

Vergaderjaar 1998–1999

25 816

Regels inzake een regulerende heffing op het gebruik van wegen in de Randstad tijdens spitsuren (Wet op het rekeningrijden)

Nr. 5

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 12 april 1999

In de Telegraaf van 8 en 9 april 1999 wordt het rekeningrijden in Noorwegen beschreven als een fiasco. Gezien het grote aantal onjuistheden dat deze berichtgeving bevat, heb ik, vooruitlopend op de u binnenkort toe te zenden nota naar aanleiding van het verslag, de behoefte u direct te informeren. Ter nuancering van genoemde berichtgeving volgt een aantal feiten.

1. Doelstelling tolheffing Noorwegen.

Tolheffing in Noorwegen is niet bedoeld als een instrument om files te bestrijden maar om infrastructurele projecten te financieren. Men streeft ernaar om een maximale opbrengst te behalen. Juist om te voorkomen dat er verkeersreductie optreedt ten opzichte van de reguliere jaarlijkse toename in Noorwegen, wordt het tarief gematigd gehouden (ongeveer f 3,50).

Het verkeersaanbod in Oslo is sinds 1990 met 15,2% gestegen, mede door de in gebruikstelling van een tunnel onder het stadscentrum. Dit komt neer op een gemiddelde jaarlijkse toename van 1,7%.

De tol wordt dus niet geheven om een gedragsverandering bij de weggebruiker te stimuleren, zoals dat bij rekeningrijden in Nederland het geval zal zijn. Overigens heeft de tolheffing in Trondheim toch geleid tot 5 tot 10% vermindering van het aantal weggebruikers. Verder is in Trondheim een praktijkproef gehouden met verschillende tarieven om te onderzoeken of een systeem van tolheffing gebruikt zou kunnen worden om significante gedragsveranderingen bij weggebruikers teweeg te brengen. Deze proef heeft aangetoond dat met een dubbel tarief (is ongeveer f 7,50) gedragsverandering bij de weggebruikers optreedt. 67% van de mensen die hun gedrag veranderden is op andere tijden gaan reizen, 17% is overgestapt op het openbaar vervoer, 7% is gaan carpoolen (bron: The Norwegian Public Roads Administration, no 2, 1997 #5).

Verder is nagegaan bij welk tarief een substantiële verbetering van het milieu bereikt kan worden. Het tarief zal dan vier keer zo hoog moeten worden.

2. Werking systeem in Trondheim

Het tolsysteem in Trondheim wordt geëxploiteerd door een private maatschappij, evenals andere tolsystemen in Noorwegen. In Trondheim wordt tol geheven op werkdagen tussen 6 uur 's morgens en 6 uur 's avonds. Jaarlijks gaat het om ruim 22 miljoen passages. Van de passerende voertuigen heeft 95% een apparaat waarmee automatisch betaald wordt. In 1,8% van de passages wordt gebruik gemaakt van de beperkte mogelijkheid (alleen bij een paar grote tolstations) om contant bij een automaat te betalen. Deze voertuigen worden niet gefotografeerd. Voor de resterende passages (3,2%) worden in totaal 700 000 foto's gemaakt. Deze foto's worden als volgt verwerkt:

- In 420 000 gevallen (1,9% van alle transacties) volgt geen verdere heffing omdat het betreffende voertuig is vrijgesteld (o.a. motoren) dan wel omdat het relatief eenvoudige elektronische systeem een auto met aanhanger als twee voertuigen had herkend en derhalve geen verdere verwerking noodzakelijk is.
- In 224 000 gevallen (1% van de transacties) wordt het kenteken wel herkend maar blijkt de voertuig bezitter een abonnement te hebben en vergeten te zijn de transponder te plaatsen (gebruikersfouten).
- In 56 000 gevallen (0,25% van de transacties) is sprake van doorrijden zonder te betalen. Van deze 56 000 wordt in 36 000 gevallen daadwerkelijk tot naheffing overgegaan (65%). De resterende 20 000 kan niet worden nageheven, deels vanwege juridische redenen (de private tolmaatschappij mag een persoon slechts een maal per 7 dagen een boete geven), en in 8% van de gevallen vanwege niet leesbaar zijn van het kenteken.

Dit betekent dat van de 700 000 gefotografeerde voertuigen per jaar slechts in 4480 gevallen (0,64% van de gefotografeerde voertuigen) niet tot invordering kan worden overgegaan tengevolge van het falen van de herkenningsapparatuur.

Deze gegevens zijn afkomstig van The Norwegian Public Roads Administration.

In Oslo is het jaarlijks aantal passages 88 miljoen en is het aantal overtredingen 0,1%. Er is dus sprake van een vergelijkbare situatie.

Verder blijkt bij uit navraag dat in Noorwegen nauwelijks een toename is geconstateerd in de fraude met kentekenplaten sinds de invoering van de tolheffing, aldus een woordvoerder van The Norwegian Public Roads Administration. De hierboven genoemde 4480 gevallen komen veelal voort uit de zeer slechte weersomstandigheden die Noorwegen vooral tijdens de winter kent en de grote hoeveelheden stof op de weg omdat in Noorwegen tot in april met spijkerbanden wordt gereden.

In principe is verbetering van kentekenherkenning mogelijk omdat er in Noorwegen gebruik wordt gemaakt van een oudere generatie techniek (het systeem bestaat al sinds 1990). Gezien het geringe aantal overtredingen vindt men het in Noorwegen op dit moment niet zinvol om de systemen te moderniseren.

In Nederland zal gebruik worden gemaakt van de meest geavanceerde techniek waardoor de kwaliteit van de kentekenregistratie hoog zal zijn. Bovendien wordt zowel de voor- als de achterzijde van het voertuig

gefotografeerd, hetgeen de betrouwbaarheid van de kentekenuitlezing zal verhogen.

3. Vandalisme

In tegenspraak tot de melding in het artikel van 8 april, dat met zware middelen is gepoogd het systeem te saboteren, blijkt uit navraag dat bij de ingebruikname van het systeem hier geen sprake van was. Op één geworpen steen door de ruit van een tolhuisje na en een paar dreig-telefoontjes, hebben zich geen incidenten voor gedaan aldus The Norwegian Public Road Administration.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos