

Vergaderjaar 2018–2019

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 269

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2018

Zoals aangekondigd in mijn brief van 4 juni (Kamerstuk 31 305, nr. 252) stuur ik u bij deze het beleidskader voor de vrachtwagenheffing¹.

Het beleidskader bevat uitgangspunten over het toepassingsgebied van de heffing, de tariefhoogte en -differentiatie, de handhaving, de organisatie van de uitvoering en de bestedingsrichtingen voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Ik heb voor het opstellen van het beleidskader gebruik gemaakt van ervaringen in andere Europese landen, diverse onderzoeken en de inbreng van diverse stakeholders.

Onderzoeken

Aan de beleidsuitgangspunten liggen diverse onderzoeken ten grondslag. Bij de voortgangsbrief van 6 juli (Kamerstuk 31 305, nr. 262), de verzamelbrief verkeersveiligheid en wegvervoersbeleid van 17 september (Kamerstukken 29 398 en 35 000 A, nr. 611) en mijn brief van 5 november (Kamerstuk 31 305, nr. 268) heb ik u twaalf onderzoeksrapporten gestuurd. Met deze brief stuur ik u drie aanvullende rapporten die betrekking hebben op de effecten van de vrachtwagenheffing, een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en een beoordeling van die analyse door het Centraal Planbureau².

De invoering van de vrachtwagenheffing heeft onder meer impact op verkeers- en vervoersstromen, verkeersveiligheid, milieu, CO₂-uitstoot en economie. In de onderzoeken naar de effecten van de invoering van de vrachtwagenheffing, inclusief de MKBA, zijn de (positieve) effecten van de besteding van de middelen voor innovatie en verduurzaming nog niet meegenomen. Om de effecten daarvan te kunnen beoordelen, is het nodig om naar concrete maatregelen te kijken. Op dit moment zijn de maatre-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

gelen voor innovatie en verduurzaming nog niet uitgewerkt. Als deze maatregelen zijn uitgewerkt zal ik de effecten van die maatregelen in beeld laten brengen. Onderzoek uit België en Duitsland laat zien dat vormen van terugsluis de potentie hebben om mogelijk negatieve effecten op productie, consumptie en economie om te zetten in positieve effecten.

Inbreng stakeholders

Met de transportsector (Transport en Logistiek Nederland, evofenedex en VERN) heb ik veelvuldig overleg gehad over zowel de uitgangspunten voor de heffing als over de besteding van middelen voor innovatie en verduurzaming van de sector. De sector is kritisch over de invoering van de vrachtwagenheffing en over de uitkomsten van de onderzoeken naar de effecten van de invoering. De sector geeft in dat kader aan dat een duidelijke koppeling tussen de heffing en opbrengsten die terugsluizen naar de sector voor innovatie en verduurzaming essentieel is. Conform het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) wordt de netto-opbrengst van de vrachtwagenheffing volledig terugschluisd naar de sector voor verlaging van de motorrijtuigen-belasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming. De mogelijke bestedingsrichtingen voor innovatie en verduurzaming heb ik samen met de sector opgesteld. In de komende periode zal de sector betrokken blijven bij het opstellen van een gezamenlijke agenda voor innovatie en verduurzaming.

Voor andere overheden (provincies, gemeenten en waterschappen) is vooral de keuze van het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden van belang in verband met mogelijke uitwijk van vrachtverkeer van autosnelwegen naar het onderliggend wegennet. Het uitgangspunt is dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Door de heffing op meer wegen van toepassing te laten worden kan de uitwijk beperkt worden. Met de andere overheden breng ik daarom de komende tijd in beeld waar mogelijk uitwijk aan de orde is. Op basis van te verwachten verkeers-toename en effecten kan een optimale keuze gemaakt worden voor het wegennet waarop de heffing gaat gelden.

Vervolg

Het beleidskader vormt het kader voor het wetsvoorstel, de nadere uitwerking en de voorbereiding van de realisatie van de vrachtwagenheffing.

Er is momenteel geen juridische grondslag voor het invoeren van een vrachtwagenheffing. Daarom moet er nieuwe wetgeving worden opgesteld. De internetconsultatie van het wetsvoorstel zal naar verwachting plaatsvinden voor de zomer van 2019, overeenkomstig de motie van het lid Sienot c.s. (Kamerstuk 29 398, nr. 589).

Een aantal punten uit het beleidskader wordt nog verder uitgewerkt. Voordat het wetsvoorstel voor internetconsultatie wordt gepubliceerd wil ik onder andere een keuze maken over het wegennet waarop de heffing van toepassing wordt en over de beoogde publieke uitvoerders van de heffing. Daarnaast ga ik de handhaving en tariefdifferentiatie verder uitwerken.

Om de vrachtwagenheffing zo spoedig mogelijk in te voeren zal, in de volgende fase, de voorbereiding van de realisatie van de heffing in sterke mate parallel geschakeld worden met het wetgevingsproces. De voorbereiding van de realisatie start met het formuleren van technische

uitgangspunten van het systeem. Deze uitgangspunten worden samengevoegd in een globaal ontwerp. Het beleidskader en het globaal ontwerp vormen samen de basis voor de aanbestedingsprocedure van de realisatie van het heffingssysteem. De gunning is voorzien zodra de wet door het parlement is aangenomen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga