

Wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassingen (36137).**

De voorzitter:

Aan de orde is het debat over de Wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassingen. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom, de woordvoerders die er zijn en de mensen die het debat volgen.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Ik geef meteen het woord aan mevrouw Van Ginneken.



Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. De eerste keer in het nieuwe jaar in de plenaire zaal voor mij, dus alsnog voor iedereen de allerbeste wensen. Wij spreken vandaag over de wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. Dat zijn twee trajecten, als je het even losjes formuleert, aan het begin en aan het einde van de A15, twee nieuw aan te leggen stukken infrastructuur waarover door eerdere kabinetten de beslissing is genomen om die met tolheffing tot stand te brengen omdat anders de financiering niet rond kon komen. Natuurlijk heeft de Kamer dan de verantwoordelijkheid om goed te regelen dat die tolheffing goed verloopt en dat die aansluit bij de EETS-richtlijn en het arrest van de Hoge Raad, dat er eigenlijk over gaat dat we de verantwoordelijkheid van de tolheffer, de rechten van de tolbetalers en de grondslag voor gegevensverzameling goed met elkaar moeten regelen.

We hebben schriftelijk overleg gehad met de minister over dit voorstel. Dank aan de minister voor de beantwoording en dank aan zijn ambtenaren. Ik wil twee puntjes nog even heel kort bespreken hier. Het eerste gaat over de meerkosten. Ik las in de beantwoording van de minister dat initieel verwacht werd — nu komt er een rekensommetje — dat er 656 miljoen aan tolopbrengsten zou zijn op deze verbindingen, maar dat doordat we vanaf 2030 Betalen naar Gebruik verwachten in te voeren het op te brengen bedrag rond de 100 miljoen zal zijn in het slechtste geval. De resterende kosten die met de tolheffing beoogd werden gedekt te worden zijn 556 miljoen. Door vertraging van de aanleg en hogere kosten, bijvoorbeeld grondstofprijzen, zijn er in het slechtste geval ook nog 65 miljoen aan meerkosten te verwachten. Dat betekent in het slechtste scenario 621 miljoen resterende kosten. Dat is hoger dan de schatting die de minister nu geeft in de Betalen naar Gebruik-plannen van 600 miljoen. De minister gaf in het schriftelijk overleg aan dat die tolheffing en de eventuele overschrijding geen financiële consequenties zullen hebben voor andere MIRT-

projecten. Mijn vraag aan de minister is hoe hij aankijkt tegen de financiering van die resterende tolopgaven in het geval van dit slechtste scenario. Kan de minister inmiddels nauwkeurigere schattingen geven rondom die resterende kosten en, zo nee, wanneer wel? Kan hij toezeggen de Kamer hier periodiek over te blijven informeren?

Dan het tweede blokje. Het feit dat er tol geheven wordt op deze tracés en dat dat het mogelijk maakt dat die tracés aangelegd worden, geeft aan dat het soms interessant is om de gebruikers van een specifiek stuk infrastructuur te vragen om iets extra's bij te dragen om de financiering rond te krijgen van de aanleg daarvan. Dat riep bij mij heel erg de vraag op: willen we dit in de toekomst niet ook kunnen, ook in de situatie dat we Betalen naar Gebruik hebben? Mijn vraag aan de minister is dan ook, juist omdat we zien dat de financiering van investeringen in en onderhoud van infrastructuur onder druk staat en moeilijk is gezien alle ambities die er zijn, of hij vindt dat een lokale, gerichte vorm van medefinanciering door gebruikers, zoals nu in dit geval met tolheffing, een gepaste manier van financiering kan zijn van infrastructuur die er anders niet zou komen. Moeten we deze mogelijkheid van trajectgebonden medefinanciering daarom niet al inbakken in de plannen voor Betalen naar Gebruik?

Dat waren mijn vragen aan de minister, voorzitter.

