit instrument zal worden ingezet? Met andere woorden, welk afwegings-kader zal hiertoe worden gehanteerd?

Kan de regering nogmaals toelichten hoe er mee wordt omgegaan als blijkt dat de kentekenhouder en bestuurder van het voertuig niet dezelfde persoon zijn? Kan de regering hierbij ook ingaan op de kritiek van de Afdeling dat het de vraag is in hoeverre het gerechtvaardigd is dat de bestuurder in plaats van de kentekenhouder de betalingsverplichting krijgt opgelegd?

Op pagina 17 van de MvT wordt gesproken over de precieze kenmerken van het wegkantregistratiesysteem die nader uitgewerkt dienen te worden. Op pagina 24 van de MvT staat dat de mogelijke betaalvormen nader uitgewerkt moeten worden. Op pagina 34 staat dat de invulling van het toezicht nader wordt uitgewerkt. De leden van de VVD-fractie krijgen het idee dat er nog veel onduidelijk is over de exacte manier van uitvoering van de tolheffing. Klopt dit? Zo ja, kan de regering aangeven op welk moment en op welke wijze bovengenoemde aspecten ingevuld gaan worden?

De leden van de VVD-fractie lezen dat voor wat betreft registratie en inning wordt verwacht dat wellicht aangesloten kan worden op bestaande markten van dienstverleners in de mobiliteitssector. Hoe concreet is deze verwachting? Hebben zich reeds geïnteresseerden gemeld? Voor de verwerking van gegevens door dergelijke diensten bevat het wetsvoorstel geen kaders. Hoe gaat dit er in de praktijk dan uit zien? Hoe komen de publieke onderdelen van het systeem naast de private onderdelen te staan?

De leden van de VVD-fractie zien dat een systeem op basis van wegkantreg-istratie door middel van kentekenplaatherkenning het meest geschikt wordt geacht. De precieze kenmerken van dit systeem zullen nader worden uitgewerkt. Wanneer is er meer duidelijkheid over de wijze waarop de Kamer hierover wordt geïnformeerd? Welk afwegingskader wordt hierbij gehanteerd en zijn de vereiste voorwaarden voor dit systeem voorhanden?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de regering enkele landen noemt in de MvT waar gebruik wordt gemaakt van free-flowsystemen. Hoe wordt er in die landen omgegaan met de inning van tol bij motorrijtuigen met een buitenlands kenteken? Bij wie is deze bevoegdheid belegd, de wegbeheerder of een apart daartoe aangewezen (private) organisatie? En wat is de ervaring met deze techniek in deze landen? Welke technische knelpunten ervaren ze in die landen met het free-flowsysteem? Zijn deze knelpunten ook in Nederland te verwachten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe zal hiermee omgegaan worden?

Naast het inzetten op bilaterale afspraken met landen om te komen tot inning van tol door buitenlandse voertuigen, zijn er ook andere Europese ontwikkelingen gaande waarbij mogelijk kan worden aangesloten. Als voorbeeld wordt de verruiming van EU-richtlijnen genoemd. Welke verruiming van welke richtlijnen wordt hier bedoeld? Wanneer en hoe wordt de Kamer hierover geïnformeerd? Wat is het hiervoor voorziene besluitvormingstraject in Europa? Wat kan dit betekenen voor de tolheffing in Nederland?

Betekent dit tolbesluit nog dat bepaalde verdragen zoals het Eurovignet-verdrag moeten worden aangepast?

De leden van de VVD-fractie zien dat de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) de beoogde instantie is die wordt belast met het opleggen van bestuurlijke boetes en het afhandelen van bezwaren. Heeft de ILT daarvoor voldoende capaciteit? Zo nee, hoe gaat de ILT de uitvoering van deze taken opvangen? Krijgt de ILT hiervoor nog aanvullende bevoegdheden toegewezen?

De hoogte van de bestuurlijke boete wordt vastgesteld op € 35, overeenkomstig de boete die reizigers in het openbaar vervoer krijgen wanneer zij geen geldig vervoersbewijs hebben. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat deze boete onvoldoende afschrikkende werking heeft en vragen de regering de keuze voor dit bedrag nogmaals toe te lichten.

Rijkswaterstaat (RWS) en de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) zijn de beoogde uitvoeringsorganisaties voor enkele taken, zo lezen de leden van de VVD-fractie. Wanneer komt er duidelijkheid of deze organisaties daadwerkelijk een rol gaan hebben bij de uitvoering? En hebben beide organisaties voldoende capaciteit om deze taken uit te voeren?

Op welke wijze vindt de communicatie plaats inzake de tolheffing, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Wie is hiervoor verantwoordelijk en wie draagt hiervoor, inclusief een eventuele klantenservicedienst, de kosten?

De leden van de VVD-fractie vragen op welke grond een kwijtschelding van het toltarief verleend wordt. Kan nogmaals uiteengezet worden waarom ervoor gekozen is om geen beroep- en bezwaarprocedure toe te staan tegen de aanmaning en de daaruit voortvloeiende aanmaningskosten en toltarief?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in paragraaf 3.2 van de MvT de regering de keuze voor free-flow onderbouwt. De Afdeling komt in haar advies echter tot een andere conclusie: «Hoewel onderkend moet worden dat aan een heffingssysteem met slagbomen nadelen kleven, lijken deze minder zwaar te wegen dan de nadelen van het voorgestelde systeem» (p. 5). Bovendien stelt de Afdeling dat «het zeer wel denkbaar [is] dat naast toegangspoortjes met een slagboom, speciale (free-flow)poorten komen voor weggebruikers met een account of abonnement bij de inningsorganisatie» (p. 5). Bij deze optie worden er enkele rijstroken zonder slagbomen ingericht voor de weggebruikers met abonnement, en worden daarnaast

enkele rijstroken met slagbomen ingericht voor weggebruikers zonder abonnement. Deze optie heeft bijzondere interesse gewekt bij de leden van de PvdA-fractie. In verband met de mogelijkheid voor deze optie zouden zij graag inzicht hebben in de verwachte verhouding tussen gebruikers met en zonder account. De tolpleinen hoeven bij een gedeeltelijke free-flow immers minder omvangrijk (in breedte en in lengte) te zijn, en zijn daardoor mogelijk wel inpasbaar. Bovendien zou met een dergelijk systeem het aantal niet betalende gebruikers aanzienlijk of tot nihil kunnen worden teruggebracht (bij adequate koppeling van kentekens met abonnement aan het ANPR-systeem, en het van de weg plukken van auto's die in overtreding zijn). Een ander voordeel hiervan is dat alle weggebruikers voordat zij gebruik maken van de tolweg (of direct nadat zij dat gedaan hebben) hun tol voldaan hebben, en dat hier geen periode van weken overheen gaat. De leden van de PvdA-fractie ontvangen graag een uitgebreide reactie op de haalbaarheid van een gecombineerd systeem, zoals voorgesteld door de Afdeling. Veel van de problemen die in het vervolg van de MvT (en van de inbreng van deze leden) aan de orde komen, zijn met een dergelijk systeem immers opgelost.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het uitgangspunt dat de kosten niet meer dan twintig procent van de opbrengsten bedragen, bedoeld is om de uitvoeringsorganisaties uit te dagen de tolheffing zo kosteneffectief mogelijk uit te voeren (MvT, p. 18). Deze leden vragen de regering om deze opmerking nader toe te lichten. Deze leden zien graag dat de regering ingaat op de kosten van tolheffing (in relatie tot de opbrengsten) in andere landen en vragen de regering te onderbouwen hoe zij bij een percentage van twintig procent komt.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat voor het betalen van het toltarief geen mogelijkheid wordt geboden om een betalingsregeling te treffen (MvT, p. 22). Reden hiervoor zijn de lage bedragen. Echter, indien een gebruiker ook deze lage kosten niet kan betalen, loopt het bedrag snel op (eerst naar € 8,18, vervolgens naar € 43,18, en later een verhoging met 50 procent, daarna nog een keer een verhoging met 100 procent). Hiermee kan het voor individuen in schrijnende gevallen wel degelijk van belang zijn om een betalingsregeling voor het toltarief te kunnen treffen. Deze leden vragen de regering dan ook hoe met schrijnende gevallen zal worden omgegaan.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de paragraaf over «eenmalige betaling zonder gebruiksaccount» (MvT, pp. 24–25) dat de regering schrijft: «Te denken valt bijvoorbeeld aan het doen van een eenmalige betaling via internet of bij een fysiek betaalpunt». Voor de leden van de PvdA-fractie is het van groot belang dat gebruikers zonder account op een eenvoudige manier de tol kunnen voldoen. Dit geldt ook (of: juist) wanneer het gecombineerde systeem van poorten en free-flow niet mogelijk blijkt. Weggebruikers zouden via sms (bijvoorbeeld door het sturen van je kenteken naar een bepaald nummer) via een app (die gekoppeld is aan een tegoed), via de ov-chipkaart (die te zijner tijd mogelijk op enige afstand uitleesbaar zou kunnen zijn), en/of via een internetpagina hun tol moeten kunnen voldoen. Ook achten de leden van de PvdA-fractie een fysiek betaalpunt aan het toltraject (of kort daarna) van groot belang. Deze leden verzoeken de regering dan ook in ieder geval een fysiek betaalpunt aan het toltraject in te richten.

De leden van de PvdA-fractie lezen op pagina 24 van de MvT dat het mogelijk wordt om voorafgaand aan de reis reeds de tol te betalen. Indien een gebruiker echter – om wat voor reden dan ook – uiteindelijk besluit om toch geen gebruik te maken van de tolwet, heeft deze dus onverschuldigde tol betaald. Deelt de regering de mening van de aan het woord

zijnde leden dat er voor deze groep een eenvoudig systeem van terugbetaling moet worden ingericht?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de opbrengsten van de aanmaningsvergoeding en de bestuurlijke boete ten goede komen aan het Infrastructuurfonds (MvT, p. 14). Dit bevreedt deze leden aangezien elders in de toelichting wordt vermeld dat deze opbrengsten primair dienen voor de kosten van de aanmaning, handhaving en toezicht. Naar het oordeel van deze leden zou hierop geen «winst» (in de zin van bijdrage aan de tologgave) moeten worden gemaakt en zouden de administratieve kosten voor de aanmaning aanzienlijk lager moeten zijn dan zeven euro.

De leden van de PvdA-fractie hebben moeite met het bestaan en de hoogte van de aanmaningsvergoeding. Waarom heeft de regering niet gekozen voor een systeem waarbij gebruikers een factuur krijgen (zonder, of met veel beperktere administratieve kosten)? Ook de hoogte van de vergoeding kan vooralsnog niet op instemming van deze leden rekenen. Indien niet binnen de termijn betaald is, moet immers het zesvoudige bedrag worden betaald. Bij een groot deel van de gebruikers – zeker in de startperiode – zal de betaling onbedoeld niet tijdig hebben plaatsgevonden. Bovendien – zo lezen de leden van de PvdA-fractie in de studie van de RDW getiteld *Buitenlandse voorbeelden met lessen voor tol in NL* – kent geen enkel ander Europees land een aanmaningsvergoeding van deze omvang. Zo wordt in Noorwegen, Zweden en Portugal eerst een factuur en eventuele herinnering verstuurd en zijn de administratieve kosten van de aanmaning in Ierland «slechts» drie euro (In Hongarije wordt wel direct beboet, maar wordt ook geen aanmaning verstuurd). De leden van de PvdA-fractie begrijpen in dat kader ook niet waarom in Nederland de administratieve kosten zo hoog moeten zijn. Kan de regering onderbouwen hoe zij aan een bedrag van zeven euro komt? Ook vragen de aan het woord zijnde leden wat de regering bedoelt met de woorden «op dit moment», in relatie tot de hoogte van de vergoeding (MvT, p. 25). Betekent dit dat de hoogte in de loop der jaren substantieel hoger of lager dan de voorgestelde zeven euro zou kunnen zijn?

De leden van de PvdA-fractie lezen in de MvT op pagina 26 dat de regering alternatieven voor een aanmaning heeft overwogen. Eén van de alternatieven betreft het versturen van een factuur voordat er sprake is van een overtreding. Een belangrijke overweging van de regering om hier niet voor te kiezen is dat het vanuit privacybescherming onwenselijk is dat naam-, adres- en woonplaatsgegevens (NAW-gegevens), zonder instemming van de betrokkene, worden verwerkt zonder dat er sprake is van een overtreding. De leden van de PvdA-fractie delen de mening van de regering dat zo min mogelijk NAW-gegevens verwerkt dienen te worden. Echter, het aan de kant schuiven van de facturatie vanwege de privacybescherming gaat deze leden te ver. Deze leden zouden graag zien dat de regering een systeem volgens de volgende uitgangspunten onderzoekt:

- Gebruikers van de tolweg worden – op verschillende wijzen – in staat gesteld de tol te voldoen (hierbij is geen verwerking van persoonsgegevens nodig),
- Aan de groep die de tol niet heeft betaald wordt een factuur gestuurd, nog voordat er sprake is van een overtreding. Er wordt hierbij geen aanmaningsvergoeding in rekening gebracht. Bij niet tijdig betalen van de factuur is er sprake van een overtreding.
- Indien de factuur niet tijdig betaald wordt, gaat de inningsorganisatie over tot het opleggen van een bestuurlijke boete.

De leden van de PvdA-fractie delen de opvatting van de regering dat het voor het draagvlak voor tolheffing van groot belang is dat alle kentekenhouders van motorrijtuigen, dus ook die met een buitenlands kenteken, die gebruikmaken van de tolgeweg, de tol betalen. In dit kader willen de aan het woord zijnde leden nogmaals wijzen op de voordelen van een gecombineerd systeem (free flow en slagbomen), waarbij gebruikers met account door kunnen rijden, terwijl gebruikers zonder account direct afrekenen. De problematiek van niet-betalende (veelal buitenlandse) gebruikers kan op deze wijze (grotendeels) worden opgelost.

In ditzelfde kader lezen de leden van de PvdA-fractie (MvT, p. 27) dat nader uitgewerkt zal worden of het toelaten van internationale dienstverleners in de mobiliteitssector mogelijk is en toegevoegde waarde heeft. Is hier inmiddels meer duidelijkheid over? Ook over het onderzoek naar de mogelijkheden om kentekengegevens internationaal uit te wisselen ten behoeve van de tolheffing ontvangen deze leden graag de nieuwste informatie.

Bijzondere aandacht zouden de leden van de PvdA-fractie ook willen vragen voor motorrijtuigen met een buitenlands kenteken die in de tussentijd van eigenaar zijn veranderd. Hiernaar vragen zij om twee verschillende redenen. Ten eerste de onwenselijkheid dat een nieuwe eigenaar de boete van de oude eigenaar moet betalen en ten tweede de mogelijkheid dat een eigenaar onjuiste gegevens verstrekt over het wisselen van eigenaar (hij kan bijvoorbeeld beweren dat hij recent het voertuig heeft gekocht om onder de boete uit te komen), zonder dat de Nederlandse handhavende instantie dat kan controleren. Ofwel, hoe wordt voorkomen dat een nieuwe eigenaar opdraait voor boetes van de oude, en hoe kan tegelijkertijd de handhaver misbruik van beperkte hoeveelheid gegevens voorkomen?

Tevens betwijfelen de leden van de PvdA-fractie of de genoemde maatregelen afdoende zijn om vrijwel de gehele populatie buitenlandse weggebruikers tol te laten betalen. Hoe beoordeelt de regering in dit kader de stelling dat indien dit niet mocht lukken, het gelijke speelveld in de transportsector zal worden aangetast?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) belast zal worden met het staande houden van voertuigen met een kenteken waarvan de NAW-gegevens niet bekend zijn en die eerder tol niet betaald hebben. Betekent het uitgangspunt dat de kosten van toezicht de opbrengsten dekken (MvT, p. 34) dat de hoeveelheid fte die de ILT hiervoor beschikbaar zal krijgen, af zal hangen van het aantal overtreders, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Het zal voor de ILT immers niet eenvoudig zijn deze taak op zich te nemen, gezien de beperkte capaciteit. Bovendien is het naar het oordeel van de leden van de PvdA-fractie voor de geloofwaardigheid van de handhaving van belang dat de ILT voldoende zichtbaar is op de betreffende wegen.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de regering een boetebedrag van € 35 voorstelt voor het niet voldoen van de tol (MvT, p. 31). Zij onderbouwt dit door te stellen dat de aard van de overtreding vergelijkbaar is met het niet kopen van een vervoerbewijs in het openbaar vervoer. Mede daarom bedraagt het boetebedrag voor het niet betalen van tol € 35. Echter, recent heeft de Kamer een motie, die was ingediend door de leden De Boer en Hoogland (Kamerstuk 29 984, nr. 593), aangenomen waar het boetebedrag in het openbaar vervoer ter discussie wordt gesteld. Is dit voor de regering aanleiding om ook het voorgestelde boetebedrag voor niet betalen tol te wijzigen, zo vragen deze leden.

De leden van de PvdA-fractie vragen ook of er voor personen- en vrachtvervoer dezelfde boetehoogte van toepassing is.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat Rijkswaterstaat een aantal werkzaamheden mogelijk privaat aan zal besteden (MvT, pp. 35–36). Deze leden vragen de regering nader aan te geven wat de voor- en nadelen van deze private aanbesteding zijn.

De leden van de SP-fractie zien mogelijke problemen bij het innen van tol bij voertuigen met een buitenlands kenteken omdat deze niet eenvoudig via het kenteken te achterhalen zijn. Op welke wijze zal de regering ervoor zorgen dat er een eerlijk speelveld ontstaat en dat het ook zeker is dat de tol kan worden geïnd bij bestuurders van een voertuig met een buitenlands kenteken? In hoeverre brengt dit mogelijk extra uitvoeringskosten met zich mee?

