

Reactie EVO op Wetsvoorstel tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15

Voorstel is bekend gemaakt op 27 mei 2014 middels www.internetconsultatie.nl.

Contactpersoon EVO: R.J. Slotema, 23 juni 2014; 079-3467332

Vraagstelling afkomstig van internetconsultatie.nl

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 EVO:

EVO kan zich vinden in de keuze om het tarief te differentiëren naar gewicht, er wel van uitgaande dat dit zowel van toepassing is voor personen als voor goederenvervoer. De vraag is dan waar de grens of grenzen te leggen: de in de Memorie van Toelichting genoemde argumentatie voor 3,5 ton lijkt een logische, maar boven deze grens is een zeer grote variatie in zowel vrachtauto's (3,5 – 60 ton) voor het goederenvervoer als voor de bussen in het personenvervoer.

Voor vrachtauto's is een eurovignet in Nederland verplicht bij een Totaal Toegelaten Massa (TTM) vanaf 12 ton bij het gebruik van autowegen. Ook in Duitsland betalen alleen vrachtauto's vanaf 12 ton voor de Lkw-Maut.

Het onderscheid kan dus ook bij 12 ton liggen.

Een andere optie is drie tariefgroepen:

- t.m.3,5 ton licht personen en goederenvervoer
- boven de 3,5 ton en onder 12 ton middelzwaar personen en goederenvervoer
- vanaf 12 ton zwaar goederen en personenvervoer.

De ook in het wetsvoorstel opgenomen optie om het toltarief naar 'overige gevallen' te kunnen variëren is naar de mening van EVO geen logische toevoeging. Stel dat als 'overig geval' wordt gekozen voor differentiatie naar Euroklasse, dan zullen de auto's die een hoog tarief krijgen logischer wijze uitwijken naar een andere route waar dit niet geldt, met als gevolg dat langs die route de uitstoot van minder gewenste stoffen toeneemt. EVO adviseert dan ook artikel 5b te schrappen en uitsluitend te kiezen voor gewicht, dit ook al ter vermindering van de complexiteit. Bovendien voldoet tegen de tijd dat er echt tol geheven wordt (vanaf 2020 – 2023) een groot deel van het wagenpark al aan de hoogste Euro 6 en Euro VI normen)

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 tolinning op de hiervoor beschreven wijze te laten plaatsvinden?

Reactie EVO

Free-flow is voorwaarde voor EVO om deze nieuwe verbindingen aantrekkelijk te maken en te houden. Tolpoorten zouden immers de doorstroming belemmeren en deze nieuwe verbindingen onaantrekkelijk maken voor het zakelijke verkeer waar elke minuut vertraging geld kost. Het voorgestelde betalingssysteem is klantvriendelijk, waarbij het zondermeer een voorwaarde is dat men een account aan kan maken om automatische te kunnen betalen. Van belang is, dat het eenvoudig is om wagenparkmutaties door te geven. Zowel het account als het makkelijk doorgeven van voertuigmutaties zijn voorwaarden om de administratieve lasten tot een minimum te beperken.

Wel is het voor het draagvlak cruciaal, dat ook buitenlandse gebruikers voor het gebruik betalen en een even grote pakkans hebben als Nederlanders indien ze verzuimen om te betalen.

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 EVO

EVO heeft over dit aspect geen opmerkingen.

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 EVO:

EVO kan zich vinden in het voorstel. Het maakt het bovendien ook mogelijk om de tol te beëindigen op het moment dat de politiek keuze gemaakt wordt om het nog openstaande bedrag ineens vanuit de staatskas te betalen.

Vraag 5

Heeft u nog andere opmerkingen bij dit wetsvoorstel?

Reactie EVO:

EVO heeft als uitgangspunt, dat infrastructuur van collectief belang is en dient betaald te worden door en vanuit de overheid; EVO kan wel met tolheffing voor de aanleg van de Blankenburgverbinding en ViA15 instemmen, mits

- *daardoor de aanleg van deze voor het goederenvervoer belangrijke nieuwe verbindingen aanzienlijk wordt vervroegd en zonder tol niet tot stand zouden komen.*
- *deze tolheffing uitsluitend betrekking heeft op het gebruik van deze nieuwe verbindingen; het heffen van tol op al bestaande (alternatieve) wegen wordt afgewezen*
- *de tolheffing eindig is; binnen maximaal 30 jaar moet de verbinding tolvrij zijn (binnen die termijn zou de verbinding anders 'normaal' zijn aangelegd)*
- *de tolinning niet leidt tot vertraging, dus geen tolpleinen zoals in Frankrijk*
- *er altijd een tolvrij alternatief is en de inning van tol niet tot reistijdvertraging leidt*
- *dat alle opbrengsten van de tol uitsluitend gebruikt worden voor aanleg, het beheer, het onderhoud en voor de exploitatie van het tolsysteem*

Naar de mening van EVO voldoet dit wetsvoorstel en de in de Memorie van Toelichting gegeven toelichting op het wetsvoorstel aan deze uitgangspunten, behoudens de eerder in deze reactie gemaakte opmerkingen.

Graag blijven wij als EVO bij de verdere uitwerking van de tolheffing betrokken