De voorzitter:

Daarmee bent u dus aan het einde van uw inbreng. De heer Madlener, PVV.

De heer Madlener (PVV):

Dat roept bij mij een vraag op. Ik weet dat D66 altijd voor het burgers geld uit de zak kloppen is als het erom gaat dat ze hun auto gebruiken. Zou dat dan ook moeten gelden voor bijvoorbeeld nieuwe treintracés, dat mensen daar dan ook extra aan bij moeten dragen als een nieuw treintracé wordt aangelegd? Vindt D66 dat dan ook?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Mijn vraag aan de minister ging over het volgende. We hebben op verschillende momenten in het verleden besloten om investeringen in auto-infrastructuur te financieren met tol. Er zijn ook andere voorbeelden van tolheffing in het land. Mijn vraag ging dus vooral over de koppeling tussen de huidige situatie met tolheffing en hoe de minister aankijkt tegen de financiering daarvan en betalen naar gebruik in de toekomst. Zoals de heer Madlener weet, gaat Betalen naar Gebruik over auto-infrastructuur en niet over spoorinfrastructuur.

De heer Madlener (PVV):

Dat was niet mijn vraag. Mevrouw Van Ginneken geeft aan dat zij het een goede zaak vindt als er meer nieuwe trajecten meegefinancierd worden door de gebruikers van die trajecten. Dat zei mevrouw Van Ginneken net. Dat ging over nieuwe wegen. Nu vraag ik: zou dat ook moeten gelden voor nieuwe spoorlijnen? Want ook dan hebben mensen baat bij een nieuwe verbinding. Vindt D66 ook dat er dan extra moet worden bijgedragen door de gebruikers van dat traject?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Je ziet in het gebruik van het spoor al differentiatiemogelijkheden. Er zijn al daltarieven op het spoor om de schaarste van infrastructuur op het spoor ook door te laten werken in de portemonnee van de mensen die dat spoor gebruiken in de spits. Als je buiten de spits reist met een dalurenkaart, dan betaal je een lager tarief. Dat is natuurlijk een iets andere implementatievorm dan waar de heer Madlener naar vraagt, maar daarbij zie je wel het principe dat het gebruik van infrastructuur op verschillende momenten, ook wanneer die schaars en druk bezet is, tot uitdrukking kan komen in verschillende tarieven. Op het spoor wordt dat dus op een andere manier geïmplementeerd, maar ik herken daar wel dezelfde achterliggende gedachte in.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van Ginneken. Ik geef meteen het woord aan de heer Madlener van de PVV. De heer Koerhuis zou als derde zijn, maar hij ziet af van zijn spreektijd.

Aan u het woord, meneer Madlener.



De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Ik zal ook kort zijn. De PVV is tegen tolheffing. Waarom zijn wij tegen tolheffing? Omdat de automobilist in Nederland natuurlijk al veel te veel betaalt. Zo betalen wij met z'n allen zo'n 4,5 miljard per jaar aan wegenbelasting, maar wordt er slechts 3,2 miljard per jaar uitgegeven aan de aanleg en het onderhoud van al die wegen. De automobilist betaalt dus al veel te veel aan wegenbelasting.

Dit tolsysteem zal ook nog eens veel geld kosten om aan te leggen. Het is eigenlijk een soort groot ICT-project van de overheid. We weten allemaal welke risico's we lopen. Het is toch niet makkelijk om dat allemaal te automatiseren. De kosten waren geschat op zo'n 120 miljoen. Hoeveel bedragen die kosten nu?

We hebben net ook nog gehoord dat in 2030 rekeningrijden wordt ingevoerd door deze minister, of in ieder geval door de opvolger van deze minister. Dat is de bedoeling. Dan heb je al die kosten gemaakt voor misschien zo'n vijf jaar tolheffing. Dat is natuurlijk heel erg zonde van het geld. Bovendien zijn al die risico's er ook nog, want die grote ICT-projecten van de overheid gaan heel vaak mis en hebben veel overschrijdingen. De exploitatie kost ook nog eens 33 miljoen per jaar. En dat voor slechts vijf jaar! Waar zijn we nou mee bezig? Zie dus af van die tol.

Dan heb ik nog een vraag over de buitenlandse kentekens. Het zal een soort camerasysteem worden. Je kenteken wordt gescand en dan krijg je een rekening in de bus. Doen alle kentekens mee? Is het nog steeds zo dat bepaalde landen uitgesloten zijn? Kunnen die dan gratis rijden? Dan moeten de Nederlanders namelijk betalen. En hoe werkt dit voor buitenlandse truckchauffeurs?

Voorzitter, als laatste. Deze wet moet het mogelijk maken dat behalve de overheid ook andere dienstverleners die tol innen. Die sluiten ze dan weer door naar de minister, neem ik zo aan. Kan het zijn dat die dienstverleners daar ook aan gaan verdienen? Wordt het een commercieel verhaal? Gaan de Nederlandse automobilisten dan ook niet te veel betalen?

Voorzitter. Mijn oproep is: zie af van deze tolheffing. Ik zal daar straks nog een motie voor indienen.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Madlener. Ik schors de vergadering voor een enkel moment en dan gaan we naar de beantwoording van de minister.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister.



Minister **Harbers:**

Voorzitter, dank u wel. Dank aan de Kamerleden voor de vragen over het wetsvoorstel voor de aanpassing van de Wet tijdelijke tolheffing. Ik loop de vragen even langs.

Mevrouw Van Ginneken vroeg naar de huidige ramingen. Hoe gaat het daar verder mee? Wat moet er na 2030 worden opgehaald? Wij hebben in het coalitieakkoord afgesproken dat we per 2030 Betalen naar Gebruik invoeren. Dat vervangt ook de nog bestaande toltracés. Het uitgangspunt is dus dat de resterende tologpave dan wordt gedekt in het kilometertarief. Mevrouw Van Ginneken had inderdaad de correcte rekensom. We weten het echter nog niet precies. Op basis van de huidige inzichten houden wij er rekening mee dat dan uitgegaan wordt van circa 600 miljoen euro. Als een van de projecten later opengesteld wordt, dan heeft dat als consequentie dat een groter gedeelte na 2030 uit BnG moet worden gedekt. Vertraging van deze projecten is echter ongunstig voor de filedruk in de regio, en dus ook ongunstig voor iedereen die zich wil bewegen. Daarom zet ik in op tempo. Ik weet nog niet precies wanneer we een meer nauwkeurige schatting kunnen geven. Wij houden het sowieso voortdurend in de gaten. Ik zal de Tweede Kamer periodiek informeren, ook over de kosten. De eerstvolgende voortgangsbrief staat gepland voor het einde van dit eerste kwartaal. Ook in volgende voortgangsbrieven zullen we iedere keer de raming verder actualiseren.

Dan de volgende vraag. Ik denk dat mevrouw Van Ginneken wel weet welk antwoord daarop volgt. Zij vroeg namelijk of we niet ook prijsdifferentiatie in moeten bouwen in het systeem van Betalen naar Gebruik voor het geval we het ooit wel willen gebruiken. Het begint ermee dat in het coalitieakkoord is afgesproken dat het kilometertarief niet naar tijd en plaats wordt gedifferentieerd. We kiezen voor een omzetting van de motorrijtuigenbelasting van een prijs per voertuig naar een prijs per kilometer. Het is niet ons voornemen om in het wetsvoorstel voor Betalen naar Gebruik wel mogelijkheden in te bouwen voor verdere prijsdifferentiatie, vooral omdat dat betekent dat je dan ook de prijsdifferentiatie verder moet uitwerken. Dat levert tal van hoofdbrekers op. Je spreekt dan namelijk niet meer over nationale belastingwetgeving, waar wij soeverein in zijn, maar je valt dan met je hele Betalen naar Gebruik onder deze EETS-richtlijn. Maar het heeft ook grote consequenties voor de techniek die je gebruikt en voor de privacy, en al die vraagstukken zul je dan wel van een antwoord moeten voorzien in het wetstraject. Zoals ik eerder heb aangegeven aan de Kamer acht ik de kans dat het daarmee in 2030 wordt

gerealiseerd nagenoeg nihil, dus daarom is het niet het voornemen om dat op te nemen in het wetsvoorstel.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

De minister heeft er gelijk in dat ik niet verrast ben door dit antwoord, maar ik wil de minister toch wel uitdagen om ervoor te zorgen dat degenen die na hem komen ... De heer Madlener wees er ook al op dat 2030 nog best een eind weg is. Er kunnen in de toekomst situaties ontstaan waarin wij als samenleving en als parlement en kabinet besluiten dat we toch vormen van differentiatie willen gaan hanteren. Ik verwijs ook even naar een rondetafelgesprek dat daarover gehouden is. Daarin zeiden veel partijen dat het gek is dat je dat niet regelt, omdat je die mogelijkheid eigenlijk gewoon wilt hebben. Denkt de minister dus dat hij het proces verantwoordelijk doorloopt als hij zegt dat hij nu koste wat kost niet wil praten over een differentiatiemogelijkheid in Betalen naar Gebruik? Ik weet dat we hebben afgesproken dat we bij de start van Betalen naar Gebruik nog niet gaan differentiëren, maar moet dat niet ook geborgd worden voor de toekomst?

Minister Harbers:

In de eerste plaats komen de staatssecretaris van Financiën en ik later dit jaar met een voornemen en nog later met een wetsvoorstel. We gaan daar dus nog een aantal keren over in debat, maar het is wel een fundamentele keuze die we nu maken, want die willen we gaan verankeren in het wetsvoorstel. Natuurlijk kunnen er in de toekomst dingen veranderen — dat geldt voor ieder beleidsterrein — maar in mijn optiek betekent dat dat als een volgend kabinet die keuze zou willen maken, het op dat moment met een voorstel voor aanpassing van de wetgeving zal moeten komen. Ik denk niet dat we de vraagstukken die bij differentiatie naar plaats en tijd horen en die we in zo'n wetsvoorstel van een antwoord moeten voorzien überhaupt van een antwoord voorzien krijgen in deze kabinetsperiode en in dit wetsvoorstel. Daarmee maakt het de kans op het realiseren van Betalen naar Gebruik in 2030 nihil; dat wordt dan een onhaalbare route.

Mevrouw Van Ginneken (D66):

We zullen hier in het proces zeker nog nader over van gedachten wisselen. Dank.

Minister Harbers:

Zeker.

Voorzitter. Dan kom ik bij de vragen van de heer Madlener, die inging op de kosten voor invoering van het tolsysteem. De invoeringskosten worden geraamd op 115 miljoen euro, waarvan 38 miljoen op dit moment als risicoreservering. De exploitatiekosten bedragen circa 33 miljoen per jaar in de stabiele situatie. Dat is allemaal gebaseerd op het prijspeil van 2021 en het is voor beide wegen, zowel voor de Blankenburgverbinding met de Maasdeltatunnel als voor de ViA15.

De heer Madlener zegt terecht dat het kosten zijn die we voor vijf jaar maken, omdat het in 2030 wordt omgezet in Betalen naar Gebruik. Tegelijkertijd worden daarmee nog steeds opbrengsten binnengehaald. Dat zijn er natuurlijk veel minder dan we aanvankelijk van plan waren, want de

opbrengsten van na 2030 vallen weg, maar dat zijn nog steeds opbrengsten die we nodig hebben ter financiering van deze infrastructuur, maar ook om de reden dat als je dat nu gelijk niet meer zou doen, we én een grotere opgave hebben voor wat betreft de opbrengsten die we uit Betalen naar Gebruik halen én dan krijg je ook weer hele andere verkeersmodellen op deze verbindingen. Je loopt dan dus het grote risico dat de verbindingen niet open kunnen omdat er gerekend is met een verkeerswerking die gebaseerd is op het feit dat mensen moeten betalen voor het gebruik van deze infrastructuur. De resterende kosten voor de infrastructuur worden natuurlijk wel verhaald; die worden na 2030 verrekend in Betalen naar Gebruik.

De heer Madlener (PVV):

We hebben het over 33 miljoen per jaar aan kosten om het systeem in de lucht te houden en over ongeveer 150 miljoen om het aan te leggen. Bij elkaar praait je dan over zo'n 300 miljoen euro die eigenlijk gewoon opgaat aan niks. Dat is voor vijf jaar. Die 300 miljoen is gewoon weg. Dat zijn gewoon alleen maar kosten aan technische apparatuur die je na vijf jaar weer kan weggooien. Dat is toch absurd?

Minister Harbers:

De kwalificatie gebruik ik niet. De rekensom klopt. Tegelijkertijd zijn dat opbrengsten die we nodig hebben. We hebben ook nog de verkeersintensiteit nodig die daarbij past, want daar is het hele aanlegbesluit op doorgerekend. Natuurlijk kun je eindeloos discussiëren over de vraag hoe kosten en baten tot elkaar in verhouding staan. Dat geef ik toe. Dat weet ik zelf ook. Maar ik voel me ook gehouden om de afspraak na te komen die ik in het coalitieakkoord heb meegekregen, namelijk om Betalen naar Gebruik mogelijk te maken, en dan met inbegrip van alle resterende toltrajecten. Hoe je het ook wendt of keert, is dit de uitkomst van deze beide opdrachten die ik heb.

Dan de buitenlandse kentekens. Mensen met een buitenlandse kenteken moeten natuurlijk ook tol betalen. Als een kentekenhouder niet tijdig betaalt, wordt een aanmaning verstuurd. Indien deze niet wordt betaald, volgt een boete. De EETS-richtlijn maakt het nu ook mogelijk om boetes naar inwoners van andere landen in de EU te sturen. Als adresgegevens ontbreken of de boete niet wordt betaald, kunnen we ook altijd nog fysieke handhaving langs de kant van de weg mogelijk maken. De ILT kan de bestuurder langs de weg stilhouden en betaling afdwingen en kan indien nodig zelfs een voertuig aan de ketting leggen. De verdere invulling daarvan komt in het handavingsplan. Voorzien is om dat eind van dit jaar aan de Tweede Kamer voor te leggen.

De heer Madlener (PVV):

Dan moeten we afwachten wat er eind van het jaar komt, maar ik maak me daar wel grote zorgen over. Ik woon zelf in de buurt van dit traject en ik zie ontzettend veel buitenlandse kentekens, ook vrachtauto's uit Letland, Estland, Litouwen, Polen en noem maar op. Daar barst het van. We weten allemaal dat als jij daar een boete naartoe stuurt, de kans dat die betaald wordt, vrij klein is. Wat is vandaag de stand van zaken als het gaat om al die kentekens, die wij dan moeten hebben in een database? Weten wij waar al die eigenaren van die voertuigen wonen? Ik ben benieuwd hoe het daar vandaag mee gesteld is. Heeft de minister er

vertrouwen in dat al die buitenlandse kentekens, misschien straks ook Oekraïense kentekens, allemaal gaan betalen?

