

Vergaderjaar 2018–2019

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 287

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 maart 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 6 maart 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 november 2018 inzake onderzoeken in het kader van vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 268);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 9 november 2018 inzake beleidskader vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 269);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 januari 2019 inzake voortgang vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 272);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 februari 2019 inzake beantwoording vragen commissie over voortgang vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 272) (Kamerstuk 31 305, nr. 273).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Wassenberg
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Van der Graaf, Kröger, Von Martels, Schonis, Stoffer en Wassenberg,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. De komende drie uur hebben wij het algemeen overleg van de commissie I&W over de vrachtwagenheffing. Ik heet de Minister van IenW, de Kamerleden en de mensen op de publieke tribune welkom. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Aalst van de fractie van de PVV. De spreektijd is vier minuten.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Het is geweldig om te zien dat de tribune vol zit. Dat zegt misschien genoeg over hoe dit toch leeft in de transportsector. Laat ik beginnen.

Voorzitter. We staan aan de vooravond van een desastreuze nieuwe belasting: de vrachtwagenheffing. Verwacht wordt dat de investeringskosten 200 miljoen bedragen en dat de jaarlijkse exploitatiekosten van het heffingssysteem tussen de 100 en de 125 miljoen euro per jaar bedragen. Dat is geld dat door de toekomstige heffingen gedekt moet gaan worden. Voorzitter. De PVV staat onvoorwaardelijk achter de transportsector van Nederland. Als handelsland zijn onze vrachtwagenchauffeurs de olie van onze exportmachine. De PVV knokt dan ook om de lasten van deze sector te verlagen en de regeldruk tot een absoluut minimum te beperken.

Betalen per kilometer is voor ons dan ook een absolute no-go.

Voorzitter. Eigenaren van vrachtauto's mogen als op alle wegen heffing gaat plaatsvinden, naar verwachting 1,1 miljard euro per jaar gaan ophoesten. De zoete leugen dat dit geld terug zal vloeien naar de sector, is nu zelf door de regering blootgelegd. Zo wil de regering nu al 35 tot 55 miljoen euro gaan gebruiken om gaten in de begroting te dichten. Dit is nog maar het begin. Dat wordt ook duidelijk uit de beantwoording van de vele honderden vragen. De kosten voor het compenseren van de accijnzen kunnen nog toe gaan nemen. De vrees van de PVV wordt daarmee werkelijkheid. Deze regering belast onze transportsector gewoon kapot. Dat is schandalig gezien het enorme belang van deze helden voor onze Nederlandse economie.

Voorzitter. De vrachtwagenheffing is gewoon een ordinaire belasting. Het is de zoveelste lastenverzwaring die Rutte III de hardwerkende Nederlander oplegt. Dat gaat de gewone man ook merken in de portemonnee, zoals blijkt uit het rapport van onderzoeksbureau Ecorys, dat op verzoek van het ministerie de effecten van de vrachttaks onder de loep heeft genomen.

Voorzitter. De boodschappen worden dit jaar al duurder door de verhoging van het btw-tarief. Een kilometerheffing voor vrachtwagens betekent hogere transportkosten. De verwachting is dat bedrijven net als in België, waar al een kilometertaks is, deze kosten gewoon gaan doorberekenen. Dat betekent dat de boodschappen per jaar € 8 tot € 13 duurder zullen worden. Dat kan nog oplopen tot € 20 per jaar als de overheid niet alleen de hand wil ophouden bij snelwegen, maar zij ook in het onderliggende wegennetwerk zal gaan heffen. Bedankt, Rutte!

Voorzitter. Wat de PVV ernstig verontrust, is dat uit de beantwoording van de schriftelijke vragen is gebleken dat de Minister nog niet vooruit wil lopen op het maximale tarief van de vrachtwagenheffing. In gewone taal

betekent dit dat het tarief van € 0,15 per gereden kilometer flink omhoog zal gaan.

Voorzitter. De PVV is ook bezorgd over de veiligheid op onze wegen. De Minister stelt dat er sprake is van een geringe afname van de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Laten we de Minister even meenemen naar de realiteit op de weg. Rijden vrachtwagens op de snelweg, dan kunnen ze worden ingehaald. Of pest je ze naar een tweebaans N-weg waar je niet mag inhalen en krijg je frustratie? Auto's die achter deze vrachtwagens komen, halen alsnog in, met levensgevaarlijke risico's tot gevolg. De N36 in Overijssel is daar helaas een voorbeeld van.

Voorzitter. Het Centraal Planbureau stelt vast dat er banen zullen verdwijnen dankzij deze vrachtwagenheffing. Het CPB zit er af en toe weleens naast, zoals we de afgelopen weken hebben gezien, maar goed. Het betekent dat vrachtwagenchauffeurs, die keihard in onze logistieke sector hebben gewerkt, thuis komen te zitten. Het CPB stelt daarbij ook nog eens vast dat onze nationale zeehavens een negatief effect op hun concurrentiepositie zullen ervaren. Nog meer banen door de pijp.

Voorzitter. De Minister stelt zelf dat er door de vrachtwagenheffing maximaal 0,8% minder vrachtwagens zullen gaan rijden. Op de vraag van de PVV met hoeveel graden de aarde nu minder opwarmt dankzij deze geweldige vrachtwagenheffing, heeft ze geen antwoord. Waar doe je het dan voor?

Voorzitter. Tegen Transport en Logistiek Nederland wil de PVV maar één ding zeggen: trap er niet in. U heeft zich nu geroerd. TLN heeft zelf al gezien dat de belofte dat al het geld zou terugvloeien naar de sector, nergens op gebaseerd is. Dus welke afspraken zal de regering nu nog meer niet na gaan komen? Wat zal deze vergroening de sector nu echt opleveren?

De voorzitter:

Wilt u afronden, meneer Van Aalst?

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. De PVV roept de Minister op om per direct een streep te zetten door de vrachtwagenheffing. Geef onze transportsector de ruimte die ze nodig hebben om te groeien, om meer banen te creëren en om de Nederlandse economie te vergroten. Laat deze misleidende duurzaamheidsmaatregelen niet de doodsteek zijn voor onze logistieke helden. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Er is een interruptie van de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Nou, heerlijk dat de PVV los kan gaan op dit verhaal. De heer Van Aalst weet prima dat deze heffing gewoon ingevoerd gaat worden. Deze staat in het coalitieakkoord en wordt uitgevoerd. Ik had gehoopt dat u mee zou denken over de wijze waarop we deze invulling geven. Het is zo makkelijk om destructief te zijn. Laten we gewoon positief en opbouwend zijn: op welke wijze wordt dit systeem straks ingevoerd? Ik hoop dat u er een bijdrage aan wilt leveren om daarover mee te denken.

De heer Van Aalst (PVV):

Nee, de PVV weigert hieraan mee te werken. Het is hypocrisie ten top bij het CDA, dat de afgelopen maanden schijnheilig heeft lopen roepen dat het schandelijk is wat er in Duitsland gebeurt met de Maut. We gaan potverdorie als Nederland een juridische strijd aan om de Maut in Duitsland niet in te voeren. En wat doen we? We voeren hem zelf in!

Schaamt u zich niet? Schaamt u zich niet voor die hele grensregio waar u vandaan komt? Die hele grensregio staat op haar achterste poten omdat Maut ingevoerd wordt. En wat doet het CDA? Dat voert die zelf in. Schaamt u zich niet? Schaamt u zich echt daadwerkelijk niet voor uw regio?

De heer **Von Martels** (CDA):

Dit is de omgekeerde wereld. Ik was degene die nu de vraag stelde en niet andersom. De tweede vraag. U zegt dat de PVV onvoorwaardelijk achter de transportsector staat, maar de transportsector heeft zich juist positief uitgelaten over de invoering van Maut. Hoe rijmt u dat met uw uitspraken?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb ook de berichtgeving gevolgd. Als je nu kijkt of TLN – die hebben het heel netjes en politiek keurig netjes verwoord, denk ik – nog achter de vrachtwagenheffing staat, denk ik dat het draagvlak daar zo langzamerhand ook naar nul is gedaald. Maar goed, dat is een beetje vergelijkbaar met het draagvlak voor dit kabinet-Rutte III.

De heer **Schonis** (D66):

Ik zou de heer Van Aalst eigenlijk mijn bril willen laten lenen. Dan kan hij zijn rapporten wat beter lezen. U smijt hier met cijfers, maar het gaat werkelijk waar nergens over. U zegt dat de boodschappen € 15 duurder worden. Dat klopt. Ecorys zegt dat de boodschappen wellicht – het is niet eens zeker – € 15 per jaar duurder zouden kunnen worden. Dat is een effect, meneer Van Aalst, van 0,021% op onze koopkracht. Dat gaat helemaal nergens over. U zit hier met cijfers te strooien, maar u weet niet eens waar u het over heeft. Heeft u het wel gelezen?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Geweldig dat deze meneer naast mij van D66, die verantwoordelijk is voor al die geweldige koopkrachtplaatjes, nu mij gaat vertellen dat ik de cijfers allemaal niet begrijp. Hou toch op! Dit is gewoon een ordinaire belasting die opgelegd wordt, die helemaal niets brengt, die transportondernemers dwingt om elektrisch te gaan rijden. Die vrachtwagens zijn niet eens beschikbaar. U maakt beleid en u heeft zelf geen énkél idee wat zich afspeelt in de sector. Echt, het is schandalig! Het enige wat u doet, is uw eigen kabinet overeind houden met kansloze duurzaamheidsacties. Net alsof deze mensen niet duurzaamheid... Ondernemers willen ondernemen en willen best meedenken over duurzaamheid. Maar het gaat nu om het door de strot heen duwen van een vrachtwagenheffing waarvan núl opbrengst terugvloeit in de transportsector. En dat weet u donders goed. Als u nu eerlijk bent, gaat u hier nu gewoon ook vertellen hoe het zit. Van die 1,1 miljard die de transportsector zo meteen op moet brengen, blijft nog peanuts over. Het komt niet terug bij de transportsector. Vertelt u nu gewoon het eerlijke verhaal en leg de waarheid hier op tafel in plaats van dat u leugens loopt te verkondigen richting de transportsector.

