



Tijdelijke regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 10 maart 2023, nr. IENW/BSK-2023/59350, houdende vaststelling van regels met betrekking tot het testen van het technisch hulpmiddel voor tolheffing op grond van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (Tijdelijke regeling testen technisch hulpmiddel tolheffing)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 4b, derde lid, van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15;

BESLUIT:

Artikel 1 (aanwijzing wegvak voor testen)

Het testen van een technisch hulpmiddel als bedoeld in artikel 4b, eerste lid, van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 vindt plaats bij het testportaal bij hectometer 49,0 Re gelegen langs de Rijksweg A12 tussen Woerden en Utrecht ter hoogte van Harmelen, dan wel het testportaal bij hectometer 50,0 Re gelegen langs dezelfde weg.

Artikel 2 (kenbaar maken aanwezigheid technisch hulpmiddel)

De aanwezigheid van een technisch hulpmiddel ten behoeve van het testen wordt kenbaar gemaakt met een informatiebord langs de Rijksweg A12 in de richting Utrecht op voldoende afstand voor afslag 14 (Woerden Montfoort).

Artikel 3 (inzet technisch hulpmiddel)

1. Het testen betreft waarnemingsapparatuur met automatische nummerplaatherkenning en apparatuur met microgolfttechnologie om boordapparatuur uit te lezen.
2. Er worden zodanige maatregelen of voorzieningen getroffen dat de waarnemingsapparatuur met automatische nummerplaatherkenning zo is gericht en afgesteld dat zo veel mogelijk wordt voorkomen dat personen of andere zaken dan motorrijtuigen herkenbaar op een beeldopname staan.

Artikel 4 (inwerkingtreding en vervallen)

Deze regeling treedt in werking op het tijdstip waarop artikel I, onderdeel C, van de Wet tot wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassingen in werking treedt en vervalt twee jaar na het tijdstip van inwerkingtreding.

Artikel 5 (citeertitel)

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke regeling testen technisch hulpmiddel tolheffing.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



TOELICHTING

A. Algemeen deel

1. Inleiding

De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 (hierna: de wet) geeft het kader voor het heffen van tol voor twee nieuwe wegverbindingen: de Blankenburgverbinding en de ViA15. Voor iedere passage van een motorrijtuig over deze wegvakken is het toltarief verschuldigd. Om passerende motorrijtuigen te registreren zal gebruik worden gemaakt van technische hulpmiddelen. Het gaat daarbij om waarnemingsapparatuur (camera's) met automatische nummerplaatherkenning (*Automatic Numberplate Recognition, ANPR*), waarmee beeldopnames worden gemaakt van passerende motorrijtuigen. Aanvullend kan in voorkomend geval gebruik worden gemaakt van apparatuur met microgolfttechnologie (*Dedicated Short Range Communication, DSRC*) om de boordapparatuur uit te lezen als die in het motorrijtuig aanwezig is.¹

Voordat de tolheffing van start gaat moet worden getest of deze apparatuur geschikt is voor gebruik en zo accuraat mogelijk is afgesteld. Artikel 4b van de wet maakt het testen van deze apparatuur mogelijk, maar verplicht er ook toe om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen over de inzet en het kenbaar maken van de testomgeving, en om het wegvak aan te wijzen waarop wordt getest. Deze regeling voorziet daarin. Het betreft een tijdelijke regeling, die na twee jaar vervalft.²

2. Testen technisch hulpmiddel

Artikel 4b, eerste lid, van de wet bepaalt dat op een ander wegvak dan de Blankenburgverbinding of de ViA15 een testomgeving gerealiseerd kan worden. De reden om op een ander wegvak dan de Blankenburgverbinding of de ViA15 te testen is dat de tolheffing zal plaatsvinden op nog aan te leggen wegvakken. Het testen van de technische hulpmiddelen moet echter in een vroegtijdig stadium in een representatieve verkeerssituatie plaatsvinden om te borgen dat de apparatuur bij de start van de tolheffing zo accuraat mogelijk is afgesteld en foutieve registraties zo veel mogelijk worden beperkt.

De wet regelt – in artikel 4b, tweede lid – dat voor het testen gegevens mogen worden verwerkt die worden genoemd in artikel 4a van de wet. Dat betreft het kenteken, de locatie, de datum en het tijdstip van vastlegging en de beeldopnames van het motorrijtuig, en voor zover van toepassing, de benodigde informatie uit de boordapparatuur. De vastgelegde gegevens worden beoordeeld om na te kunnen gaan of het technisch hulpmiddel deze correct heeft vastgelegd.

