

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)

Nr. 21

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 september 2015

In het plenaire debat van woensdag 9 september jl. (Handelingen II 2014/15, nr. 110) over het wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 heb ik uw Kamer een brief toegezegd over de uitwerking van een aantal uitvoeringsaspecten. Ik zal in deze brief het uit te werken tolsysteem kort beschrijven en vervolgens ingaan op de dekking van te maken uitvoeringskosten, de betalingsherinnering en de handhaving van buitenlandse weggebruikers via private incassokantoren.

Tolsysteem

Het beoogde tolsysteem gaat uit van een free-flow concept, waarbij voertuigen in principe worden geregistreerd door middel van kentekenregistratie (ANPR). Gebruikers van de tolweg zijn zelf verantwoordelijk voor een tijdige betaling van de tol (vooraf of achteraf). Om de betaling te vergemakkelijken kunnen zij gebruik maken van een account, waardoor het toltarief automatisch wordt voldaan. Het is ook mogelijk om eenmalig een passage te betalen. Wanneer tijdige betaling uitblijft en NAW-gegevens te achterhalen zijn, ontvangt de gebruiker een betalingsherinnering. De kosten hiervan (€ 7) worden verhaald op de weggebruiker. Blijft betaling alsnog uit, dan wordt een boete opgelegd. Ten behoeve van de handhaving van weggebruikers waarvan NAW-gegevens ontbreken, wordt toezicht op het netwerk gehouden. In de verdere uitwerking van het systeem zullen klantvriendelijkheid, kosten en uitvoeringscomplexiteit tegen elkaar worden afgewogen. Ik zal u hier in de komende jaren nader over informeren.

Dekking van uitvoeringskosten

Uitgangspunt bij het verder uitwerken van het tolsysteem is dat de kosten van tolinning niet meer mogen bedragen dan 20% van de totale tolopbrengsten. De uitvoeringslasten voor de betalingsherinnering en de

handhaving (waaronder de kosten van de Inspectie Leefomgeving en Transport voor toezicht op het netwerk) maken hier geen onderdeel van uit. De kosten die gepaard gaan met deze activiteiten worden gedekt door de opbrengsten van respectievelijk de betalingsherinnering en de geïnde boetes. Op dit moment wordt de vormgeving van de handhaving nader uitgewerkt. Ik heb toegezegd uw Kamer over de uitvoering van de handhaving nader te informeren. Deze toezegging omvat ook de vormgeving van het toezicht op het netwerk.

Betalingsherinnering met aanmaningskosten

In het plenaire debat heb ik aangegeven dat ik in het kader van de klantvriendelijkheid van het systeem, gekozen heb om een betalingsherinnering te introduceren als alternatief voor het direct opleggen van een boete. Gezien mijn streven om de uitvoeringslast zo beperkt mogelijk te houden, gaat het verzenden van de herinnering gepaard met aanmaningskosten van € 7,-. Ik vind dit een proportioneel bedrag. De € 7,- betreft een rijksbreed toegepaste standaard-vergoeding die is opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht. Het bedrag wordt geacht kostendekkend te zijn voor alle handelingen die gepaard gaan met het versturen en afhandelen van betalingsherinnering inclusief klantenservice.

Het niet in rekening brengen van de aanmaningskosten, leidt er toe dat de kosten die gemoeid zijn met het versturen van de herinnering niet gedekt worden. Tegenover elke niet direct betaalde tolopbrengst staat dan € 7,- extra uitvoeringskosten. Over beide verbindingen rijden in 2030 ruim 30 mln voertuigen per jaar (in een scenario met hoge economische groei). Stel dat 3% vergeet te betalen, dan resulteert dit in € 6 mln gederfde opbrengsten. De tolopbrengsten zullen in dat geval ook moeten worden aangewend om deze lasten te dekken. Daardoor zullen de netto-tolopbrengsten per jaar lager zijn. Ik ben er daarom geen voorstander van om de aanmaningskosten structureel kwijt te schelden.

Dan een tweede mogelijke aanpassing voor het kwijtschelden van aanmaningskosten, wordt verwoord in het amendement Hoogland dat regelt dat gedurende het eerste jaar na openstelling van de tolgeweg geen aanmaningskosten in rekening worden gebracht (Kamerstuk 34 189, nr. 20). Indien u besluit om in te stemmen met dit amendement, zullen de netto-tolopbrengsten lager uitvallen waardoor ik langer tol moet heffen. Daarom ben ik geen voorstander van dit plan. Uw kamer heeft aangegeven te hechten aan een gewenningsperiode, en daar voorziet dit amendement wel in. Gezien de discussie tijdens het plenaire debat, laat ik het oordeel over dit amendement daarom over aan uw Kamer. Als het amendement wordt aangenomen, zal ik de budgettaire gevolgen hiervan verder uitwerken.

Private incassokantoren

In het debat heb ik met uw Kamer van gedachten gewisseld over de inzet van private incassokantoren ten behoeve van de handhaving van buitenlandse weggebruikers. In verschillende Europese landen (zoals Ierland, Noorwegen en Zweden) worden deze kantoren ingezet ten behoeve van de inning van tol bij buitenlandse kentekens. Deze kantoren blijken namens het land waar de tol moet worden betaald op basis van vrijwilligheid NAW-gegevens te verkrijgen van die landen waarmee geen bilaterale overeenkomst is ten behoeve van gegevensuitwisseling. In elk land is gegevensuitwisseling anders geregeld en deze kantoren zijn daarin gespecialiseerd. Ik ben voornemens dergelijke bureaus in te gaan

schakelen. Op dit moment laat ik daarom een onderzoek uitvoeren naar de juridische, operationele en financiële aspecten hiervan. Ik zal uw Kamer over de uitkomsten van dit onderzoek informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus