

Vergaderjaar 2021–2022

36 137

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

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 12 september 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, 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
Algemeen	2
Aanleiding	2
Betaling van de tol	3
ETS-aanbieders	4
Verhouding tot bestaande regelgeving en hoger recht	4
Administratieve lasten voor weggebruikers	4
Gevolgen voor bedrijven en het milieu	4
Privacy impact assessment	4
Inspectie voor de leefomgeving en transport (ILT)	5

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassingen (hierna: het wetsvoorstel). Zij hebben hierbij hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben daarbij enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie kijken met gemengde gevoelens naar dit wetsvoorstel.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van het wetsvoorstel en heeft een aantal vragen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie lezen dat het Adviescollege ICT-toetsing (AclCT) concludeert dat het tolsysteem voor de Blankenburgverbinding waarschijnlijk niet op tijd klaar is en dat een slagvaardige ketensturing nog ontbreekt. Deze leden willen weten wat de reactie van de regering is. Ook willen deze leden weten of de regering de tolheffing wil doorzetten indien het tolsysteem niet op tijd klaar is en indien een slagvaardige ketensturing ontbreekt.

Ook lezen de leden van de VVD-fractie dat het AclCT verwacht dat de doelstellingen (het waarborgen van de interoperabiliteit tussen tolsystemen in de EU en het faciliteren van grensoverschrijdende gegevensdeling van voertuigen waarvoor geen tol is betaald) niet worden bereikt en het gekozen tolsysteem dan ook niet effectief is. Deze leden willen weten wat de reactie van de regering is op deze constatering en hoe het project de doelstellingen wél kan gaan halen.

De leden van de VVD-fractie willen weten in hoeverre het tolsysteem van de Blankenburgverbinding en ViA15 aansluit op het tolsysteem van de Westerscheldetunnel en op de tolsystemen in België en Duitsland.

Aanleiding

De leden van de D66-fractie vragen de regering in te gaan op de stand van zaken met betrekking tot de ViA15 en de Blankenburgverbinding. Verwacht de regering nog altijd realisatie van deze tracés zoals verondersteld in deze wetswijziging? Wat betekent verder uitstel voor de verwachte kosten van het tolsysteem? Indien nog meer uitstel volgt, zet dat volgens de regering de onderhavige wetswijziging onder druk, dit ook in het licht van het rapport van het AclCT? Zorgt de invoering van de vrachtwagenheffing voor het nog verder dempen van de opbrengsten?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat de aanleiding voor dit wetsvoorstel de veel eerdere wens van vorige kabinetten was om overbodige weginfrastructuur aan te leggen, terwijl daar geen middelen voor waren. De Blankenburgtunnel kon alleen gefinancierd worden met een specifieke tol voor het gebruik van deze tunnel, terwijl de hele aanleg niet nodig zou zijn geweest als er een spitsheffing / tol in de reeds bestaande oeververbindingen voor een betere spreiding van het verkeer zou zorgen. De ViA15-verbinding is dan weer onmogelijk vanwege de stikstofproblematiek en gaat er mogelijk nooit komen. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, is de directe aanleiding van dit wetsvoorstel dan ook vervallen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn wel groot voorstander van het zo exact mogelijk belasten van het gebruik van de weg. Het huidige stelsel van een generieke wegenbelasting met op enkele trajecten aanvullende tolheffingen is oneerlijk voor gebruikers en ondoelmatig voor de mogelijkheid om met een gebruiksbelasting de vraag te reguleren. De in het coalitieakkoord opgenomen algemene doelstelling voor een systeem van betalen naar gebruik, biedt eveneens weinig hoop op verbetering. De juridische verankering van de technische middelen in dit voorstel, kunnen echter wel bruikbaar gemaakt worden voor veel meer specifieke heffingen

op specifieke trajecten of tijden. Hoewel het niet de bedoeling is van de regering, zien deze leden wel mogelijkheden om deze wet op termijn nuttig te laten bijdragen aan een wenselijke ontwikkeling en regulering van het wegverkeer.

Betaling van de tol

De leden van de VVD-fractie willen weten waarom de regering ervoor kiest om naast het systeem van een rechtstreekse betaling aan de Minister van IenW ook een nieuw systeem van een betaling aan dienstverleners op te zetten. Deze leden vragen de regering of het opzetten van twee systemen wel efficiënt is.

Ook de leden van de D66-fractie vragen de regering toe te lichten waarom gekozen is voor twee parallelle systemen van betaling. Er kan immers direct betaald worden aan de Minister van IenW, maar ook aan een EETS (European Electronic Toll Service)- of ETS (Electronic Toll Service)-aanbieder. Zorgt dit niet voor een onnodig complex systeem en aanvullende kosten? Beoogt de Europese regelgeving niet directe betalingen te vervangen voor een systeem met (uitsluitend) aanbieder? Voorts vragen deze leden of vrachtwagens die straks een heffing betalen onder de Wet vrachtwagenheffing ook tol moeten betalen voor de Blankenburgverbinding en de ViA15. Zo ja, acht de regering dit redelijk en proportioneel? Zo nee, heeft dat gevolgen voor de opbrengsten van de Wet tijdelijke tolheffing, die al onder druk staan?