Voor wat betreft de ANPR-camera's betekent dit concreet dat handmatig wordt beoordeeld of het kenteken zoals dat door de software uit de beeldopname is afgeleid, overeenkomt met het kenteken zoals dat te lezen is op diezelfde beeldopname. Dit zal steekproefsgewijs plaatsvinden. Hierbij wordt opgemerkt dat niet voorzien is dat gedurende de periode van twee jaar continu wordt getest. Naar verwachting vindt dit kortstondiger plaats, met bijvoorbeeld wisselende afstelling van de apparatuur alsook in variërende weersomstandigheden. Voor het testen worden geen andere kentekens verwerkt dan van motorrijtuigen die de testomgeving gepasseerd zijn.

Voor wat betreft de DSRC-apparatuur geldt dat in de test wordt beoordeeld of de communicatie tussen boordapparatuur in een motorrijtuig en de DSRC-apparatuur langs de weg correct verloopt. Hierbij wordt opgemerkt dat bij de test van de DSRC-apparatuur naar verwachting geen andere motorrijtuigen met boordapparatuur worden betrokken doordat de test op een zodanig frequentie wordt uitgevoerd dat alleen de motorrijtuigen die speciaal voor de test worden ingezet, worden betrokken.

De bevoegdheid om gegevens te verwerken ten behoeve van het testen is in de wet geregeld. In dat kader is geoordeeld dat de gegevensverwerking proportioneel is. Ook is in dat kader een Privacy Impact Assessment opgesteld.³ Op grond van artikel 10, vierde lid, onder c, van de wet geldt voor de vastgelegde gegevens een maximale bewaartermijn van zeven werkdagen. Voor het testen vindt, omdat dit voor het doel van het testen niet nodig is, geen verdere gegevensverwerking plaats, zoals dat wel het geval is indien de gegevens worden verwerkt ten behoeve van de inning van het toltarief,

¹ Zie ook punt 2.2 van de memorie van toelichting bij het bij Koninklijke boodschap van 20 juni 2022 ingediende voorstel van wet houdende wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassingen (Kamerstukken II, 2021/22, 36 137, nr 3)

² Artikel III, tweede lid, van de Wet tot wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassingen. Zie hierover ook de toelichting bij artikel 4 van deze regeling.

³ Zie ook punt 5.3 van de in voetnoot 1 al aangehaalde memorie van toelichting.



de controle op tijdige betaling daarvan en de handhaving.

3. Inhoud van de regeling

Deze regeling wijst het wegvak aan waarop wordt getest. Er is voor gekozen om gebruik te maken van een bestaande testomgeving, namelijk de testomgeving op de A12 tussen Woerden en Utrecht nabij Harmelen. In deze testomgeving staan twee portalen, nabij hectometer 49,0 en 50,0 Re. Er wordt getest met het testportaal nabij hectometer 49,0 Re. Indien het technisch niet mogelijk is om hier te testen, kan worden uitgeweken naar het testportaal nabij 50,0 Re. Door het toevoegen van dit testportaal aan artikel 1 van deze regeling kan voorkomen worden dat het testen vertraging oploopt als gevolg van technische tegenvallers.

De redenen om voor een bestaande testomgeving te kiezen zijn dat de realisatiekosten en uitvoeringsrisico's lager zijn en de tijd die nodig is om te kunnen testen korter is dan bij het realiseren van een volledige nieuwe testomgeving. Dat betekent ook dat eventuele hinder voor weggebruikers – van bijvoorbeeld aanlegwerkzaamheden – tot een minimum kan worden beperkt. Bovendien is deze bestaande testomgeving nabij Harmelen zeer geschikt voor het testen vanwege de aantallen en variëteit van passerende voertuigen.

Deze regeling bevat daarnaast regels over het kenbaar maken van de aanwezigheid van het technische hulpmiddelen alsmede enkele technische eisen voor de technische hulpmiddelen.

4. Gevolgen

Als gevolg van deze regeling is het mogelijk om onder meer kentekens van motorrijtuigen die langs de testomgeving komen te registreren en te verwerken. Dit heeft geen regeldruk voor burgers en bedrijven als gevolg. De financiële gevolgen van deze regeling liggen in het verlengde van hetgeen hierover in de wet en de daarbij behorende memorie van toelichting is bepaald.⁴ De regeling leidt niet tot een (substantiële) toename van regeldruk voor bedrijven. Om deze reden is de regeling niet aan het Adviescollege toetsing regeldruk ter toetsing voorgelegd. Omdat er geen sprake is van bijzondere effecten voor MKB-bedrijven, is ook afgezien van een MKB-toets.

