



## REACTIE

### Op Wetsvoorstel tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15

#### Van Transport en Logistiek Nederland

*Hiermee reageert Transport en Logistiek Nederland (TLN) op het Wetsvoorstel tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, zoals bekend gemaakt op [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl). Dit document volgt de structuur van de vragen die bij de internetconsultatie zijn gesteld.*

#### Vraag 1

##### Tariefdifferentiatie

Het wetsvoorstel (artikel 5, lid 1) regelt de grondslag voor het differentiëren van het toltarief. Er komt een apart tarief voor personenvervoer en voor vrachtvervoer. Om dit onderscheid in de praktijk te maken biedt dit wetsvoorstel de mogelijkheid om het tarief te baseren op gewicht. Dit betekent dat voertuigen met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 3,5 ton (met name vrachtauto's) een hoger tarief gaan betalen dan voertuigen met een lager gewicht (met name personenauto's).

Wat vindt u van het voorstel om de tariefdifferentiatie te baseren op het gewicht?

##### **Reactie TLN:**

TLN vindt een differentiatie van tarief op grond van gewicht – meer of minder dan 3,5 ton ttm – verdedigbaar. Een personenauto belast het wegdek minder dan een vrachtauto of autobus. Wel is het zo dat de categorie van meer dan 3,5 ton een heel brede categorie is, met een breed scala aan voertuiggewichten. Daarbij is het zo dat een licht distributievoertuig van 7,5 ton het wegdek minder zwaar belast dan een zware kiepauto of trekker-opleggercombinatie van bijv. 50 ton. Dat zou een argument kunnen zijn voor een verdere differentiatie naar gewichtsklassen. In de praktijk komt dat wel voor, bijvoorbeeld bij de Westerscheldetunnel, die een onderscheid maakt naar solovrachtauto's korter dan 12 m en vrachtautocombinaties langer dan 12 m. Toch is ook zo'n indeling problematisch, aangezien ook vrachtvoertuigen korter dan 12 m uiteen kunnen lopen van een bestelbus van bijv. 5 ton tot een kieper van 50 ton. Eén gemiddeld tarief voor voertuigen boven de 3,5 ton, zoals de minister van Infrastructuur en Milieu voorstelt is daarom voor TLN acceptabel, mede vanwege duidelijkheid naar de weggebruiker.

Wel is TLN van mening dat de tariefcategorie van 3,5 ton en hoger niet alleen beperkt moet zijn tot alleen vrachtauto's, maar tot alle voertuigen van meer dan 3,5 ton, dus ook touringcars en OV-bussen.

#### Vraag 2

##### Wijze van tol innen

De tolheffing zal op een dusdanige wijze worden geïnd dat de weggebruiker niet hoeft te stoppen om te betalen (free-flow). Er komen dus geen tolpleinen met slagbomen. Om dit mogelijk te maken zijn verschillende systemen denkbaar. Op dit moment wordt uitgegaan



van een systeem met kentekenregistratie. Er is gekozen voor een systeem vergelijkbaar met het openbaar vervoer: de weggebruiker moet er zelf aan denken om te betalen voor de tolweg. De weggebruiker zal hierover voldoende worden geïnformeerd via borden langs de weg en via bijvoorbeeld navigatiesystemen. De tol kan vooraf, bijvoorbeeld thuis via internet, aan het gebruik van de tolweg worden betaald. Ook wordt het mogelijk om de tol binnen een betaaltermijn - gedacht wordt aan enkele dagen - na het gebruik van de tolweg te betalen. Voor frequente gebruikers wordt het mogelijk om een account aan te maken waardoor automatische betaling mogelijk wordt.

Wat vindt u van het voorstel om de tolninning op de hiervoor beschreven wijze te laten plaatsvinden?