De leden van de D66-fractie vragen of, gezien niet het gehele beoogde terugverdienbedrag van 656 miljoen euro kan worden gerealiseerd, kan worden aangenomen dat de resterende kosten van 521 miljoen euro worden gesocialiseerd als onderdeel van de invoering van betalen naar gebruik. Zo ja, zijn deze kosten meegenomen in de investeringsberekening van de invoering van betalen naar gebruik? Hoe kijkt de regering naar de precedentwerking hiervan? Onderschrijft deze casuïstiek niet de noodzaak van de mogelijkheid om met betalen naar gebruik prijsdifferenties mogelijk te maken op basis van plaats? Zo nee, hoe wordt dit bedrag gerealiseerd? Kan dit leiden tot de verhoging van het te heffen tolbedrag? Kan worden toegezegd dat dit niet ten koste gaat van andere projecten van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)? Hoe weegt de regering het feit dat tussen 2024 en 2029 de kosten voor de tolvoorziening bijna 60% bedragen, waar 20% het beleidsuitgangspunt was? Vindt de regering het voorstel nog altijd proportioneel met dit percentage?

De leden van de GroenLinks-fractie gaan ervan uit dat de technische aspecten zullen voldoen aan de eisen. Veel landen hebben immers al vele jaren ervaring en het aansluiten op die systemen zou geen problemen moeten geven. Deze leden vragen zich wel af in hoeverre het betalen voor het gebruik van ene publieke weg of tunnel via een particuliere EETS-aanbieder niet een vorm van privatisering van belastinginning is. Kan de regering hierop reflecteren? Is er een alternatief? Is er een optie dat alle Nederlandse voertuigen, die nu hier wegenbelasting betalen, direct en zonder tussenkomst van een particuliere aanbieder gaan betalen? Wat staat ons in de weg om de Belastingdienst of de Dienst Wegverkeer (RDW) een nationale EETS-aanbieder te laten worden of op te laten richten?

Het lid van de BBB-fractie leest dat in het wetsvoorstel een nieuwe paragraaf 2.2.2 opgenomen is waarin regels gesteld worden over het betalen op grond van een dienstverleningsovereenkomst met een dienstverlener. Daarbij gaat de voertuighouder een overeenkomst aan

met de dienstaanbieder, die garant staat voor de afdracht van tolgelden aan de tolheffer. Het is onduidelijk wie nu uiteindelijk verplicht is tot het betalen van de tolheffing. Kan er meer verduidelijking gegeven worden over wie uiteindelijk via rechtswege het toltarief aan de Minister van IenW dient te betalen? Is dit de dienstaanbieder?

ETS-aanbieders

De leden van de D66-fractie lezen dat de optie open is gehouden voor ETS-aanbieders die niet hoeven te voldoen aan de interoperabiliteitseisen. Hoe is dit geregeld bij de Wet vrachtwagenheffing en hoe wordt dit beoogd voor het systeem van betalen naar gebruik? Compliceert de tolheffing van ETS-aanbieders zonder interoperabiliteit een overgang naar betalen gebruik niet in de toekomst, vragen deze leden.

Verhouding tot bestaande regelgeving en hoger recht

De leden van de D66-fractie vragen de regering in te gaan op de samenhang, conflicten en overlap met de Wet vrachtwagenheffing.

Administratieve lasten voor weggebruikers

Het lid van de BBB-fractie leest dat de tol voor de Blankenburgverbinding voor de personenauto € 1,18 wordt. De kosten voor het gebruik zal voor omwonenden die deze verbinding voor woon-werkverkeer gebruiken uiteraard hoger liggen dan voor de incidentele gebruiker. Gezien de huidige situatie in het land waarin de koopkracht snel achteruitgaat en het leven snel duur wordt, vraagt het lid van de BBB-fractie wat de sociale impact zal zijn van deze tolverbinding en of dit gezien de huidige staat van ons land wenselijk is. Heeft de regering ook gekeken naar het draagvlak onder omwonenden? Zo ja, wat is daar de uitslag van en wat is er met de uitslag gedaan? Is er ook gekeken naar wat de financiële impact van de tolverbinding is op omwonenden die frequent gebruik gaan/moeten maken van de verbindingen? Is het een mogelijkheid om het tol heffen tijdelijk uit te stellen, totdat de koopkracht is hersteld?

Gevolgen voor bedrijven en het milieu

De leden van de VVD-fractie lezen dat een aantal voertuigen in aanmerking komt voor een tolvrijstelling. Deze leden willen weten voor welke voertuigen dit allemaal geldt en of dit ook geldt voor voertuigen voor bijvoorbeeld medicijn- en orgaantransport, huisartsen, diplomaten en Defensie.

De leden van de D66-fractie begrijpen dat bij de Blankenburgverbinding en ViA15 rekening is gehouden met minder weggebruikers als gevolg van de tijdelijke tolheffing. Welke gevolgen heeft het wegvallen van de tijdelijke tolheffing voor de belasting van de natuur? Hoe vindt toetsing, bijvoorbeeld door middel van (nieuwe) milieueffectrapportages, dan plaats? Of wordt hier aan de voorkant rekening mee gehouden?

Privacy impact assessment (PIA)

De leden van de D66-fractie lezen dat de Privacy Impact Assessment (PIA) regelmatig wordt geactualiseerd. Hoe vaak zal dit gebeuren? Kan de regering toezeggen dit te doen wanneer «bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels gesteld (worden) voor de verwerking van persoonsgegevens met technische hulpmiddelen door de Minister» waarover wordt geschreven in paragraaf 2.4 van de memorie van toelichting?

Inspectie leefomgeving en transport (ILT)

De leden van de D66-fractie constateren dat de Inspectie leefomgeving en transport (ILT) in haar advies stelt dat de inning van niet-betaalde boetes onder voorwaarden en beperkingen uitvoerbaar is. Deze leden vragen de Minister deze voorwaarden en beperkingen nader te specificeren. Welke overheidsorganisatie draagt verantwoordelijkheid voor de toezichtstaken die niet zien op het beroepsmatig vervoer?

De voorzitter van de vaste commissie,
Tjeerd de Groot

De griffier van de commissie,
Rijkers