

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 310 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 maart 2020

Conform het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) wordt gewerkt aan een zo spoedig mogelijke invoering van de vrachtwagenheffing waarbij de opbrengsten van de heffing worden ingezet voor de verlaging van de motorrijtuigenbelasting en voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. In vervolg op mijn brief van 16 december 2019 (Kamerstuk 29 398, nr. 783) informeer ik u over de voortgang.

In het conceptwetsvoorstel dat is voorgelegd aan de wettelijke adviseurs, gepubliceerd voor internetconsultatie en aan uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 31 305, nr. 293), is het wegennet waarop de heffing gaat gelden opgenomen. Dat wegennet is onderwerp geweest van onderzoek en overleg met de wegbeheerders (waterschappen, gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat) en met werkgroepen en commissies van de Unie van Waterschappen (UvW), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO). Als uitgangspunt is gehanteerd dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zal vinden als gevolg van een vrachtwagenheffing op de autosnelwegen.

In bijlage 1 is beschreven hoe in overleg met de regionale wegbeheerders de keuze voor het wegennet waarop de heffing gaat gelden tot stand is gekomen¹. Het te beprijzen wegennet is dus zodanig gekozen, dat wegen waarop uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht bij een heffing op alleen autosnelwegen, zoveel mogelijk aan dat wegennet zijn toegevoegd. Daarbij is ook bekeken of wegen geschikt zijn voor de opvang van extra vrachtverkeer (capaciteit en verkeersveiligheid). Vervolgens heb ik in navolging van de eerdere effectstudies (Kamerstuk 31 305, nr. 268) laten onderzoeken wat de effecten zijn van de invoering van de vrachtwagenheffing op het betreffende wegennet. In de bijgevoegde rapporten is beschreven wat de effecten zijn op vervoer en verkeer (bijlage 2)² en verkeersveiligheid (bijlage 3)³. De rapporten over de effecten op milieu, concurrentiepositie en economie en een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden momenteel afgerond en zal ik later aan uw Kamer aanbieden.

De uitkomsten van het onderzoek naar verkeersveiligheid geven aanleiding om een vervolgonderzoek te doen. Zoals hierboven is aangegeven, is het te beprijzen wegennet zodanig gekozen, dat wegen waarop uitwijk van vrachtverkeer wordt verwacht zoveel mogelijk aan dat wegennet zijn toegevoegd. Uit berekeningen met verkeersmodellen blijkt dat door de invoering van vrachtwagenheffing het aantal afgelegde kilometers op het onderliggend wegennet desondanks kan toenemen. In de verkeersmodellen zijn de trajectspecifieke omstandigheden, zoals de aanwezigheid van rotondes en verkeerslichten, niet meegenomen. Hierdoor betreft de berekende uitwijk de bovengrens. Op basis van de

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

berekende uitwijk en statistische data over verkeersongevallen wordt een toename van maximaal twee verkeersdoden per jaar berekend.

Ik vind het essentieel om te voorkomen dat deze toename zich daadwerkelijk voordoet. Daarom laat ik onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om dit te voorkomen. Verder hecht ik aan de monitoring van de uitwijk van vrachtwagens op wegen waar de heffing niet van toepassing is. Momenteel werk ik daar een plan van aanpak voor uit. Op basis van geconstateerde onwenselijke verkeersbewegingen kan bekeken worden of een onderliggende weg moet worden toegevoegd aan het heffingsnetwerk zodat negatieve effecten op verkeersveiligheid worden voorkomen.

Momenteel leg ik de laatste hand aan het wetsvoorstel vrachtwagenheffing. Ik verwacht het wetsvoorstel voor de zomer voor advies naar de Raad van State te kunnen sturen.

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