De heer **Schonis** (D66):

Ik zou de heer Van Aalst ook nog wel een hoortoestelletje willen aansmeren, geloof ik, zij het dat ik niet bij Schoonenberg werk. Ik heb gezegd: u moet uw cijfers goed kennen. Vervolgens draaft u daar nog verder in door, want u zegt: u duwt die vrachtwagenheffing door de strot van de sector, maar er komt niks terug aan verduurzaming. Ik heb ook heel veel gesproken met mensen uit de transportsector. Zij zijn juist blij dat er nu geld vrijkomt zodat zij sneller dan in de ons omliggende landen kunnen verduurzamen en dat Nederland voorop kan lopen in innovatie en duurzaamheid. Maar die geluiden heeft u kennelijk niet gehoord.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Totale onzin. De sector ontwikkelt prima door als het gaat om duurzaamheid. Dat kunnen ze prima zelf. Daar hebben ze die perverse prikkels van D66 niet voor nodig. Sterker nog, het enige wat u doet, is gewoon een belasting opleggen. Er gaat geen geld naar de transportsector. En dat weet u donders goed. De heer Schonis kan mij wel verwijten de stukken niet te lezen, maar als hij de stukken gelezen heeft, ziet hij dat het kleine beetje dat nog overblijft, terugvloeit naar de vervoerssector. Dat betekent niet dat het terugvloeit naar de transportsector. Nee, dat gaat naar iedereen. Er blijft werkelijk waar een ordinaire fooi over en verder helemaal niets. De mensen gooien er € 10 in en er komt nog geen euro terug zo meteen. We hebben deze Minister gezien in balletje-balletje, maar ik kan de transportsector beter adviseren om zijn geld in te zetten bij Holland Casino, want het rendement is daar hoger dan wanneer de sector het op het kabinet inzet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er komt nog een interruptie van de heer Stoffer van de fractie van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik houd m'n contactlenzen maar gewoon zelf in. Dat lijkt me ook hygiënischer. Ik hoorde toch wel iets opmerkelijks in het betoog van de PVV, namelijk de vraag aan de Minister wat die 0,8% minder vrachtwagens zou betekenen voor de opwarming van de aarde. Ik dacht in andere debatten altijd te merken dat de PVV daar geen enkel verband tussen zag, maar is zij wat dat betreft bekeerd?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Er wordt altijd het beeld geschetst dat wij klimaatontkenners zijn, maar dat zijn wij helemaal niet. Alleen hebben wij vastgesteld dat we er geen invloed op gaan hebben en dat u niet zomaar aan een thermostaat kunt draaien. Wij vragen aan het kabinet: als u dat allemaal zo belangrijk vindt, een hele klimaatagenda wilt voeren en u het aanvoert als een van de maatregelen die gaan bijdragen aan die hele perverse klimaatagenda, laat dan ook even zien wat het oplevert. Dat antwoord blijft gewoon uit. Er komt gewoon geen antwoord. Er wordt verwezen naar allerlei ander geneuzel over CO₂-uitstoot. Alleen komt er geen antwoord op de vraag wat het doet met de temperatuurwaarden.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter...

De **voorzitter**:

Ik stel voor om even te wachten totdat deze bel is gestopt. Om nou een minuut hierdoorheen te praten is wat onhandig. Dus ik stel voor om dit even af te wachten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan weer verder. Dat was de bel van het begin van de plenaire sessie. Die duurt eindeloos. Ik geef de heer Stoffer het woord voor zijn tweede vraag.

De heer **Stoffer** (SGP):

Dit minuutje gaf weer een beetje bezinning. Ik concludeer dat de PVV na het reces toch een beetje begint te twijfelen. Ze beginnen toch een oorzakelijk verband te zien tussen de uitstoot van vrachtwagens en de

opwarming van de aarde. Wat dat betreft beginnen ze op de Partij voor de Dieren te lijken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Over CO₂-uitstoot, vliegen en dat soort dingen en de Partij voor de Dieren heb ik ook wat dingen geconstateerd, maar dat heb ik weleens in een ander debat ingebracht. Nee, wij twijfelen niet. Ik heb hier de feiten op tafel gelegd. Het is wel jammer dat de SGP er een beetje omheen blijft draaien in plaats van haar mening te geven over de Maut en die ordinare belastingverhoging die eraan komt. Maar dat gaan we vast zo meteen in het betoog van de heer Stoffer terughoren. Dus ik ben heel benieuwd of hij wel wat gaat doen voor de transportsector of dat hij die keihard in de kou laat staan.

De **voorzitter**:

Dank. U maakte het de voorzitter trouwens heel moeilijk om zelf niet te reageren. Maar ik zal er niet op reageren. Ik geef het woord aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ja, het is een zware taak om voorzitter te zijn. Schoner, stiller en duurzamer vrachtverkeer, dat is wat we met de vrachtwagenheffing willen bereiken. Wat D66 betreft raakt dat doel niet uit het oog. Wat D66 betreft is deze heffing dan ook niet desastreus. Door geld op te halen bij de wegtransporteurs komt er geld vrij voor het verduurzamen van ons Nederlandse vrachtwagenpark. D66 ziet daarbij wel een aantal goede randvoorwaarden die voor de invoering van de vrachtwagenheffing noodzakelijk zijn. Als eerste de terugsluis. Het geld dat we ophalen, moet worden geïnvesteerd in het verduurzamen van het wegtransport. Het tweede punt is tariefdifferentiatie. Schonere vrachtwagens gaan minder betalen dan vrachtauto's met meer uitstoot van CO₂. Het derde punt is dat de vrachtwagenheffing niet moet leiden tot sluipverkeer. Daarom is D66 voor het invoeren van de heffing op zo veel mogelijk wegen. Ik zal die punten even langslopen. Als eerste de terugsluis. We hebben in het regeerakkoord afgesproken dat de inkomsten van de heffing worden ingezet voor het verduurzamen van de transportsector. Ik heb met veel vertegenwoordigers uit de sector gesproken en ik zie dat een aantal van de transporteurs echt bereid zijn om te gaan verduurzamen. Daarom is het zo belangrijk dat de vrachtwagenheffing snel wordt ingevoerd. Ik kom daar zo nog even op terug. Wat D66 betreft wordt de terugsluis vormgegeven als een fonds waarvan de opzet vergelijkbaar is met die van de succesvolle SDE+-subsidie voor duurzame energie. Aan de hand van de vooraf goed geformuleerde doelstellingen kan de transportsector zelf bepalen waar ze die opbrengsten aan gaan besteden. De transportsector kan zelf immers het beste inschatten welke innovaties en kansen er op dit moment liggen op het gebied van verduurzaming. Hoe kijkt de Minister aan tegen het invoeren van een fonds om de opbrengsten in onder te brengen? Zijn hierover al afspraken gemaakt met haar collega op Financiën?

De **voorzitter**:

Meneer Schonis, ik wil het woord geven aan mevrouw Kröger van GroenLinks voor een interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind een dergelijk fonds een interessant idee. Ik zou het interessant vinden om te weten of dat volgens D66 een fonds is voor de verduurzaming van de vrachtwagensector of dat het breder geldt, voor de hele vrachtsector, zodat je daarmee juist de modal shift kunt aanjagen. Zou dat onderdeel zijn van de criteria voor het fonds?

De heer **Schonis** (D66):

We moeten met z'n allen gaan nadenken over waar we dat geld aan gaan besteden. Meneer Van Aalst zei eigenlijk precies hetzelfde, maar hij formuleerde het wat negatiever. Wat ons betreft geldt dit zo breed mogelijk voor de transportsector. Op het moment dat je zo'n fonds instelt, moet je heldere doelen formuleren voor waaraan je dat geld wilt besteden. Ik kan me voorstellen dat we eerst gaan kijken naar de wegtransportsector zelf en dat we daarna gaan kijken naar andere sectoren. Maar ik sta zeker open voor andere doelen.

De **voorzitter**:

Oké. Er is een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is goed dat de collega van GroenLinks de vraag al stelde. De Minister heeft het inderdaad continu over de vervoerssector. D66 hoor ik zeggen: half transportsector en half wegtransport. Waar wil je nu naartoe? Mijn eerste vraag is inderdaad: gaat het naar het wegtransport dat het opbrengt of naar de totale sector? Betekent het dat de transportsector 1,1 miljard binnenbrengt, maar nog minder terug gaat zien? Ik hoor graag het rekensommetje. Hoeveel procent van die 1,1 miljard blijft er zo meteen over voor de transportsector?

De heer **Schonis** (D66):

Ik merk dat er wat discussie gaat ontstaan over de transportsector en de wegtransportsector. Volgens mij halen we het geld in eerste instantie op bij vrachtwagens, dus bij wegtransporters. Het lijkt mij dan ook voor de hand liggend dat we wegtransporteurs als eerste de gelegenheid geven om geld uit dat fonds te putten om te verduurzamen. Ik kan niet in de toekomst kijken, maar ik zou me kunnen voorstellen dat je die doelstellingen op termijn breder stelt en dat je ook bekijkt of andere sectoren daarvoor in aanmerking zouden kunnen komen. Dat is één. Het tweede punt...

De **voorzitter**:

Wilt u iets korter antwoorden? We hebben acht woordvoerders, dus anders gaan we het niet halen in drie uur.

De heer **Schonis** (D66):

Het tweede punt is het sommetje. Hoeveel geld van de sector gaat uiteindelijk naar de sector toe? Meneer Van Aalst, dat hangt ook af van uw eigen keuze. Als we zeggen dat we op alle wegen het maximale tarief in gaan voeren, dan halen we heel veel op en dan kunnen we veel meer uitgeven aan de sector.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Nee, als het aan de PVV ligt, komt er helemaal geen vrachtwagenheffing, dus dan hebben we dat probleem niet. Het rekensommetje is heel simpel. Er is 1,1 miljard. We hebben 200 miljoen om het op te tuigen. We hebben 125 miljoen per jaar nodig om het in stand te houden, dus dat vloeit weg. En dan komt de handhaving en de accijnsafroming van de Minister van Financiën er nog overheen. Wees nu eens eerlijk. Hoeveel van dat geld blijft er over voor de sector? Volgens mij gaan we er € 10 ingooien en komt er nog geen euro terug. Wees nu eens eerlijk.

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Van Aalst, het eerlijke antwoord is dat het afhangt van wat we hier vandaag en in het vervolg met elkaar afspreken. Dat is het eerlijke antwoord. U kunt hier wel zeggen «wees nou eens eerlijk; je gooit er een tientje in en je haalt er € 1 uit», maar zo werkt het bij de overheid

natuurlijk niet. Ik betaal heel veel belastingen, waarbij ik van mijn € 10 misschien nog geen kwartje terugkrijg, maar daar hoor je mij ook niet over piepen.

De voorzitter:

De heer Schonis kan nu zijn verhaal afmaken. Hij heeft nog ruim twee minuten.

De heer Schonis (D66):

Ik kom op het punt van tariefdifferentiatie. In feite raakt dat ook aan het punt dat meneer Van Aalst net noemde. Hoeveel geld ga je heffen en ga je het nog differentiëren? Om het aantrekkelijker te maken voor de sector om te investeren in bijvoorbeeld vrachtwagens met een zo laag mogelijke CO₂-uitstoot en om de markt voor bijvoorbeeld elektrische of door waterstof aangedreven vrachtwagens echt op gang te krijgen, zijn wij voorstander van het invoeren van een tariefstelsel met meerdere tarieven. In tegenstelling tot wat de Minister lijkt te suggereren in haar beantwoording op de eerdere vragenronde is wat ons betreft een nultarief voor zero-emissionvrachtwagens daarbij wel degelijk van belang. Hoe kijkt de Minister aan tegen het invoeren van een nultarief voor zero-emissionvrachtwagens? Is zij bereid om het tariefsysteem op dit punt in overeenstemming te brengen met dat van landen zoals België en Duitsland, waar zo'n nultarief op dit moment ook al geldt?

Dan het sluipverkeer. Wat wij in elk geval willen voorkomen, is dat vrachtwagens sluiproutes gaan volgen op binnendoorwegen om de heffing te ontlopen en er zo verkeersonveilige situaties ontstaan. Kiest de Minister net als D66 daarom voor het invoeren van de heffing op alle snelwegen en op alle provinciale wegen om ongewenst sluipverkeer te voorkomen?

Voorzitter. Dan het vervolgproces. Hoe langer we wachten met het invoeren van de heffing, hoe langer het duurt voordat we de vruchten van deze regeling gaan plukken. Er liggen nu zo veel kansen. Het Nederlandse wegtransport kan qua duurzaamheid en innovatie vooroplopen als we nu snel doorpakken. Ligt de Minister nog steeds op koers om in 2023 de vrachtwagenheffing in te voeren?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Schonis. Mooi binnen de tijd. Dat geef ik nu het woord aan de heer Stoffer van de fractie van de SGP.

De heer Stoffer (SGP):

Voorzitter. Nederland slibt weer dicht. Om steden en bedrijventerreinen bereikbaar te houden en om elektrische auto's op termijn ook belasting te laten betalen is een vorm van rekeningrijden onvermijdelijk in onze optiek. Goed dat met de vrachtwagenheffing een eerste stap wordt gezet met een terugsluis naar de sector voor schonere en zuiniger vrachtwagens. Onze chauffeurs spekken de Duitse en Belgische kas, dus wat ons betreft zeggen we: laat hún chauffeurs nu ook maar meebetalen aan verduurzaming van ónze vrachtwagenvloot. Het moet voor transportbedrijven en chauffeurs natuurlijk wel werkbaar zijn. Dus mijn eerste vraag aan de Minister is of ze zorgt voor een goede aansluiting van de systemen zoals die ook in Duitsland en België gebruikt worden.

Dan de verkeersveiligheid. Vrachtwagens kunnen uitwijken naar lokale wegen om de heffing te ontlopen. Wij vinden het erg belangrijk dat we negatieve effecten op de verkeersveiligheid voorkomen. De Minister onderzoekt op welke lokale wegen die heffing ook zou moeten gelden om dit te voorkomen. Van belang is dat ook na de invoering van de vrachtwagenheffing hier een goede monitoring op plaatsvindt, want als die drukte toeneemt op het onderliggend wegennet, wat betekent dat dan voor de

verkeersveiligheid? Ik hoor daar zo dadelijk graag iets meer over van de Minister.

Dan de terugsluis. De Minister kiest ervoor om eventuele derving van accijnsinkomsten af te trekken van het bedrag dat teruggesluisd wordt naar de transportsector. De overheid vindt dat ze er in dat opzicht niet op achteruit mag gaan, maar transportbedrijven blijkbaar wel. Daar zijn we het niet mee eens, want het effect van de maatregel is indirect en is ook nog onzeker. Ik vind dat eventuele accijnsderving dan ook niet afgetrokken hoeft te worden van die terugsluis.

Daar komt bij dat het Rijk ook omdat er toch wat minder gereden gaat worden op de wegen, ook bespaart op beheer- en onderhoudskosten voor de infrastructuur. Als je het dan helemaal integraal pakt, zou je dat ook nog mee moeten rekenen. Wat ons betreft is het van belang dat de terugsluis richting de sector voor de langere termijn zeker gesteld wordt, want het kan niet zo zijn dat met een pennenstreek in Den Haag het weer van tafel gaat als er, wellicht bij een volgend kabinet, een andere wind waait. En het kan wat ons betreft ook niet zo zijn dat als de vrachtwagenvloot dadelijk op stroom of waterstof rijdt, de terugsluis stopt en de heffing doorgaat. Onze vraag aan de Minister is hoe ze die terugsluis gaat verankeren en ook gaat oormerken. Wellicht is de suggestie zoals vanuit D66 zojuist gedaan daar een richting in.

Kan de Minister ook garanderen dat, linksom of rechtsom, sprake blijft van een terugsluis zolang die vrachtwagenheffing bestaat? Dat is voor ons wel echt een heel essentiële.

Om Nederland bereikbaar te houden, is echter meer nodig dan alleen die vrachtwagenheffing. Daar maakt het kabinet helaas wat minder vaart mee. Wij vinden dat ook een andere vorm van rekeningrijden nodig is voor het andere wegverkeer, al was het maar om straks de elektrische rijders ook nog een beetje belasting te laten betalen. Mijn vraag aan de Minister is of ook op dit punt stappen worden gezet. Gaat de Minister kijken of het systeem dat we nu optuigen, wat natuurlijk ook een fors bedrag kost óm het op te tuigen, straks ook toepasbaar zou zijn voor personenauto's? Laat ik er helder bij zijn. We hebben ook al eerder aangegeven dat dat wat ons betreft budgetneutraal moet, want de auto moet niet nóg meer een melkkoe worden van de overheid. Wat dat betreft moet het echt gewoon terug naar de automobilist zelf.

Tot slot de boetes. Verschillende transportbedrijven zijn de afgelopen periode in België geconfronteerd met boetes van soms wel tienduizenden euro's vanwege een systeemfout met een aantal tolkastjes. Ik weet dat dit een beetje buiten de orde is, maar het weegt denk ik wel meer in het geheel. De Vlaamse autoriteiten hebben die boetes verlaagd, maar de Waalse autoriteiten nog niet. Ik wil toch graag weten of de Minister zich ook in de breedte inzet, dus ook hiervoor, om deze boetes van tafel of omlaag te krijgen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Stoffer. Dan geef ik nu het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Het regeerakkoord is glashelder. Daar staat dat we in navolging van omringende landen snel een kilometerheffing voor vrachtverkeer invoeren. Ook is vastgelegd dat we aansluiten bij het registratie- en betalingssysteem van buurlanden en dat ook inkomsten uit de heffingen in overleg met de sector zullen worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming. Toch levert deze heldere tekst wat vragen op. Hoe gaan we innovatie en verduurzaming

doen? Komt daar een apart fonds voor? Is de zogenaamde terugsluis nu goed verankerd?

Wij zijn tevreden over de duidelijke afspraak dat in de wet wordt vastgelegd dat de netto-opbrengsten zullen worden geormerkt voor de verduurzaming en innovatie in de sector en dat deze niet-tijdgebonden beschikbaar blijven voor de sector. Hoelang blijft de terugsluis in stand? Er zijn geluiden uit de sector die willen dat de opbrengst van de vrachtwagenheffing in een fonds gestort wordt voor verduurzaming en innovatie van het wegtransport totdat rekeningrijden voor iedereen wordt ingevoerd. Wij vinden dat een redelijke opstelling. Wat vindt de Minister? Zijn de criteria op basis waarvan dat fonds het geld gaat verdelen al bekend en krijgt de Kamer die ook voorgehangen? Is het mogelijk dat een aanzienlijk deel van het fonds gaat naar de aanschaf van nul-emissietrucks om de transitie verder te versnellen?

Voorzitter. Rondom het plan om een deel van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing apart te zetten in verband met een eventuele derving van inkomsten uit dieselaccijns, is wat onduidelijkheid. Als daar een bedrag voor apart gezet wordt, is dat toch in strijd met het regeerakkoord? Want daarin beloofde de regering nog dat alle opbrengsten zouden terugvloeien naar de sector. Ik krijg graag een uitleg.

We zijn ook benieuwd hoe de nieuwe regeling rekening gaat houden met verschillen tussen regio's binnen Nederland om buitenproportionele regionale economische effecten te voorkomen. Zijn de effecten op de regionale economieën goed in beeld? En kan er een regionale impactanalyse komen op die economische effecten? Wij zouden graag nu een beeld van mogelijke effecten willen hebben en de afspraak dat dit gemonitord gaat worden.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dat is prachtig binnen de tijd. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Betalen voor gebruik, en de vervuiler betaalt. Dat zijn twee hele gezonde uitgangspunten voor beleid die straks samenkomen in de vrachtwagenheffing. Het vergt nog heel wat uitwerking, maar GroenLinks is enthousiast over het principe. Onze buurlanden hebben inmiddels veel ervaring met het beprijzen van het vrachtverkeer en de Minister is voornemens om alle lessen die elders zijn getrokken, in Nederland toe te passen. Dat lijkt me heel verstandig. We nemen het Europees betaalkasje over dat de meeste vrachtwagens al hebben, we maken afspraken met inningsbedrijven en we kijken naar handhaving en boetes.

Ik heb wel een aantal vragen, die best wel aansluiten bij de vragen die eerder door D66 zijn gesteld, over de manier waarop Nederland dit precies wil vormgeven. Om te beginnen maakt de MKBA duidelijk dat het systeem beter werkt, maatschappelijk meer opbrengt en effectiever is voor milieu en de verkeersdruk als we het op alle wegen toepassen. Voor de wetgeving, de inning en de elektronica maakt het niet uit. Dat kan dus geen reden zijn om het niet te doen. Alle wegen erbij betrekken voorkomt verschuiving naar het onderliggende wegennet. Dat is wel belangrijk, want we willen juist dat de vrachtwagens steden en dorpen zo veel mogelijk vermijden. Dus daar zit ook de potentiële winst voor de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit. Dat zou dus ook nog pleiten voor wellicht een hoger tarief op lokale wegen. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Tegelijkertijd zijn niet alle gebieden in Nederland even druk. Een aantal provincies pleitte daarom zelfs voor een nultarief in hun provincie. Daar ben ik zeker niet voor, maar differentiëren naar tijd, plaats en drukte, waarmee je dus vooral schaarse wegcapaciteit duurder maakt, is wel het

effectiefst en het eerlijkst. Tegelijkertijd is het ook eerlijk om de wegbeheerders, die de kosten hebben gemaakt, mee te laten delen in de opbrengsten. Dus als ook provincies en lokale wegen worden belast, is het eerlijk als de opbrengsten deels naar die lokale overheden terugvloeien, zodat ook zij maatregelen kunnen financieren voor de verduurzaming van transport en vervoer. Is zo'n participatie van lokale mogelijkheden mogelijk?

Als we de vervuiler laten betalen, is een korting voor emissievrije vrachtwagens natuurlijk ook logisch. Wil de Minister dit betrekken bij de uitwerking?

We zien nu al een fikse toename van het aantal bestelbusjes, vooral in de steden. En er zal ook een kleine verschuiving naar bestelbusjes plaatsvinden als deze niet worden belast, zeker als op het onderliggende wegennet een heffing komt. Zouden we dan niet ook moeten overwegen om bestelbusjes in het systeem te betrekken? Kan de Minister ervoor zorgen dat het systeem dat we nu invoeren, daar op termijn ook geschikt voor is? Kan de Minister onderzoeken wat de maatschappelijke effecten zijn van een uitbreiding naar bestelbusjes en het hele wegennet?

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

U hebt het net over participatie van lokale overheden bij verduurzaming van transport. Nu ben ik zelf Statenlid geweest en kan ik mij toch moeilijk herinneren hoe we dat in Zeeland anders dan door de aanleg van wat asfalt zouden kunnen doen. Aan wat voor soort projecten denkt u dan? Daar ben ik heel benieuwd naar.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het gaat erom dat lokale overheden, die ook betalen voor die lokale wegen en daarmee al kosten maken, daarin tegemoet kunnen worden gekomen. Het gaat erom dat je samen met lokale overheden bedenkt hoe je die transportsector kan verduurzamen. Mij gaat het er eigenlijk om – dat is een antwoord op de eerdere vraag over het fonds – dat we niet alleen per wegvervoerder zeggen hoe we ze naar zero emissie krijgen, maar dat je die modal shift ook echt in gang zet. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat je veel meer in vrachtvervoer over het spoor gaat investeren en dat je lokale overheden betreft bij de vraag waar dat zou moeten en hoe dat eruit zou zien.

De heer Schonis (D66):

Volgens mij is spoor bij uitstek een rijkstaak. Tenminste, gemeenten en provincies gaan niet zelf over nieuwe sporen. Dus ik ben toch wel benieuwd hoe u zich dat dan voor zich ziet. Als je meer spoor wilt in een bepaalde regio maar daar nu geen spoor is of maar een heel beperkte spoorcapaciteit, pleit u er dan echt voor om dat geld dan in spoor te investeren? Pleit u ervoor dat we dat geld uit dat fonds halen en in spoor stoppen? Zou dat een optie voor u zijn?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Of in vervoer over water. Ik denk dat het heel belangrijk is om in een regio op verschillende overheidslagen te kijken hoe vervoer plaatsvindt. Je moet niet alleen op de weg verduurzamen. We hebben met z'n allen gezegd dat die modal shift cruciaal is. Mij lijkt het dat lokale overheden heel goed zicht hebben op wat de kansen daarin zijn. Het lijkt me dus heel logisch om die erbij te betrekken.

De voorzitter:

Ik geef weer het woord aan mevrouw Kröger voor de laatste, ruim een minuut van haar betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit sluit aan bij wat ik net al als antwoord gaf. In het regeerakkoord is afgesproken dat de opbrengsten terug moeten vloeien naar de verduurzaming van de vrachtsector. We kunnen met die opbrengsten dus ook de modal shift naar water en rails stimuleren. Hoe staat de Minister daartegenover? Welke kansen ziet zij daarvoor? De MKBA maakt duidelijk dat de potentiële maatschappelijke baten vooral in die modal shift zitten, dus in minder vervoer over de weg en meer via andere modaliteiten. Dat betekent minder CO₂-uitstoot, minder luchtvervuiling, minder herrie, minder schade aan het wegdek en minder verkeersongelukken. Ziet de Minister kansen om de maatschappelijke baten veel sterker te laten meewegen in de opbrengst en de verdeling van bijvoorbeeld zo'n fonds? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Dan geef ik nu het woord aan de heer Dijkstra van de fractie van de VVD.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u, voorzitter. Ik dank de Minister en de staf voor alle antwoorden op de vragen. Deze commissie heeft veel vragen gesteld, 232. Dat heeft denk ik ook wel een reden, want hoe meer je leest – ik heb hier een stapel liggen – hoe vervelender het wordt. Met name de MKBA van het Centraal Planbureau is gewoon negatief. Als je er een beetje in duikt, zie je dat er eigenlijk amper minder kilometers gereden gaan worden, want de winkels moeten wel bevoorrad worden. Er is vrijwel geen milieuwinst. Het doet eigenlijk niks voor files. Het kost banen. Er wordt omgereden. Dat levert meer verkeersdoden op. Ik ben er dus kritisch op. De enige reden waarom we dit doen, is omdat het in het regeerakkoord staat. Laat ik dat maar verklappen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het moet niet gekker worden. Ik hoor de woordvoerder van de VVD gewoon zeggen dat hij tegen de vrachtwagenheffing is die uit hun eigen regeerakkoord komt. Vroeger reden transportondernemers met campagnezeilen van de VVD. Tegenwoordig mijden ze u als de pest. U laat zich een beetje gijzelen door D66-beleid. Dat heeft u nu in het regeerakkoord opgenomen. Hoe voelt het eigenlijk om het vertrouwen van de sector verkwanseld te hebben? Ik dacht dat de VVD altijd tegen rekeningrijden was. U voert het nu in!

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat zijn verschillende vragen. De enige reden waarom we dit doen, is omdat het in het regeerakkoord staat. Ik ben er erg kritisch op. Hoewel de sector in eerste instantie enthousiast was, ziet hij zich ook geconfronteerd met een overheid die vervolgens gaat afkomen, of met politieke partijen die allerlei wensen hebben. Ik weet niet of dat verstandig is. Ik heb een behoorlijk aantal vragen. Die wil ik graag stellen voordat ik hier een stap verder in zet.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb één duidelijke vraag aan de VVD: begrijp ik het nu goed dat u tegen de vrachtwagenheffing bent? Of niet? Het enige wat u zegt, is dat het in

het regeerakkoord staat, en daar moet u zich natuurlijk aan conformeren. Dat snap ik wel. U hebt zich laten gijzelen door D66. Dat is uw keus. Bent u tegen die vrachtwagenheffing, ja of nee? Want dat biedt mogelijkheden voor de toekomst, lijkt me.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik vind het niks, maar we staan wel voor onze afspraken. Zo werkt dat in coalitieland. Daar hoort ook bij dat je soms meloenen moet doorslikken, waar de ChristenUnie het vaak over heeft. Daar hoort dit bij, dat wij hebben moeten weggeven. Ik ga geen metafoor voor meloenen verzinnen. Maar daarvoor hebben we een aantal andere dingen teruggekregen, waaronder extra geld voor infra. Ik denk dat dat ook goed is. Ik ben niet de grootste voorstander van een Maut. Laat dat helder zijn. Ik heb een behoorlijk aantal vragen gesteld. Ik ben en blijf kritisch. Het gaat natuurlijk om de vraag hoe je dit gaat uitwerken. Hoe zorg je ervoor dat het wel enig effect heeft en mensen er tevreden over blijven? Maar ik heb grote zorgen en ik heb nog een aantal vragen te stellen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is in ieder geval duidelijk dat de VVD...

De **voorzitter**:

Nee, nee, nee. We doen het in tweeën.

De heer **Van Aalst** (PVV):

... de transportsector weggegeven heeft in het regeerakkoord. Dat is in ieder geval duidelijk.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, we doen de interrupties in tweeën. U heeft twee interrupties gehad, in twee delen. Dus ik geef weer het woord aan de heer Dijkstra voor het vervolg van zijn betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het was een inkopper, natuurlijk, maar ik denk: ik moet hem wel op tafel leggen.

Voorzitter, diepe zucht. Er zijn geen afspraken gemaakt over de omvang van de heffing. Hoe ziet de Minister dat? Wat ons betreft blijft die dan zo laag mogelijk. Als het puur om de uitvoering gaat, stel ik voor om zo dicht mogelijk bij het regeerakkoord te blijven. Daar staat letterlijk in: de opbrengst wordt teruggeluid. Dat moet natuurlijk zo veel mogelijk zijn. Ik vind dat de kosten echt exorbitant hoog zijn: 200 miljoen en minimaal 100 miljoen per jaar aan uitvoeringskosten. Dat is fors, als je kijkt naar wat je binnenhaalt. Wat de sector hiervoor moet betalen, is ook fors. Wat hij terugkrijgt, is natuurlijk een stuk minder.

Als het gaat om het zo dicht mogelijk blijven bij het regeerakkoord, betekent dat wat ons betreft in eerste instantie zo veel mogelijk verlagen van de motorrijtuigenbelasting. Dát is waar ondernemers blij van worden. Dus is het mogelijk om zo veel mogelijk of een zo groot mogelijk percentage – als we toch niet weten wat de omvang is – minder motorrijtuigbelasting te hanteren? En wat overblijft, doen we dan aan verduurzaming van de sector. Dat lijkt me veel verstandiger. Want dan heb je het over lagere lasten, in plaats van over hogere lasten.

De implementatiekosten moeten wat ons betreft laag zijn. Hoe is het geregeld met de handhaving? Het enige goede punt is dat buitenlanders mee gaan betalen aan de Maut, en dat is goed. Omdat het al in het buitenland is, krijg je daar een gelijk spelveld. Maar hoe staat het met de concurrentiepositie? Ik lees wel over impactassessments, maar hoe staat het met de concurrentiepositie van onze transportsector, met name in de randprovincies? Is daar zorgvuldig naar gekeken? Zijn er geen

weglekeffecten? Ik vind dat dat eerst helder moet zijn, voordat je daarin verdere stappen neemt.