De leden van de CDA-fractie maken zich zorgen over de betaling door automobilisten met buitenlandse kentekenplaten. Graag zien deze leden aangeduid met welke landen sluitende afspraken zijn gemaakt inzake betaling en met welke landen dat niet het geval is. Voorts vernemen zij graag hoe omgegaan wordt met die landen waarmee Nederland geen afspraken heeft inzake betaling.

De leden van de CDA-fractie menen dat als er geen sluitend systeem is voor de betaling door alle gebruikers van de tolbrug en -tunnel, een belangrijke pijler voor het plan ontbreekt.

De leden van de CDA-fractie vragen of nu er in de nabijheid van de Blankenburgtunnel een redelijk alternatief voor handen is (i.c. de Beneluxtunnel) bestuurders van personenauto's wel voor de Blankenburgtunnel zullen kiezen.

Zullen de tolinkomsten door personenauto's voor de Blankenburgtunnel naar verwachting beperkt zijn, omdat de Blankenburgtunnel vooral voor het vrachtverkeer een waardevolle aanvulling is?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de termijn bepaald is waarbinnen de tol achteraf betaald moet worden. Deze leden vragen of de regering zich ervan bewust is dat automobilisten met een volstrekt ander betaalsysteem worden geconfronteerd dat op slechts twee trajecten zal gelden.

De leden van de CDA-fractie vragen of zij het goed begrepen hebben dat er meteen een aanmaning wordt gestuurd à € 7,- en dat er niet eerst een factuur of een betalingsherinnering wordt gezonden. Waarom is dit?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe groot de regering de kans inschat dat de internationale kentekenuitwisseling tijdig geregeld is. Recente ervaring stemt niet hoopvol. Heeft de regering een terugvaloptie, mocht de internationale kentekenuitwisseling niet (tijdig) te realiseren zijn, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering een nadere onderbouwing kan geven van een maximumpercentage van 20% voor de perceptiekosten. Tevens wordt gevraagd of de regering het proportioneel acht om € 602 miljoen aan tol op te halen en daarvoor € 120 miljoen aan kosten te maken.

De leden van de D66-fractie hebben nog een aantal vragen over de inning van de tolheffing voor buitenlandse voertuigen. Kan de regering toelichten hoe de inning voor (buitenlandse) kentekens plaatsvindt, voor hen van wie NAW-gegevens onbekend zijn? Begrijpen deze leden goed

dat deze bestuurders, wanneer zij een toltraject passeren, zelf actief op zoek moeten naar een fysiek betaalpunt of een betaalpunt via internet? Hoe werkt dit wanneer de bestuurder niet de kentekenhouders is? Deze leden lezen voorts dat aan hen zonder bekende woon- of verblijfplaats direct een bestuurlijke boete kan worden uitgereikt, zonder dat eerst een aanmaning wordt verstuurd. Hiermee worden twee groepen anders behandeld, is dit juridisch houdbaar? Moeten zij ook de aanmanings-toeslag betalen? Hoe wordt hier in andere landen met een freeflow-tolheffing mee omgegaan, zo willen deze leden weten.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat uit onderzoek uit 2005 blijkt dat bij de toenmalige stand van techniek het goed mogelijk is om onder vrijwel alle weersomstandigheden, zeer dichte mist en extreme sneeuwval uitgezonderd, de passerende kentekens zelfs bij hoge snelheden te registreren. De foto's met kentekens kunnen voor 95 tot 98 procent automatisch herkend worden met speciale software. Genoemde leden vragen hoe de tolheffing zal werken bij extreme weersomstandigheden zoals dichte mist en extreme sneeuwval. Deelt de regering de mening dat de tol niet geheven dient te worden wanneer de betrouwbaarheid onder een bepaald percentage valt omdat in dergelijke situaties het onrechtvaardig is als de auto's die wel goed kunnen worden geregistreerd wel moeten betalen en auto's die niet goed worden geregistreerd niet hoeven te betalen?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat indien de tol niet binnen de vastgestelde termijn is betaald een betalingsherinnering wordt verstuurd. De kosten van de betalingsherinnering worden bovenop het toltarief in rekening gebracht. Deze vergoeding bedraagt op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) (artikel 4:113) op dit moment zeven euro. Genoemde leden hebben vragen over dit tarief, aangezien het feitelijke toltarief voor één passage veel lager is dan dit tarief. Zij vragen of de administratieve kosten voor het versturen van een aanmaning werkelijk zo hoog zullen zijn. Ook vragen deze leden of de regering bij het bepalen van de betaaltermijn rekening houdt met weggebruikers die voor langere tijd op vakantie gaan (bijvoorbeeld 3 à 4 weken).

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de beoogde wijze van betaling geheel nieuw is voor weggebruikers en bovendien voor slechts twee (nieuwe) wegverbindingen geldt. Het achteraf moeten betalen zal niet snel «in het systeem» zitten bij automobilisten. Dit vraagt volgens genoemde leden niet alleen om goede communicatie, maar ook om coulance. Kan de regering nauwkeurig aangeven hoe zij de beoogde wijze van betaling «in het systeem» van automobilisten denkt te krijgen?

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen er op dat in andere situaties een aanmaning pas wordt verstuurd nadat eerst een gratis betalingsherinnering is verstuurd. Zij vragen het wetsvoorstel op dit punt aan te passen. Een belangrijke overweging om te kiezen voor een aanmaning in plaats van een factuur is dat het vanuit privacybescherming onwenselijk zou zijn dat NAW-gegevens, zonder instemming van de betrokkene, worden verwerkt zonder dat er sprake is van een overtreding. Genoemde leden hebben vragen bij dit argument omdat volgens het wetsvoorstel op allerlei manieren zal worden gecommuniceerd dat gebruik wordt gemaakt van een tolgeweg. Dat hierbij NAW-gegevens bekend worden is evident. Een factuur is bovendien klantvriendelijker dan het direct concluderen dat sprake is van een overtreding en het aansluitend daarop sturen van een aanmaning. Het nadeel dat geen rechtsgang tegen de aanmaning openstaat, wordt volgens de regering ondervangen door de klantenservice in staat te stellen een eventuele onjuiste toloplegging snel en eenvoudig te corrigeren en af te wikkelen. Genoemde leden zijn blij met

deze maatregelen maar zijn wel van mening dat dit een goede communicatie vraagt zoals een schriftelijke bevestiging dat de aanmaning ongedaan is gemaakt. Zij vragen welke regels hierover worden vastgelegd.

Buitenlandse kentekens

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat er naar wordt gestreefd om voor buitenlandse kentekenhouders die gebruik maken van de tolweg zoveel mogelijk het aanmaken van een gebruikersaccount te bevorderen. Genoemde leden constateren dat bij een onbekende woon- of verblijfplaats van een kentekenhouder deze na een staande houding van het motorrijtuig direct een bestuurlijke boete kan worden uitgereikt. Zij vragen of deze maatregel voor buitenlandse kentekenhouders zonder gebruikersaccount proportioneel is. Genoemde leden vragen of zij die belast zijn met handhaving hierbij zelf kunnen afwegen of ze deze bestuurlijke boete uitdelen. Zij vragen ook of het mogelijk is om buitenlandse kentekenhouders bij een eerste staande houding deze boete niet op te leggen.

De regering onderzoekt de mogelijkheden om kentekengegevens internationaal uit te wisselen ten behoeve van de tolheffing, zoals deze mogelijkheid tot uitwisselen ook bestaat voor boetes voor bepaalde verkeersovertredingen op grond van de Cross Border Enforcement-richtlijn (2011/82/EU), zo lezen de leden van de ChristenUnie-fractie. Indien de mogelijkheid tot het uitwisselen van kentekengegevens is geregeld, kunnen aan buitenlandse weggebruikers aanmaningen (en boetes) worden toegestuurd op dezelfde wijze als voor Nederlandse weggebruikers. Genoemde leden vragen met welke landen in dit verband inmiddels wederzijdse afspraken zijn gemaakt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen ook of de regering de mening deelt dat een onvoldoende geloofwaardige handhaving van buitenlandse kentekenhouders, gezien het hoge aandeel buitenlandse vrachtauto's op de Nederlandse wegen, een aantasting is van het gelijke speelveld in de transportsector en het draagvlak onder Nederlandse automobilisten. Deelt de regering de mening dat er daarom in ieder geval afspraken moeten worden gemaakt met de landen waarvan veel motorrijtuigen van de genoemde routes gebruik maken? Hoe realistisch is de uitgesproken verwachting dat er tijdig met voldoende lidstaten bilaterale afspraken gemaakt kunnen worden over een effectieve inning van tolgelden en boetes voor buitenlandse kentekenhouders? Ook vragen deze leden hoe realistisch de aanname is dat de ILT, gezien de doorgevoerde bezuinigingen op deze dienst, via staande houding een geloofwaardige handhaving van buitenlandse kentekens kan bewerkstelligen.

