

Vergaderjaar 2021–2022

35 910

Regels voor het in rekening brengen van een vrachtwagenheffing voor het rijden met een vrachtwagen op aangewezen wegvakken (Wet vrachtwagenheffing)

E

NADER VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, WATERSTAAT EN OMGEVING¹

Vastgesteld 15 juni 2022

1. Inleiding

De leden van de fractie van **GroenLinks** hebben met belangstelling kennisgenomen van de memorie van antwoord. Zij hebben nog een aantal vervolgvragen.

2. Uitvoering

De regering schrijft dat zij voor een (gedeeltelijke) terugsluis van de middelen naar de transportsector gekozen heeft omdat de sector een belangrijke pijler in de economie is en investeringen in de verduurzaming nodig zijn. Dat geldt voor meer sectoren in de economie waar heffingen van toepassing zijn en die desondanks geen terugsluis hebben gekregen. De leden van de fractie van **GroenLinks** vinden het belangrijk dat efficiënte en doelmatige besteding van de heffingsopbrengsten wordt gegarandeerd. Het is immers goed denkbaar dat met deze euro's besteed aan andere klimaatmaatregelen, de samenleving als geheel sneller en doelmatiger CO₂ kan reduceren. Deze leden hebben daarom nog een aantal vragen. Hoe gaat de regering de voorgestelde maatregelenpakketten afwegen tegen investeringen in maatregelen in andere sectoren die ook klimaatdoelen dichterbij brengen? Het beleidskader vrachtwagenheffing lijkt tekort te schieten om effectievere maatregelen elders in het overheidsdomein nog in zicht te houden en mee te wegen.

¹ Samenstelling:

Atsma (CDA), De Boer (GL), Van Dijk (SGP), Pijlman (D66), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), arbouw (VVD), Bezaan (PVV), Fiers (PvdA), Dessing (FVD), Geerdink (VVD), Janssen (SP), Kluit (GL), Van der Linden (Fractie-Nanninga), Meijer (VVD) (*voorzitter*), Moonen (D66), Nicolai (PvdD), Prins (CDA), Recourt (PvdA), Rietkerk (CDA), Vendrik (GL), Verkerk (CU), De Vries (Fractie-Otten), Van Pareren (Fractie-Nanninga), Raven (OSF) en Karakus (PvdA) (*ondervoorzitter*).

Kan de regering uitsluiten dat het beleid wordt dat sectoren, wanneer geconfronteerd met klimaatmaatregelen, een financieel verdienenbelang krijgen bij de realisatie van deze maatregelen? Dat staat immers haaks op het principe van «de vervuiler betaalt».

Hoe heeft de regering geborgd dat het proces van het opstellen van het meerjarenprogramma niet tot marktverstoring gaat leiden? Hoe is geborgd dat bijvoorbeeld fabrikanten of grootgebruikers van bepaalde milieuvriendelijke technieken, die voordeel kunnen halen uit het stimuleren van deze technieken, uitgesloten zijn van dit overleg? Hoe worden wetenschappelijke instituten hierbij betrokken? En welke? Welke concrete andere belanghebbenden gaat de regering bij deze afweging betrekken en hoe ziet het proces voor deze afweging eruit?

De regering voorziet dat de terugsluismaatregelen en de heffing zelf vanaf het begin effect zullen sorteren. De leden van de fractie van GroenLinks krijgen daarom graag meer inzicht in het voorziene maatregelenpakket. Wat valt er wel en niet binnen de scope van het mogelijke pakket? Zijn er subsidiemaatregelen die voorzien worden? Worden er ook restrictieve maatregelen uit gefinancierd om verouderde technieken versneld afgebouwd te krijgen? Kunnen gemeenten bijvoorbeeld bijdragen uit het fonds krijgen om alternatieve duurzame stedelijke distributiesystemen op te bouwen?

Kan de regering aangeven welk effect de vrachtwagenheffing op de provinciale opcenten heeft? Mocht er een effect optreden, heeft de regering deze inkomstenderving dan gerepareerd voor de provincies?

De vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving ziet met belangstelling uit naar de nadere memorie van antwoord en ontvangt deze graag **uiterlijk vrijdag 8 juli 2022**.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Meijer

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving,
Dragstra