**Reactie TLN:**

TLN is positief over het streven naar inning op basis van 'free flow'. De keuze om als basis uit te gaan van een systeem met kentekenregistratie levert echter een grote zwakke plek op, namelijk de gelijkwaardige handhaving van Nederlandse en buitenlandse kentekens. Met name in het goederenvervoer raakt dit direct aan de onderlinge concurrentieverhoudingen. Het aandeel van buitenlandse kentekens in het goederenvervoer groeit. Uit het in najaar 2012 in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerde 'Grootschalig Verkeersonderzoek Goederenvervoer Randstad' (april 2013) blijkt dat het aandeel buitenlands vrachtverkeer momenteel gemiddeld 14% bedraagt. De percentages variëren per wegvak van 5% tot 24%.

Zoals de MvT al aangeeft beschikt de minister niet over NAW-gegevens van buitenlandse kentekens. Hierdoor kan aan deze kentekenhouders geen boete worden opgelegd en verzonden als tol niet is betaald. Als oplossing hiervoor geeft de MvT aan dat de regering zich zal inspannen om tot bilaterale afspraken te komen met (buur)landen die tol heffen. Tevens zijn er Europese ontwikkelingen waarbij mogelijk kan worden aangesloten (bijvoorbeeld verruiming richtlijnen voor inning verkeersovertredingen). Verder voorziet het wetsvoorstel in toezicht op het netwerk. Dit zal, zolang er geen verdragen zijn gesloten, met name bij voertuigen met een buitenlands kenteken het geval zijn. De beoogde organisatie die dit toezicht voor haar rekening zal nemen, is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De ILT kan dan op grond van artikel 15 van het wetsvoorstel, de betrokken motorvoertuigen staande houden en de bestuurder tot betaling dwingen.

TLN heeft in deze oplossingen onvoldoende vertrouwen. Het uitbreiden van het aantal verdragslanden voor bepaalde verkeersovertredingen blijkt al nauwelijks te lukken. Het is niet realistisch te verwachten dat tijdig adequate bilaterale afspraken over tolheffing en tolninning kunnen worden gemaakt met voldoende landen, met name uit Midden- en Oost-Europa. Staandhouding zal dus in eerste instantie de enige mogelijkheid zijn om tol daadwerkelijk te kunnen innen. De keuze om dit bij de ILT neer te leggen is volgens TLN geen geloofwaardig alternatief. Door de voortdurende bezuinigingen op de ILT is er nu al beperkte capaciteit en middelen voor wegcontroles beschikbaar. Bovendien zijn er ook ontwikkelingen die vanuit de EU tot extra controletaken langs de weg leiden. Het ligt dus voor de hand dat – terwijl Nederlandse voertuigen een maximale pakkans hebben – buitenlandse kentekenhouders overwegend zonder te betalen de nieuwe wegverbindingen gaan gebruiken. Voor vrachtauto's scheelt dat ruim 7 euro per rit, op de toch al lagere ritkosten ten opzichte van Nederlandse vrachtauto's. In een sector waar de marges zeer klein zijn, zijn dergelijke verschillen al gauw relevant.



Voor de concurrentiepositie van Nederlandse vrachtvoertuigen is het uitgangspunt van 'level playing field' dus belangrijker dan 'free flow'. Dat betekent dat er voor het vrachtverkeer naar alternatieve systemen moet worden gekeken, bijvoorbeeld via een verplichte registratie voor buitenlandse kentekens, zoals nu ook door de gemeente Rotterdam wordt ingericht voor de Maasvlakte, in combinatie met een robuuste invulling van handhaving en inning middels staandehouding. Desnoods zou ook een systeem van een aantal 'dedicated' paylanes voor vrachtverkeer moeten worden ingericht, waarbij vrachtauto's waar niet voor is betaald direct van de weg kunnen worden geleid. Eventuele ruimtelijke reservering hiervoor dient in het ontwerp van de twee tracés te worden meegenomen.