Minister Harbers:

Dit zijn ook elementen die we verder meenemen in het handhavingsplan. Tegelijkertijd hebben we de juridische grondslag met de EETS-richtlijn — dat is een grote winst in Europa — om boetes naar andere inwoners en bedrijven in Europa te kunnen sturen. Zeker op de verbinding waar de heer Madlener het over heeft, betreft het in overwegende mate vrachtverkeer, dat over het algemeen heel goed traceerbaar is. Ik ga ervan uit dat in de eerste plaats de bedrijven zelf natuurlijk hun tol betalen. Het is ook een Europese techniek. Zo'n kastje hebben de vrachtwagens over het algemeen al in de auto, dus dat werkt vanzelf. Waar dat niet lukt, weten we die bedrijven wel te vinden. We gaan daar in het handhavingsplan verder op in. De tolheffing is ook binnen de kaders van de privacyverordening helemaal uitgewerkt. Het is een gebruiksvriendelijk systeem, maar ook in de wet is de gegevensverwerking precies ingeperkt door vast te leggen welke organisatie voor welk doel gegevens mag verwerken. Ook over de bewaartermijnen zijn allerlei afspraken gemaakt.

Dan de dienstenaanbieders. Verdienen zij eraan? Dienstenaanbieders krijgen een vergoeding van de overheid voor de geleverde diensten, namelijk: het mogelijk maken dat wij de tol innen. Er zijn verschillende dienstenaanbieders. Ongetwijfeld is er onderlinge concurrentie en gaan mensen op zoek naar de beste dienstenaar, maar het allerbelangrijkste is dat gebruikers altijd terechtkunnen bij een dienstenaar die diensten gratis aanbiedt. Dat is namelijk de hoofddienstenaar die wij op grond van deze richtlijn contracteren. Daarnaast heb je dus de keuze. Als je dat interessanter vindt, dan kun je bij een commerciële EETS-aanbieder een abonnement afsluiten of iets dergelijks. Zij mogen een fee rekenen, maar er is altijd een gratis alternatief. Er is ook altijd nog de mogelijkheid van een-op-een: als je erdoorheen rijdt, krijg je gewoon een rekening thuis.

De heer Madlener (PVV):

Ik heb eigenlijk nog één vraag die ik in deze termijn wil stellen. Ik wil een helder antwoord op die vraag. We gaan nu 300 miljoen uitgeven om dit systeem mogelijk te maken en vijf jaar in de lucht te houden. Wat gaat er in die vijf jaar nu netto aan opbrengsten naar de aanleg van deze wegen? Hoeveel gaan we met die investering van 300 miljoen ophalen?

Minister Harbers:

Die rekensom heeft mevrouw Van Ginneken ook gemaakt. Dat is een bedrag in de orde van grootte van 100 tot 150 miljoen. Ik zeg dat uit mijn hoofd, want ik heb het niet helemaal paraat. Ik kom daar in de voortgangsbrief nog op terug. En het klopt — want dat is de volgende vraag van de heer Madlener — dat dit in schril contrast staat tot de kosten, maar dat is de consequentie van het feit dat we al lang op weg waren met deze tolheffing als financiering voor deze twee stukken weg, die anders gewoon niet aangelegd hadden kunnen worden, en van het feit dat we pas een aantal jaren later, in 2030, overgaan tot Betalen naar Gebruik. Ik kan het niet mooier maken.

De heer Madlener (PVV):

Ik snap dat de minister zich nu verschuilt achter "ja, we hebben dat nu eenmaal besloten". Maar de minister moet toch ook nadenken? Je wilt 150 miljoen aan belasting ophalen en gaat 300 miljoen van datzelfde belastinggeld uitgeven om dat mogelijk te maken. Dat is toch waanzin? Dat doe je toch niet? Dat is toch totale verspilling van belastinggeld? Dan kan de minister zeggen "ja, dat hebben we nou eenmaal besloten", maar deze minister is hier de komende jaren nog mee bezig. Hij heeft nog jarenlang de tijd om dit ongedaan te maken. Sterker nog, ik ga zo een motie indienen opdat hiervan wordt afgezien, want ik vind het echt onverantwoord om 300 miljoen aan belastinggeld uit te geven om 150 miljoen op te halen.

Minister Harbers:

Het bedrag van 100 tot 150 miljoen klopt; die informatie krijg ik zojuist aangereikt. Maar even voor de duidelijkheid: dan zijn ook alle kosten gedekt. Je kunt discussiëren over de vraag of je die kosten wilt maken, maar we halen natuurlijk in zijn geheel veel meer op. Dit is wat er uiteindelijk onder aan de streep overblijft ter financiering van de beide stukken infrastructuur. Het is noodzakelijk om die via tol te financieren; die keuze is lang geleden gemaakt. Uiteindelijk zal de hele weg gefinancierd moeten worden. Alleen, door de afslag die we afgelopen jaar hebben genomen, wordt het grootste gedeelte uiteindelijk na 2030 gefinancierd uit Betalen naar Gebruik.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan kijk ik of mevrouw Van Ginneken gebruik wil maken van een tweede termijn. Dat is niet het geval. De heer Madlener heeft een motie aangekondigd, dus hij maakt daar wel gebruik van.

Het woord is aan de heer Madlener, PVV.



De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Na dit debat, debatje, is wel duidelijk dat het totaal van de gekke is dat je zo veel belastinggeld gaat uitgeven om zo'n relatief gering bedrag op te halen. Het is gewoon niet uit te leggen. Ik vind dat de minister zich niet moet verschuilen achter "dit hebben we nu eenmaal besloten". Ik bedoel, de minister zit aan de knoppen. Hij kan zeggen: dit gaan we gewoon niet doen, want dit is niet meer uit te leggen aan de burger. Maar goed, ik zal de minister helpen. Ik hoop dat de Kamer dit ook gehoord heeft en voor mijn motie, de motie geen tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15, gaat stemmen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de weggebruikers wegenbelasting betalen om nieuwe wegen aan te leggen en te onderhouden;

overwegende dat het invoeren van tolheffing zorgt voor extra belastingdruk;

verzoekt de regering om geen tolheffing op de Blankenburg-verbinding en de ViA15 in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener.

Zij krijgt nr. 8 (36137).

Dank u wel, meneer Madlener. Ja, meneer Koerhuis?

De heer Koerhuis (VVD):

We hadden afgesproken geen overbodige moties te doen. Dit is gewoon hetzelfde als een tegenstem op het wetsvoorstel. Dus ik vind dit een hele gekke motie. Tja, je kunt tegen het wetsvoorstel stemmen of vóór de motie; dat is hetzelfde. Dus het is enigszins een overbodige motie.

De heer Madlener (PVV):

Dat is niet juist. Dit wetsvoorstel vervangt een eerdere wet. Dus als we dit wetsvoorstel niet aannemen, dan blijft de oude wet volgens mij gewoon bestaan. Dus ik denk niet dat dit juist is, maar als de minister een ander verhaal heeft, dan horen we dat.

De voorzitter:

Dank. Ik zie dat de minister gereed is om te reageren op de motie. Het woord is aan de minister.



Minister Harbers:

Voorzitter. Als deze wet niet wordt aangenomen, dan is de huidige wet geldig. Dan hebben we overigens een extra probleem, want dan missen we de implementatie van de herziene EETS-richtlijn en worden we in gebreke gesteld door de Europese Unie. De motie die de heer Madlener indient, ontraad ik, onder verwijzing naar alle argumenten die ik zojuist heb gegeven. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van deze beraadslaging. Ik dank de minister, ik dank de woordvoerders, de mensen die het debat gevolgd hebben.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Volgende week dinsdag gaan we stemmen over het wetsvoorstel en over de motie.

Ik schors de vergadering tot 19.15 uur. Dan starten we met het dertigledendebat over een eerdere veroordeling van de verdachte in de zaak-Gino.

De vergadering wordt van 17.55 uur tot 19.15 uur geschorst.