Deze regeling stelt geen regels over gegevensverwerking. Die bevoegdheid en het kader daarvoor is geregeld in de wet. Om die reden is voor deze regeling geen nieuwe of aanvullende PIA opgesteld.

5. Advies en consultatie

Bij de voorbereiding van de ontwerpregeling zijn RDW en Rijkswaterstaat betrokken. RDW is gemandateerd voor het uitvoeren van tolhefferstaken, waaronder de registratie van voertuigen. Rijkswaterstaat is bij de voorbereiding betrokken omdat de testomgeving zich bevindt op infrastructuur die zij beheert.

De Autoriteit Persoonsgegevens (hierna: AP) is om advies gevraagd vanwege het kenbaar maken van de aanwezigheid van een technisch hulpmiddel waarmee persoonsgegevens verwerkt worden. De AP heeft per brief laten weten geen opmerkingen te hebben over het concept van de regeling.

De internetconsultatie heeft geen reacties opgeleverd.

Gelijktijdig met de internetconsultatie is aan de RDW gevraagd een uitvoeringstoets te doen. RDW concludeert dat hij zich kan vinden in de Tijdelijke regeling en dat er geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van de voor de RDW beoogde taken.

B. Artikelsgewijs deel

Artikel 1 (aanwijzing wegvak voor testen)

Dit artikel wijst het wegvak aan waar getest wordt. Het testen vindt plaats bij de testportalen die zijn gelegen bij hectometer 49,0 re dan wel hectometer 50,0 re langs de Rijksweg A12 tussen Woerden en Utrecht ter hoogte van Harmelen. De testportalen beslaan alleen de rechterweghelft. Het testen zal logischerwijs slechts op die weghelft plaatsvinden en betreft dus alleen motorrijtuigen die van Woerden in de richting van Utrecht over de A12 rijden.

⁴ Zie punt 5 van de in voetnoot 1 al aangehaalde memorie van toelichting.



Artikel 2 (kenbaar maken aanwezigheid technisch hulpmiddel)

Artikel 2 bepaalt dat de aanwezigheid van een technisch hulpmiddel ten behoeve van het testen kenbaar wordt gemaakt met een informatiebord langs de Rijksweg A12 op voldoende afstand voor afslag 14. Hierbij kan worden gedacht aan een bord dat informatie verschaft over de testomgeving en het testen van een technisch hulpmiddel waarbij ook zichtbaar is dat tijdelijk gegevens worden vastgelegd. Afslag 14 (Woerden Montfoort) is de laatste afslag voor de testomgeving. Door het informatiebord op voldoende afstand voor die afslag te plaatsen worden weggebruikers in de gelegenheid gesteld om desgewenst een alternatieve route te kiezen en niet de testomgeving te passeren.

Artikel 3 (inzet technisch hulpmiddel)

Het eerste lid van artikel 3 bepaalt dat er getest wordt met waarnemingsapparatuur met automatische nummerplaatherkenning (ANPR) en apparatuur met microgolfttechnologie (DSRC).

Het tweede lid bepaalt dat er zodanige maatregelen of voorzieningen getroffen worden dat de waarnemingsapparatuur met automatische nummerplaatherkenning zo is gericht en afgesteld dat zo veel mogelijk wordt voorkomen dat personen of andere zaken dan motorrijtuigen herkenbaar op een beeldopname staan. Als personen onbedoeld wel herkend zouden kunnen worden, worden deze personen onherstelbaar onherkenbaar gemaakt ('geblurd').

Artikel 4 (inwerkingtreding en vervallen)

Artikel 4 regelt dat deze regeling in werking treedt op het tijdstip waarop de grondslag van de regeling in de wet – artikel 4b – in werking treedt.

Artikel I, onderdeel C, van de Wet tot wijziging van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 in verband met de Wet implementatie EETS-richtlijn en enkele technische aanpassingen (hierna: de Wijzigingswet) voegt artikel 4b toe aan de wet.

Uit artikel III, tweede lid, van de Wijzigingswet volgt dat artikel 4b van de wet, alsmede deze ministeriële regeling twee jaar na het tijdstip van inwerkingtreding vervallen. Dat betekent dat het strikt genomen niet nodig is om in de regeling zelf het vervallen daarvan te regelen. Zekerheidshalve – en om de tijdelijkheid van de regeling duidelijk tot uitdrukking te brengen – is ervoor gekozen om dat toch te doen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*