### Vraag 3

#### Tolbesluit

Op grond van dit voorstel is tolheffing voor de genoemde projecten mogelijk nadat de minister van Infrastructuur en Milieu een tolbesluit heeft genomen. Dit besluit bevat een beschrijving van het wegvak waarvoor het toltarief geldt, de hoogte van het toltarief, de beoogde totale opbrengst en het moment met ingang waarvan het tarief wordt geheven. Omdat het heffen van tol heeft invloed heeft op de verkeersstromen zal de minister van Infrastructuur en Milieu keuzes die voor het tolbesluit worden gemaakt goed moeten motiveren. Hierbij moet aandacht zijn voor zaken als verkeersveiligheid en de gevolgen voor de omgeving en het milieu. Het eerste tolbesluit voor deze projecten zal geïntegreerd worden in de tracébesluiten voor de aanleg van de Blankenburgverbinding en de aanleg van de ViA15. Dit betekent dat de genoemde motivering onderdeel uitmaakt van de algemene beoordeling van de aanvaardbaarheid van het Tracébesluit.

Heeft u opmerkingen met betrekking tot de beschreven procedure voor het nemen van een tolbesluit?

#### **Reactie TLN:**

TLN vindt dat in het tolbesluit – naast genoemde zaken – ook moet zijn opgenomen dat de tolheffing wordt beëindigd zodra de beoogde opbrengst is gerealiseerd.

### Vraag 4

#### Wijziging of beëindiging van tol

Op grond van het wetsvoorstel kan de minister van Infrastructuur en Milieu gedurende de heffingsperiode een tolbesluit wijzigen. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een aanpassing van het tarief. Het tolbesluit kan ook worden ingetrokken. De intrekking gebeurt uiterlijk op het moment dat het op te halen bedrag is geïnd. Door het wijzigen of intrekken van het tolbesluit zullen naar verwachting andere verkeersstromen ontstaan. Hiervoor zullen mogelijk ook milieumaatregelen moeten worden getroffen om ongewenste effecten op de fysieke leefomgeving te voorkomen. Om ervoor te zorgen dat die milieumaatregelen ook op tijd worden getroffen zal het besluit tot intrekking of wijziging van de tol tijdig moeten worden voorbereid en genomen. Hierbij moet worden aangegeven hoe de belangen van verkeersveiligheid en milieu zijn meegewogen.

Heeft u opmerkingen met betrekking tot de beschreven procedure om de tol te wijzigen en te beëindigen?



**Reactie TLN:**

TLN vindt dat de belangen van verkeersveiligheid en milieu bij een besluit tot wijziging of intrekking van de tolheffing inderdaad moeten worden meegewogen. Maar duidelijk moet zijn dat zij geen reden kunnen zijn tot instandhouding van de tolheffing als de beoogde opbrengst is geïnd. Het enige doel van de tolheffing moet zijn het innen van de beoogde opbrengst ten behoeven van de aanleg van de twee nieuwe verbindingen. Eventuele negatieve gevolgen voor milieu of verkeersveiligheid als gevolg van intrekking van de tolheffing, zullen op een andere manier moeten worden bestreden dan met een eventuele voortzetting van de tolheffing.

**Vraag 5**

Heeft u nog andere opmerkingen bij dit wetsvoorstel?

**Reactie TLN:**

Voor transportondernemers zijn de administratieve lasten rond de inning van belang. Er zijn veel ondernemers met voertuigvloten van tientallen, honderden of soms zelfs duizenden voertuigen (kentekens). De optie van het aanmaken van een bulkaccount is dus zeer positief. TLN vindt wel dat daarbij ook gekeken moet worden naar het zo eenvoudig mogelijk maken van zo'n aanvraag, door voertuig-, NAW- en andere gegevens die al bij de overheid – of andere instanties zoals de RDW – bekend zijn, automatisch aan een aanvraag voor een bulkaccount te koppelen.

Tot slot is TLN graag bereid om bij de verdere uitwerking van de tolheffing betrokken te worden.

*Zoetermeer, 20 juni 2014 (PP)*