Het lid Houwers merkt op dat de regering in het voorstel stelt dat een percentage van 20 procent aanvaardbaar is als het gaat om de inningskosten. Dit lid vindt deze kosten erg hoog en niet in verhouding staan tot het doel. Temeer omdat het om een klein bedrag gaat. Kan de regering met een onderbouwing komen die deze 20 procent rechtvaardigt?

Er is gekozen voor een free-flowstelsel, zo leest het lid Houwers. Echter, een probleem hierbij is dat alleen indien de kentekenhouder bekend is, een rekening gestuurd kan worden. Houders van (buitenlandse) kentekens waarvan de registratie niet kan worden achterhaald ontvangen geen rekening. Dit kan leiden tot minder draagvlak en bedrijfsmatig tot oneerlijke concurrentie, zo meent dit lid. Hoe denkt de regering dit probleem te voorkomen?

Privacy

De leden van de VVD-fractie merken op dat om de tol te kunnen innen voertuigen die gebruik maken van een tolgeregistreerd worden. Welke bestanden moeten er worden gekoppeld om dit mogelijk te maken? Welke privacyvraagstukken brengt dit met zich mee? En hoe denkt de regering hiermee om te gaan?

Er is een groot aantal beoogde organisaties betrokken bij de uitvoering van de taken die voortvloeien uit dit wetsvoorstel, zo merken de leden van de VVD-fractie op. Hoe verwacht de regering dat de samenwerking tussen deze organisaties, onder andere ten aanzien van de omgang met persoonsgegevens, zal verlopen? Wanneer kan de regering wel inzichtelijk maken op welke wijze concreet invulling wordt gegeven aan de bescherming van de privacy van de weggebruiker?

De leden van de D66-fractie vragen waarom kentekengegevens nog worden bewaard, met een maximum van twee maanden, nadat het toltarief is betaald. Hoe lang heeft de kentekenuhouder de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen tegen het afschrijven van het toltarief? Is het voorliggend wetsvoorstel ook voorgelegd aan de Europese Commissie, en zo ja, wat was de reactie?

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat het mede vanuit privacyoverwegingen, naast het betalen via een gebruikersaccount, ook mogelijk wordt om een eenmalige betaling te doen. Deze leden vragen op welke wijze bij eenmalige betaling de privacy beter is beschermd. In het wetsvoorstel is geregeld dat de geregistreerde gegevens na twee maanden worden verwijderd tenzij er sprake is van een nog te innen bestuurlijke boete. Tegelijk stelt de MvT dat in verband met de privacy de gegevens van passages waarvan de betaling eenmalig is verricht kort na de betaling kunnen worden verwijderd. Genoemde leden geven in overweging het wetsvoorstel op dit punt te verduidelijken door expliciet te bepalen dat deze gegevens altijd direct worden verwijderd zodra de betaling is verricht. Volgens genoemde leden zou dit ook mogelijk moeten zijn bij automobilisten die gebruik maken van een gebruikersaccount tenzij zij via een opt-in methode hebben aangegeven dat zij hun gegevens langer wensen te bewaren. Deze leden vragen waarom het bij gebruikersaccounts niet mogelijk zou zijn gegevens na betaling direct te verwijderen.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat bij de registratie en inning van motorrijtuigen mogelijk private partijen worden betrokken. Daarom kan volgens de MvT nog geen volledig beeld worden gegeven van de concrete wijze van bescherming van de privacy van de weggebruiker. Bij de uitwerking van de registratie- en inningsorganisatie zal volgens de MvT echter met privacyaspecten rekening worden gehouden. De bescherming van persoonsgegevens zal een belangrijk element zijn in de eventuele aanbesteding(en). Het is van belang dat voorafgaand aan de aanbesteding(en) wordt aangegeven welke gegevensverwerkingen voor welk doel noodzakelijk zijn. Volgens genoemde leden dient er op dit punt voor aanvang van de plenaire behandeling van dit wetsvoorstel duidelijkheid te zijn. Zij vragen op welke wijze de bescherming van de privacy bij het inzetten van private partijen zou kunnen verschillen. Wordt hier alleen gedoeld op technische of procedurele aspecten of is het mogelijk dat de mate van bescherming bij uitvoering door private partijen lager is dan bij uitvoering van registratie en inning door overheidspartijen? Genoemde leden maken zich op dit punt zorgen, omdat in de MvT wordt gesteld dat bij de uiteindelijke keuze voor de toe te passen techniek en vormgeving van de registratie- en inningsorganisatie een afweging gemaakt zal worden tussen de mate van bescherming van de persoonsge-

gevens, de administratieve lasten voor burgers en bedrijven, de doeltreffendheid en doelmatigheid van de heffing, inning, sanctionering en controle, en de kosten van het systeem. Hierbij zullen de wettelijke eisen uit de Wbp in acht worden genomen, maar volgens genoemde leden hoort ook dan de verdere afweging gemaakt te worden in overleg met de Kamer. Zij vragen deze afweging expliciet te maken bij de beantwoording in de nota naar aanleiding van het verslag. Indien dit niet mogelijk is, vragen zij dit te onderbouwen en vragen zij of het mogelijk is het parlement bij deze verdere afweging te betrekken alvorens wordt overgegaan tot eventuele aanbesteding.