Het waterbedeffect: als ik vraag om een zo laag mogelijke omvang, heeft het mijn voorkeur om het ook zo beperkt mogelijk op de wegen te doen. Tegelijkertijd zul je zien dat bepaalde N-wegen dan belast gaan worden. Als je de N-wegen ook belast, gaat het sluipverkeer soms over de lokale wegen heen, en daar raakt het de verkeersveiligheid. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft gezegd dat dit extra verkeersdoden oplevert. Dat vind ik nogal wat. We hebben een ambitie van nul, we voegen een Maut in met een negatieve MKBA en het leidt tot meer verkeersdoden; dan vind ik dat heftig.

Ik vind een nultarief niet zo verstandig. Want dat betekent dat, als iedereen verduurzaamd is, er geen inkomsten meer zijn. Is dat de bedoeling? Schaffen we de Maut straks ook af, als iedereen verduurzaamd is? Of houden we hem dan en wat doen we dan met de opbrengst? Stoppen we hem dan in een infrafonds, gaat het dan specifiek naar wegen en onderhoud? Graag een reactie van de Minister.

De kosten die allemaal worden afgetrokken van de opbrengst zijn fors. Dan gaat het om de exploitatie, maar ook om andere dingen, zoals het eurovignet en natuurlijk de accijnzen. Ik vind dat eigenlijk niet helemaal fair. Is dat gebruikelijk? Ik kan me dat niet voorstellen. Kunt u nog een keer het gesprek aangaan met de Staatssecretaris van Financiën over die accijnsderving van tussen de 33 en 55 miljoen, om dat op een andere manier te gaan regelen? Ik vind dat niet eerlijk, de sector was zich daar niet van bewust. Zo worden er iedere keer stappen gezet om dat af te romen, waarvoor ik echt huiverig ben...

De voorzitter:

Wilt u afronden, meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

... want dat was niet de afspraak. Kortom, behoorlijk wat vragen waarop ik echt antwoorden hoop te krijgen. Ik doel op mijn vragen over de tariefdifferentiatie, over welke wegen, hoe wordt teruggesluisd, op welke termijn, hoe kosten worden voorkomen...

De voorzitter:

U moet er echt een einde aan maken. U krijgt nog twee interrupties, te beginnen met één van mevrouw Kröger. Misschien kunt u de vraag beantwoorden, en daarna nog de heer Von Martels. Maar eerst mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De heer Dijkstra geeft, sprekend over verkeersveiligheid, in zijn analyse precies aan waarom het goed zou zijn om voor het hele wegennet die Maut in te voeren. Bent u dat met mij eens?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het liefst zou ik de heffing niet invoeren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar goed, u hebt ook net erkend dat u genegen bent, zich te houden aan het regeerakkoord. Als je kijkt naar alle maatschappelijke baten van de Maut, zouden we hem dan niet gewoon voor het hele wegennet moeten invoeren?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan moet je een afweging maken. Ik wil de reactie van de Minister daarop hebben. Want als je het overall doet, ga je naar een opbrengst van 1,1 tot

1,2 miljard. Daar zit de sector volgens mij niet op te wachten en wij helemaal niet. Als je een belasting invoert, moet die zo laag mogelijk zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Von Martels, die ook een interruptie heeft. Excuses, mevrouw Kröger mag nog een tweede vraag stellen. Excuses.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Dijkstra zegt dus: de belasting moet zo laag mogelijk zijn, ook als dat betekent dat het slecht is voor de verkeersveiligheid.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, dat zijn allemaal afwegingen. Even een gedachte-experiment: stel je voor dat je het overall doet, wat u misschien wilt, dan kun je natuurlijk ook sleutelen aan het tarief. Waarom zou je dan 15 cent hanteren, waarom ga je dan niet naar 1 cent, waardoor je totale opbrengsten lager blijven? Er is een aantal knoppen om aan te draaien als het gaat om differentiatie in tarieven. Waar doe je het, hoe doet je het? Ik denk dat daarin echt keuzes te maken zijn. Ik wil wel een totaaloverzicht, voordat ik daarvan gevolgen accepteer. Als dat betekent dat de verkeersveiligheid in het geding komt, vind ik dat een zwaar negatief punt. Maar ik kan ook een positief punt noemen: de buitenlanders gaan meebetalen aan de wegen en aan de verduurzaming van de Nederlandse sector. Nog één punt.

De voorzitter:

Nee, u moet uw antwoorden echt kort houden. Ik geef nu het woord aan de heer Von Martels, die ook een interruptie heeft, zijn tweede.

De heer **Von Martels** (CDA):

De VVD is nog een beetje op zoek naar vorm en inhoud van invoering van de Maut. Dat kan ik me goed voorstellen. Ik wil u daarbij graag een handje helpen als het gaat om verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Want u ziet het toch ook als lichtpuntje dat dat voorwaarde voor invoering van de Maut is. Tot welk niveau moet dat dalen voordat u tevreden bent?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Zo laag als mogelijk. Wat mij betreft is dat heel erg laag, maar daar bestaan natuurlijk wettelijke regels voor. Ik wil dat zo laag mogelijk, want ik denk dat de sector daarvan veel blijer wordt dan van geld dat indirect weer terugkomt richting verduurzaming. Wie profiteren daarvan? Die vraag over accijnsderving, waar de SGP goede woorden over sprak, stel ik ook namens de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De voorzitter:

Er is geen tweede vraag van de heer Von Martels. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Graaf van de fractie van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter, voor het woord. De ChristenUnie steunt de voorgenomen invoering van deze vrachtwagenheffing. Wij zijn blij met deze stap, die belangrijk is. De vrachtwagenheffing zet namelijk een eerste stap van het betalen voor bezit naar het betalen voor gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting naar een variabele heffing. Met de inkomsten van die vrachtwagenheffing krijgt de sector de kans om te investeren in duurzaamheid en innovatie. Op die manier kan ook onze belangrijke logistieke sector mee met een meer duurzame toekomst door in te zetten op duurzame mobiliteit. We trekken eindelijk ons been bij met de landen om heen, Duitsland en België en de rest van Europa, inclusief voorgenomen wetgeving daar.

Voorzitter. Ik wil heel concreet ingaan op drie punten, omdat de Minister in het beleidskader aangeeft dat die punten vragen om een nadere uitwerking. Op welke wegen gaan we dit van toepassing verklaren? Verder besteed ik aandacht aan de tariefdifferentiatie en de terugsluis. Wat de ChristenUnie betreft, geldt als uitgangspunt voor het aantal wegen dat dat op zo veel mogelijk wegen moet gebeuren. In het beleidskader geeft de Minister aan dit als uitgangspunt te willen hanteren op de autosnelwegen en de wegen waar naar verwachting substantiële uitwijk op zal plaatvinden. Is de Minister bereid om daarin in ieder geval alle A- en N-wegen te betrekken? We moeten ook kijken naar lokale wegen. Als we kijken naar de impact van de vrachtwagenheffing op de verkeersveiligheid en onderzoek van de SWOV zien we dat gezegd wordt dat je eigenlijk moet kijken naar alle wegen. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Kan zij daarop een reactie geven?

Als het gaat om het tarief: het lijkt de ChristenUnie rechtvaardig, als we dit op een goede manier willen doen, dat je meer betaalt voor meer vervuilende vrachtwagens en minder voor schonere vrachtwagens. De inzet van de heffing is het omzetten van het betalen van bezit naar het betalen van gebruik en het betalen van een eerlijker maatschappelijke kostprijs voor de sector en verduurzaming. Is de Minister bereid om te kijken naar de invoering van een vorm van een basistarief voor trucks met emissies en naar invoering van bijvoorbeeld een half tarief of eventueel zelfs een nultarief voor nulemissietrucks? Graag een reactie daarop van de Minister.

Dan wat de terugsluis betreft: de ChristenUnie vindt het erg belangrijk dat de sector hiervan echt profiteert en dat daar wordt geïnvesteerd in verduurzaming. Is de Minister bereid om te kijken of dat in de vorm van een fonds gegoten kan worden, zoals ook door andere collega's zojuist al naar voren is gebracht?

Ik sluit af met twee vragen. Er ligt een motie vanuit de Kamer waarin wordt verzocht om het conceptwetsvoorstel nog voor de zomer in consultatie te brengen. Gaan we dat nog halen? Wat de ChristenUnie betreft zetten we zo snel mogelijk de volgende stappen en blijft de Minister voortvarend aan de slag om dit te doen.

Dan mijn laatste vraag. Voor een snelle en effectieve invoering van de vrachtwagenheffing is een hele goede afstemming nodig tussen de provincies en alle andere betrokken partijen, zoals de wegbeheerders. Hoe gaan de gesprekken in de regio eigenlijk, zo vraag ik de Minister. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Ik kijk mijn collega's vragend aan of een van hen in overdrachtelijke zin de voorzittershamer van mij kan overnemen, zodat ik mijn bijdrage kan leveren.

Voorzitter: Von Martels

De voorzitter:

Ik geef heel graag de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren het woord voor zijn inbreng van vier minuten.

De heer Wassenberg (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Het groenste kabinet ooit. Dat horen we vaak, maar dat zien we niet zo vaak. Op het gebied van goede voornemens scoort Nederland goed, maar als het gaat om de uitvoering van die goede voornemens scoort Nederland veel minder. Nederland scoort bijvoorbeeld heel slecht op het gebied van duurzame energie. We behoren tot de allervierde jongetjes van de Europese klas. Op het gebied van luchtkwaliteit doet Nederland het ook slecht. Laten we eens kijken naar een van de veroorzakers van die slechte lucht: het vrachtverkeer. En laten we dan

eens kijken naar onze buurlanden en naar andere Europese lidstaten. Onder meer Duitsland, België, Oostenrijk en een hele serie aan andere Europese landen hebben al een vrachtwagenheffing. In Frankrijk, Spanje en Italië kennen ze een uitgebreid tolsysteem. In al die gevallen betaalt de vervuiler, de gebruiker, voor de vervuiling. In Nederland gebeurt dat tot nu toe niet. Maar nu besluit het kabinet toch tot een vrachtwagenheffing. Dat is slim, want door die heffing in Duitsland en België is Nederland verworpen tot een gratis omrijland voor vrachtwagens.

Maar nu de uitvoering. Kan de Minister allereerst ingaan op de second opinion van het CPB, dat stelt dat de emissies van stikstofoxiden en PM₁₀ onjuist gewaardeerd worden? En kan zij ook ingaan op de kritiek dat er niet gekeken is naar de omgeving waarin de uitstoot van deze stoffen plaatsvindt? Want fijnstof en ultrafijnstof leveren namelijk aanzienlijk meer gezondheidsschade op als de uitstoot ervan plaatsvindt in dichtbevolkte gebieden. Als het vrachtverkeer bij een onvolledige uitvoering uitwijkt naar N-wegen en lokale wegen, dan schieten we qua gezondheidswinst dus helemaal niets op. Een goede uitvoering van de vrachtwagenheffing staat of valt namelijk met een landelijke volledige dekking. Uit rapporten blijkt dat er bij een landelijke dekking veel minder sluipverkeer te verwachten is op onderliggende wegen en dat er ook veel minder uitstoot en minder gezondheidsschade te verwachten valt.

Naarmate de vrachtwagenheffing van toepassing is op een groter deel van de wegen, is de kosten-batenanalyse positiever en is het veiliger. Uit de beantwoording van de schriftelijke vragen blijkt dat een beperkte invoering drie verkeersdoden per jaar meer betekent dan bij een volledige invoering het geval zou zijn. Met de doelstelling van de Minister om te komen tot nul verkeersdoden per jaar is een keuze voor een beperkte invoering toch onvoorstelbaar?

Als voor alle vrachtwagens in dit land de motorrijtuigenbelasting verlaagd wordt, dus als we niet het bezit maar het gebruik van vrachtwagens gaan belasten, is het dan niet logisch dat de heffing voor alle vrachtwagens, voor alle uitstoot en op alle wegen gaat gelden? Het is niet zo dat de CO₂ die uitgestoten wordt op lokale wegen minder effect heeft dan de CO₂ die uitgestoten wordt op hoofdwegen. Het tegenovergestelde is juist waar: de uitstoot en de gezondheidsschade op kleinere wegen zijn groter. Reden te over voor een landelijk systeem. Is de Minister dat met mij eens?

Ook de privacy is gebaat bij een landelijk systeem. In plaats van realtime bijhouden waar vrachtwagens zijn, kan simpelweg worden bijgehouden hoeveel kilometer er op de Nederlandse wegen gereden wordt. Omdat alle voertuigen worden uitgerust met een systeem betekent dat geen extra kosten.

Dan de besteding van de terugsluis. Voor de Partij voor de Dieren is het beperkte vizier van de Minister, namelijk dat alles terug moet naar de sector, niet effectief en niet efficiënt. We hoeven niet elke vrachtwagen met een verbrandingsmotor een-op-een te vervangen door een zero-emissievariant. Vervoer via spoor is bijvoorbeeld al duurzamer. Dat laat zich gemakkelijk verder verduurzamen, dus daar zouden we meer op kunnen inzetten. De transportsector is breder dan alleen vrachtauto's. Is de Minister bereid om te kijken naar bredere maatregelen, zoals andere vormen van vervoer?

Voorzitter. Dan mijn allerlaatste punt. Kan de Minister tot slot toezeggen dat de verduurzamingsgelden niet ingezet zullen worden voor brandstof op basis van biomassa? Het verbranden van biobrandstof is namelijk alleen op papier duurzaam. In werkelijkheid wordt er nog steeds CO₂ uitgestoten, vaak zelfs meer dan bij fossiele brandstoffen. De productie van biobrandstoffen concurreert met de productie van voedselgewassen. Graag een reactie van de Minister.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Wassenberg. Dat was op de tweede nauwkeurig binnen de vier minuten. Ik geef u graag het woord voor de afsluiting van dit eerste intermezzo.

Voorzitter: Wassenberg

De voorzitter:

De voorzitter moet het goede voorbeeld geven, dus vandaar. Als er geen interrupties zijn, dan zijn wij hiermee aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Kamer. Ik vraag de Minister hoeveel tijd zij nodig heeft.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Een kwartiertje.

De voorzitter:

Dan schorsen we tot 11.05 uur. Daarna gaan we verder met de eerste termijn van de Minister.

De vergadering wordt van 10.50 uur tot 11.07 uur geschorst.

De voorzitter:

Nog niet alle woordvoerders zijn aanwezig, maar ik stel toch voor dat we nu beginnen met de voortzetting van dit debat. We gaan nu naar de eerste termijn van de Minister. Ik stel aan de Kamerleden weer twee interrupties in tweeën voor. Gezien de tijd wil ik het liefst korte interrupties, want we zijn dadelijk met acht woordvoerders. Ik geef het woord aan de Minister voor haar eerste termijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan alle Kamerleden voor de gedegen voorbereiding van dit algemeen overleg. Een flink aantal vragen hebben we al schriftelijk kunnen beantwoorden. Het doet mij deugd dat we nu een beetje naar de hoofdthema's terug kunnen die vooral voor politieke besluitvorming in aanmerking komen.

Allereerst wil ik ingaan op het proces. Mevrouw Van der Graaf is nog niet terug, maar zij vroeg net: ligt het allemaal nog op schema om de heffing in 2023 in te voeren? Op basis van de huidige inzichten en uitgaande van een goed vervolgproces in het beleidskader is dat inderdaad het geval. We liggen nog steeds op schema. Ik kan voor u inkleuren hoe dat er ongeveer uitziet. Het wetsvoorstel wordt volgens planning voor de zomer voorgelegd voor internetconsultatie. Parallel aan dat traject wordt het ontwerp uitgewerkt. Daar zullen we, zoals u weet, ook nog een BIT-toets op laten plaatsvinden ten aanzien van de hele automatiseringssystematiek die daarachter zit. Als het wetsvoorstel wordt aangenomen en de wet begin 2021 in werking zou treden, kunnen we de opdrachten gunnen voor de bouw van de ondersteunende ICT-systemen en de handhavingsportalen, en kunnen we een nationale dienst aanbieder contracteren voor de inning en registratie. In 2021 worden alle systemen voor de heffing gebouwd en in 2022 kunnen we die testen, zodat de heffing in 2023 live zou kunnen gaan. Parallel zijn we natuurlijk nu al heel hard aan het werk om in 2019 als eerste stap de agenda voor innovatie en verduurzaming uit te werken. Op basis van die agenda zullen vervolgens in 2020 en 2021 concrete maatregelen worden uitgewerkt. Dat willen we dus parallel doen. De eerste stap naar uw Kamer zal zijn dat u voor de zomer opnieuw wordt geïnformeerd, want dan gaat het wetsvoorstel in internetconsultatie. Tot zover over het proces.

Dan kom ik bij een aantal hoofdthema's die u eigenlijk allemaal heeft aangeraakt. De eerste daarvan is de terugsluis. In het regeerakkoord is

heel duidelijk gezegd dat er een koppeling is, terwijl dat bij bijvoorbeeld de vliegtaks niet het geval is. In dit geval is het wel zo dat de netto-opbrengst teruggaat naar de sector. Een groot aantal leden van uw Kamer heeft ervoor gepleit om dat in de vorm van een fonds te doen. Ik moet zeggen dat dat idee mij zeer aanspreekt. Ik kan nu al toezeggen aan uw Kamer dat we eens gaan kijken of we dat in de vorm van een fonds kunnen gaan doen. Ik zeg daar wel meteen bij dat dat waarschijnlijk op weinig enthousiasme bij de Minister van Financiën kan rekenen, want daar hebben ze natuurlijk een hekel aan fondsen. Dat moet u zich wel realiseren. Voor mij staat echt voorop dat de netto-opbrengsten volledig ten goede moeten komen aan verduurzaming en innovatie.

De heer Van Aalst zei: «U zegt vervoerssector; bedoelt u daar niet stiekem mee dat het bij wijze van spreken ook in allerlei andere sectoren terecht kan komen?» In de gesprekken die we met de sector hierover hebben gehad, denken we heel duidelijk samen na en hebben we samen overeenstemming over de bestedingsrichtingen. De sector die het opbrengt, zal zelf natuurlijk ook iets vinden van de vraag waar dat geld aan besteed moet worden. Die lijn wil ik zeker doorzetten.

De voorzitter:

Er zijn twee interrupties. Korte interrupties graag. De eerste is van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit biedt eigenlijk nog steeds geen duidelijkheid, want waar gaat dit geld nu naartoe? Mensen uit de transportsector hebben ook vanochtend weer aangegeven dat ze wel willen verduurzamen, maar dat er op dit moment geen aanbod van elektrische vrachtwagens is. Je zou het dus moeten gaan uitstellen. Betekent dit dat het fonds dat u wilt gaan oprichten, nog jaren stil gaat staan, omdat er gewoon geen aanbod van elektrische vrachtwagens is, of gaat zo meteen bijvoorbeeld het spoorgoederenvervoer of de binnenvaart met het geld uit het fonds aan de haal en blijft er dus helemaal niets meer over voor de transportsector? Kan de Minister daar duidelijkheid over geven?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals ik net aangaf, wil ik dit juist uitdrukkelijk in goed overleg met de sector doen, dus er gaat niemand met welk bedrag dan ook aan de haal. Uw idee om het in een fonds te doen – zo vat ik maar even samen wat ik van verschillende kanten van de Kamer heb gehoord – zou ook bescherming bieden tegen het weglopen in de tijd. Ik vind het een hele interessante gedachte, want het is uitdrukkelijk de bedoeling dat het geld teruggaat naar de sector en niet dat het ieder jaar, als het niet weggezet kan worden, in de algemene middelen verdwijnt, enzovoort, enzovoort. Ik ga er echt bovenop zitten om dat te bewaken.

Een ander punt...

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft nog een vervolgvraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, maar wel op een vorig punt, namelijk de procedure die de Minister schetste voor hoe het naar de toekomst toe ingeregeld wordt. Ik ben wel heel nieuwsgierig. We hoorden net dat de VVD nu ineens fel tegenstander is, ondanks dat het in het regeerakkoord staat. Na 20 maart is er geen meerderheid meer in de Eerste Kamer. Hoe gaat de Minister dit dan oplossen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Met van die als-danvragen waar de heer Van Aalst nu mee komt, kan ik niet zo gek veel. Ik heb het regeerakkoord uit te voeren en daar ben ik hard mee bezig. Dat ligt op schema.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Gaat de politiek erover, gaat de sector erover, of is het een mix van beide? Want je ziet toch ook wel wensen vanuit de Kamer. Hoe houd je het dan droog? Twee: kan de netto-opbrengst in potentie ook nul zijn? Drie: als de opbrengst nou heel hoog is, zoals in sommige scenario's het geval is, dan weet de sector daar geen besteding voor. Hoe gaan we daar dan mee om?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Gaat de politiek erover? Ik denk dat we ervoor moeten waken dat dit een politiek speeltje wordt en dat die middelen afhankelijk van wat er op dat moment op de agenda belangrijk wordt gevonden, in de Kamer of bij ons op het ministerie worden aangewend. Daarom hebben we nou juist met de sector afgesproken om eerst een inkadering te maken van de bestedingsrichtingen, die met u gedeeld zijn, en in de komende tijd gaan we dat natuurlijk nader concretiseren. Het zal dus uitdrukkelijk in goede samenwerking met de sector, die het immers opbrengt, tot stand moeten komen, zodat er niet ieder jaar sprake is van een willekeurig «we verzinnen maar wat leuks».