Overige

De leden van de VVD-fractie hebben gelezen dat de Afdeling in het advies bij het wetsvoorstel stelt dat de kosten voor de rechterlijke macht als gevolg van procedures worden geschat op € 8,2 mln. per jaar. Het wetsvoorstel voorziet nu, in overeenstemming met het advies van de Afdeling, in het versturen van een aanmaning wanneer de verschuldigde tol niet tijdig is betaald. Zullen de kosten voor de rechterlijke macht als gevolg hiervan afnemen? Zo ja, met welk bedrag?

De leden van de VVD-fractie constateren dat zowel het tolbesluit als het tracébesluit worden voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Awb. Hoe wordt voorkomen dat de toepassing van afdeling 3.4 Awb bij het tolbesluit door tegenstanders van deze nieuwe verbindingen wordt gebruikt om de besluitvorming omtrent de aanleg te vertragen? De leden van de SP-fractie vragen of de tolheffing onder de post bedrijfskosten kan worden geschaard en daarmee aftrekbaar is voor de inkomstenbelasting- of vennootschapsbelastingondernemers. Als dat zo is, vragen deze leden of het dan klopt dat dit leidt tot ten minste 25 procent minder opbrengst voor het Rijk aangezien dit de winsten van de bedrijven verkleint.

Verder zijn de leden van de SP-fractie benieuwd in hoeverre er alternatieven voor de tolheffing zijn onderzocht om de financiering rond te krijgen en waarom deze uiteindelijk toch niet afdoende bleken te zijn. Tot slot vragen deze leden in hoeverre de realisatie van de Blankenburgverbinding en de Via15 samenhangt met het heffen van tol. Met andere woorden, wanneer de Kamer niet zou instemmen met dit wetsvoorstel, zou dit dan ook betekenen dat beide infrastructuurprojecten niet gerealiseerd zullen worden?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat parallel aan de Blankenburgverbinding ook een veerdienst wordt aangeboden waarvoor moet worden betaald². Genoemde leden vragen of onderzocht is wat de gevolgen zijn voor de businesscase van deze veerdienst van de komst van de tunnelverbinding. Met name vragen deze leden of de komst van de tunnel gevolgen heeft voor de frequentie en tarieven voor fietsers en voetgangers die ook na de komst van de tunnel afhankelijk zijn van dit veer. Deze leden constateren dat op basis van de huidige tarieven een passage van auto's via de tunnel straks goedkoper is dan een passage voor fietsers met het veer. Genoemde leden vragen of er afspraken zijn of zullen worden gemaakt voor behoud van een frequent aanbod veerverbindingen tegen redelijke tarieven voor voetgangers en fietsers.

De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat in de MvT wordt beargumenteerd dat er geen relatie is tussen de voorgestelde tolheffing en de bestaande tolheffing bij de Westerscheldetunnel en de Tunnel

² <http://water.connexxion.nl/diensten/602/veer-maassluis-kaarten-en-abonnementen/1968>

Dordtse Kil, onder meer omdat hier geen gebruik wordt gemaakt van een free-flowtechniek. Genoemde leden vragen waarom er niet voor is gekozen bij deze verbindingen ook de free-flowtechniek te introduceren om zo de hinder van reizigers te verminderen.

Het lid Houwers merkt op dat het heffen van tol momenteel in het nieuws is. Zo zijn er plannen in Duitsland (en wellicht België) om tol te heffen op doorgaand buitenlands verkeer. Dit lid waardeert de inzet van de regering om dit tegen te gaan. Kan de regering gezien de problematiek van tolheffing verder onderbouwen waarom juist op deze twee wegen deze maatregel wordt genomen? In hoeverre zet dit de deur open voor aanleg van meer weginfrastructuur met tolheffing? Gezien het voorgaande en het bijzondere karakter van deze wet vraagt het lid Houwers of dit op deze wijze wel doorgang moet vinden en of er wellicht een laatste poging kan worden gedaan tot het verkrijgen van aanvullende middelen.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Jansma