De voorzitter:

De heer Dijkstra heeft nog een vervolgvraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik vraag me af of dat niet naïef is. Als de Minister zo meteen moties aan haar broek krijgt van partijen hier aan tafel, gaat ze die dan uitvoeren of niet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, als ik moties aan m'n broek krijg... Ik lees in het regeerakkoord over de terugsluis: de netto-opbrengst gaat terug naar de sector. Ik heb van eigenlijk alle Kamerleden gehoord dat u dat een goed idee vindt en dat dat in samenspraak met de sector moet gebeuren. De bestedingsrichtingen die erin vermeld staan, zijn, denk ik, helemaal in lijn met wat de meerderheid van de Kamer wil ten aanzien van verduurzaming. Er kan bijvoorbeeld gekozen worden voor alles in de richting van elektrisch of er kan gekozen worden voor innovatie. Er zijn in innovatie nog een heleboel andere zaken te doen die niet aan verduurzaming zijn gekoppeld, bijvoorbeeld ten aanzien van digitalisering. Laten we dat niet vergeten: er staat innovatie en verduurzaming; het is niet alleen verduurzaming. Want slimmere logistieke concepten kunnen ook belangrijk zijn om verder uit te werken. Ik vind het dus belangrijk om dat met de sector samen verder uit te werken conform die bestedingsrichtingen. Ik vind daar op zich niks naïefs aan. Ik denk dat het gewoon belangrijk is om het in goede samenhang te doen.

De voorzitter:

Dan vervolgt u... O nee, mevrouw Kröger heeft ook nog een interruptie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Minister heeft het steeds over de sector, maar het gaat er toch vooral om dat we in bredere zin de modal shift willen stimuleren? In hoeverre ziet de Minister kansen om deze vrachtwagenheffing deels te gebruiken om innovatie en verduurzaming in de modal shift te stimuleren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger kent mij als een warm pleitbezorger van die modal shift; daar ben ik zeer voor. Maar ik wil dit uitdrukkelijk samen doen, in goed overleg met de sector die het opbrengt. Als wij samen denken dat een multimodaal knooppunt of whatever een goede bestedingsrichting is, dan zou dat kunnen, maar alleen als ook de sector die het opbrengt het een goed idee vindt. Dan kijk je natuurlijk ook naar multimodale aspecten, maar tegen de heer Van Aalst zeg ik: ik zie ons hier geen spoorlijn van aanleggen. Dat zit ook niet in de orde van grootte. Het is bedoeld voor innovatie en verduurzaming van de sector, dus het moet daar wel echt aan te relateren zijn. Maar nogmaals, samen met de sector wil ik daar gewoon breed naar kijken. Ik ken de sector als een sector die zelf ook echt naar multimodaliteit kijkt.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft nog een vervolgvraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begrijp dat de Minister heel veel samen met de sector goed wil bekijken, maar ik neem aan dat zij zelf wel een inzet heeft in die gesprekken. Ik hoop dat zij in die inzet voor de gesprekken de andere ambitie, namelijk die van de modal shift, uitdrukkelijk meeneemt en dat ze dan samen met de sector gaat kijken naar creatieve ideeën om deze gelden echt voor innovatie en de modal shift in te zetten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We nemen natuurlijk altijd onze goede ideeën in het achterhoofd mee. We zijn hierin langzaam aan het trechteren. Ik vind het belangrijk dat we de gesprekken met de sector ook goed doorzetten. We hebben nu de eerste inkadering in de bestedingsrichtingen. Daarbinnen gaan we verder kijken naar wat op welk moment het meest geschikt en het meest effectief is.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft nog een tweede interruptie.

De heer Van Aalst (PVV):

Eigenlijk meer een punt van orde. Af en toe heeft de heer Dijkstra best weleens een goede vraag. Er zat net de goede vraag bij of het nettore-sultaat ook nul kan zijn, maar op die vraag heb ik nog geen antwoord van de Minister gehad.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kom ik zo op terug als ik het over de tarieven ga hebben. Ik zat nu nog specifiek bij de terugsluis. Ik was overigens nog niet klaar met de beantwoording.

De voorzitter:

Dat was trouwens nauwelijks een punt van orde. De heer Schonis heeft nog een interruptie.

De heer Schonis (D66):

Ik hoor de discussie hier zo aan, en ik begrijp het wel. U hebt in uw beantwoording aangegeven dat er zes bestedingsrichtingen zijn, die overigens vrij breed zijn. Is het een idee, ook ter bescherming van de sector zelf en van onszelf, dat we die zes bestedingsrichtingen wettelijk verankeren, zodat we in de wet zeggen: er komt een pot met geld en een mooi fonds, en daaraan gaan we het besteden, niet aan andere dingen. Dan voorkom je wat de heer Dijkstra net zei: u krijgt een motie aan uw broek. Want dan moet je de wet veranderen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We gaan nu wel heel grote stappen zetten. We doen nu net alsof er al een fonds is, waarvoor we dan ook al criteria aan het vaststellen zijn als het gaat om de bestedingsrichtingen. Ik stel voor dat ik al deze aspecten de komende tijd meeneem in de uitwerking. Nogmaals, de Kamer kan een belangrijk signaal geven, ook aan de Minister van Financiën, dat ze graag een fonds wil. Maar ik heb het nog niet. Ik steun u daarin, maar we hebben dat nog niet voor elkaar. Dus laten we eerst die stap proberen te zetten en dan moeten we maar verder kijken. Je wilt de bestedingsrichtingen ook niet tot in alle eeuwigheid vastleggen. Maar de hoofdgedachte die ik bij u proef is: probeer te voorkomen dat het geld aan heel andere dingen wordt besteed. Die steun ik zeer. Ik vraag u mij de gelegenheid te geven om dat verder mee te nemen in de uitwerking.

De voorzitter:

De heer Schonis heeft geen vervolgvraag, dus de Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Door de heer Stoffer en de heer Von Martels is gevraagd: kan de Minister garanderen dat de terugsluis blijft bestaan. Voor mij is het belangrijk dat de netto-opbrengsten ten goede komen aan verduurzaming en innovatie van de sector. De uitdagingen waarvoor de sector staat, zijn zoals bekend fors. Het gaat niet alleen om CO₂-reductie, het gaat ook om digitalisering en een oplopend tekort aan gekwalificeerd personeel. Dus ik denk dat dat allemaal onderdelen zijn die we in het pakket mee kunnen nemen. Vooral nog is er dus geen eindtijd voorzien, omdat ik denk dat we voorlopig nog heel veel te verduurzamen en te innoveren zullen hebben. Mevrouw Kröger vroeg nog of de terugsluis voor een deel naar de regionale overheden zou kunnen gaan, omdat zij immers ook investeren in wegen et cetera. Dat is uitdrukkelijk niet de bedoeling. Er is echt afgesproken dat de netto-opbrengsten teruggaan naar de sector. Regionale overheden betalen niet mee aan de heffing, dus dat gaan we niet doen.

Over de relatie met het regionale wegennet kom ik nader te spreken als we het hebben over welk wegennet we gaan invoeren. De heer Dijkstra heeft nog gevraagd de motorrijtuigenbelasting zo veel mogelijk te verlagen. Het is onze bedoeling om die motorrijtuigenbelasting zo veel mogelijk te verlagen conform het Europese minimum. U gaf zelf ook al aan dat daar regels voor zijn. De huidige indeling van motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens in gewichtsklassen verschilt van de indeling die in de Eurovignetrichtlijn wordt gehanteerd. Ik ben met Financiën in overleg hoe we de indeling van de motorrijtuigenbelasting kunnen aanpassen, met als resultaat om haar zo veel mogelijk te kunnen verlagen. Ik wil u daarover in het wetsvoorstel meer duidelijkheid geven.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is een mooie toezegging. Als ik de vragen en de antwoorden lees, zie ik daar wat getallen. Ik hoop dat we verder kunnen gaan dan die getallen, want dat is heel summier. De mrb-verlaging is maar een fractie van het totale nettobedrag dat overblijft. Ik zou dat graag groter zien. Als dat niet kan vanwege wettelijke regels, zou ik zeggen: kijk dan naar de accijns op brandstof. Dat kan ook een hele goede zijn. Dat wil ik maar even meegeven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is misschien meteen een mooi bruggetje naar de accijns. Dat punt hebben ook meerdere Kamerleden naar voren gebracht. Wat u betreft hoeft het niet verrekend te worden met de terugsluis. Daarover kan ik niet anders dan mededelen dat het Ministerie van Financiën daar niet mee

akkoord gaat. Dat is geen wens vanuit ons ministerie. We hebben daar – dat kan ik u wel zeggen – ruim over gesproken. Het Ministerie van Financiën is niet bereid gebleken om deze accijnsderving hierbuiten te houden.

De heer **Schonis** (D66):

Ik snap dat het Ministerie van Financiën niet vooraan staat bij dit soort discussies, als het gaat om het niet binnenhalen of het teruggeven van geld. Het is natuurlijk ook een «wat als»-discussie, want hoeveel accijnzen we mislopen, weten we nog niet. Dat gaan we pas zien als de Maut is ingevoerd en dan waarschijnlijk pas na één of twee jaar, als je het daadwerkelijk kunt meten. Is het Ministerie van Financiën er wellicht wel voor te porren om te wachten met de greep uit de kas tot we weten hoe groot de greep zou mogen zijn, zodat we een soort uitstel krijgen? Want ik proef hier vandaag in de Kamer dat dit punt wel vrij zwaar weegt.

De **voorzitter**:

Ik wil de Kamerleden vragen om iets korter te zijn in hun interrupties. De Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar is met Financiën natuurlijk uit-en-te-na over gesproken. We hebben in ieder geval wel bedongen dat het op basis van reële cijfers moet gebeuren, dus a dat het ministerie betrokken is bij de manier waarop het uitgewerkt wordt en b dat het naderhand rechtgetrokken wordt, zodat we niet bij wijze van spreken een door Financiën ingeschat bedrag aan accijnsderving gaan verrekenen dat later, als het in de praktijk een heel ander getal blijkt te zijn, niet gecorrigeerd wordt. Dat hebben we in ieder geval wel af weten te dwingen: het kan niet zomaar een willekeurig getal van de Minister van Financiën zijn.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra heeft nog een halve interruptie over.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Die ga ik dan doen. Is het dan een idee om daar een percentage aan te koppelen, ook omdat we niet precies weten waar we het allemaal gaan doen? Je kunt zeggen dat de accijnsderving een percentage van de opbrengst is in plaats van dat je met vaste bedragen gaat rekenen. Ik weet hoe dat bij Financiën gaat. Dan zeggen ze «ja, dat was toen, in 2018, 33 tot 55 miljoen», dan gaan ze indexeren en zo meteen is het 100 miljoen. En inderdaad – tada! – weg is het geld, sector; alles naar Financiën, bedankt. Is de Minister bereid om zich in te zetten voor percentages als het gaat om de mrb-verlaging en de andere posten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar heb ik met de Minister van Financiën wel afspraken over gemaakt. Bij iedere kabinetsperiode moet deze systematiek opnieuw herijkt worden. Nogmaals, zoals ik net in de richting van de heer Schonis aangaf, het moet wel door de realiteit gestaafd worden. Anders gaan we dat gewoon verrekenen met het jaar daarna.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst heeft nog een interruptie. Dat is zijn tweede en laatste interruptie.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb nog gewoon twee hele interrupties, voorzitter.

De voorzitter:

U hebt in totaal twee interrupties. Daarvan hebt u er één gebruikt.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb er één volledig gebruikt, dus ik kan nog twee interrupties plaatsen. Ik wil even doorgaan op het punt van de heer Dijkstra. De Minister stelt heel duidelijk: wat er ook gebeurt, we hebben deze afspraken gemaakt met de Minister van Financiën; die accijnzen gaan we gewoon afromen en dat gaat ten koste van de transportsector; punt. Begrijp ik dat zo goed?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, voorzitter, ook de Minister van IenW heeft te maken met begrotingsregels. De Minister van Financiën is niet bereid geweest om hier een uitzondering voor te maken.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan heeft de heer Wassenberg, de voorzitter, nog gevraagd of we kunnen voorkomen dat duurzaamheidsgeld wordt ingezet voor biomassa. Het doel is een transitie naar emissieloos, niet-fossiel transport. Op de hele lange termijn past biomassa daar inderdaad niet in – dat ben ik met u eens – maar het kan wel een instrument zijn in de transitie, want waterstof en elektrisch zwaar vrachtvervoer zijn op dit moment nog onvoldoende ontwikkeld. U ziet dat ook in de stimulering van lng, waar we nu juist weer een stap in hebben gezet om mensen niet te frustreren en te ontmoedigen. Hiermee heb ik de belangrijkste zaken over terugsluis behandeld. Dan kom ik bij het wegennet. Welke wegen wel en welke niet? Een vraag die door meerdere leden van de commissie is gesteld: waarom is er niet voor gekozen om de heffing op alle wegen te laten gelden, zodat je geen uitwijkgedrag meer kunt hebben, omdat alles er dan al onder valt? Natuurlijk is het altijd van belang om daar een goede balans in te vinden. Natuurlijk hebben we vanuit uw Kamer ook de opdracht gekregen om het zo veel mogelijk te laten aansluiten bij de systematiek in de buurlanden. In de buurlanden is er ook gekozen voor het hoofdwegennet. In België bijvoorbeeld hebben er naderhand wat aanpassingen plaatsgevonden, juist vanwege dat uitwijkgedrag. Dat is voor mij ook de reden geweest om van begin af aan met de regionale bestuurders om tafel te gaan en hun te vragen: op ons hoofdwegennet gaan we het sowieso doen, maar op welke N-wegen, op welke provinciale wegen ligt het ook in de rede om het te doen? Daar zit gewoon heel veel vrachtverkeer op, en bovendien willen we uitwijkgedrag voorkomen. Hieraan gerelateerd is het heel belangrijke punt van de verkeersveiligheid, dat veel Kamerleden hebben genoemd. Want natuurlijk ben ik ook zeer geïnteresseerd om de aanbevelingen van het SWOV daarover serieus te nemen. Dat is nou precies de reden waarom wij de gesprekken met die regio's voeren. Zij kennen het transport in hun eigen regio het beste. Mevrouw Van der Graaf vroeg hoe die gesprekken verlopen. Ik kan melden dat zij heel goed verlopen. We zitten samen constructief aan tafel om te kijken hoe we dat het beste kunnen doen.

De voorzitter:

Toch heeft de heer Von Martels hier een vraag over.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, inderdaad. De Minister heeft het over de A-wegen en over de provinciale N-wegen. Maar hoe zit het dan met de rijks-N-wegen? Wat voor systematiek wordt daarvoor gekozen? Worden die standaard meegenomen als A-weg? Hoe ziet de Minister dat?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kijken we op dezelfde manier naar als we bij de provinciale wegen doen. Je kijkt er echt functioneel naar. Laat ik een voorbeeld noemen uit mijn eigen Brabant. Op de N65 tussen Tilburg en Den Bosch zit zo veel vrachtverkeer dat het heel vreemd zou zijn als je die daar niet in zou opnemen, want dat zou onmiddellijk tot allerlei uitwijkgedrag via allerlei dorpskernen kunnen gaan leiden. Dat zou je niet moeten willen, al helemaal niet uit het oogpunt van de verkeersveiligheid. Maar dat zijn nou bij uitstek de gesprekken die we in de regio voeren. Overigens blijkt daar ook uit dat de regio's er helemaal niet op aandringen om daar ontzettend veel wegen aan toe te voegen. Dat gaat heel geserreerd. Het leidt er niet toe dat straks zo ongeveer het hele wegennet daarin is opgenomen. We gaan het niet in beton gieten. Mocht zich toch ergens bepaald uitwijkgedrag voordoen, dan kunnen we dat tussentijds in goed overleg aanpassen. Daarnaast gaan we goed monitoren wat het doet voor de verkeersveiligheid.

De voorzitter:

De heer Von Martels gaf non-verbaal aan dat hij toch nog een vervolgvraag heeft.

De heer Von Martels (CDA):

Dat ga ik nu verbaal duidelijk maken. Kan ik nu de conclusie trekken dat de Minister het van de huidige intensiteit van de N-wegen laat afhangen of ze wel of niet worden meegenomen? Of laat ze het afhangen van de toekomstige intensiteit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat doen we natuurlijk ook in goede samenspraak met de regio. Er zijn modellen, die ook de verwachting van verkeersstromen meenemen. Je kijkt daar natuurlijk heel breed naar, samen met die regio, om samen tot een goede keuze te komen. Nogmaals, mocht iets dan toch nog niet helemaal ideaal verlopen, dan kunnen we dat altijd tweakken en naderhand aanpassen.

De voorzitter:

Volgens mij gaf mevrouw Van der Graaf ook aan dat zij een vraag had.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ja. Ik probeer de Minister goed te begrijpen. Zij verwijst enerzijds naar het onderzoek dat SWOV heeft gedaan naar de verkeersveiligheid en naar het overleg met de regionale en lokale overheden. Ook zegt zij dat zij die aanbevelingen serieus wil nemen en wil kijken naar de effecten op de lokale wegen. Hoe moet ik het nou precies begrijpen? Want de Minister zegt daarna: we gaan het ook weer niet op alle wegen invoeren. Ook zegt ze dat we moeten kijken naar Duitsland en België. In België hebben ze, ook ten aanzien van lokale wegen, gekozen voor een ingroeipad. Hoe moet ik het antwoord van de Minister nou precies begrijpen? Wat is haar insteek als het gaat om de vraag op welke wegen het van toepassing zal worden?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals ik net heb proberen duidelijk te maken, neigen we er dus niet naar om het op alle wegen te doen. Een ander belangrijk argument, behalve dat het in de buurlanden ook niet gebeurt, is dat je door het wel te doen per saldo een groter deel van de rekening bij je eigen sector in Nederland neerlegt en veel minder bij de buitenlandse transportbedrijven. Dat heb je natuurlijk veel meer als je het op het hoofdwegennet doet. Dat is ook een factor waar we in dit verband rekening mee houden. Je zou natuurlijk wel kunnen zeggen: als je het in heel Nederland doet, kun je het tarief weer

lager maken. Maar we willen ook daarbij een beetje aansluiting houden bij de tarieven in de omliggende landen. Die opdracht heeft u als Kamer ook uitdrukkelijk gegeven. En nogmaals, als je het op alle wegen doet, belast je de Nederlandse transportsector weer bovengemiddeld.

De voorzitter:

Bent u tevreden met het antwoord? Mevrouw Van der Graaf heeft nog een vervolgvraag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Ja, dit leidt wel tot een vervolgvraag. In het overleg met de regionale overheden blijkt niet dat daar een enorme aandrang bestaat om het op alle wegen van toepassing te verklaren. Maar de Minister zegt ook dat zij serieus wil kijken waar uitwijkgedrag plaatsvindt. Moet ik de Minister dan als volgt begrijpen? Stel dat er naar verwachting uitwijkgedrag en sluipverkeer via lokale wegen plaatsvindt. Is de Minister dan in overleg met de regionale partijen wel bereid om te bekijken of het specifiek op die wegen van toepassing zou kunnen worden verklaard?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker, dat is precies zoals we het proces voor ons zien. We kijken naar twee belangrijke aspecten: verkeersveiligheid is een belangrijk punt en natuurlijk het uitwijkgedrag dat daaraan gerelateerd is. Daar probeer je een zo goed mogelijke inschatting van te maken samen met de regio's. Die kennen het gebruik van hun eigen wegen ook het best. Als zij denken «hier zit veel vrachtverkeer op, hier gaat gegarandeerd uitwijkproblematiek ontstaan», dan gaan we dat op voorhand meenemen. Mocht naderhand blijken dat er op lokale wegen toch uitwijkgedrag gaat ontstaan, dan kunnen we het ook weer aanpassen. Het is dus niet zo dat tot in de eeuwigheid vastgelegd wordt: deze wegen wel en deze wegen niet. Natuurlijk maken we daar een zo goed mogelijke inschatting van, maar we gaan het ook heel goed monitoren en in de gaten houden vanaf de invoering.

De voorzitter:

Het onderwerp maakt veel los bij de leden van de commissie, want de heer Stoffer en mevrouw Kröger geven aan dat zij nog een vraag hebben.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik heb eigenlijk een dubbele vraag, dus daar is mijn interruptie gelijk mee weg. Kan de Minister iets zeggen over de ervaringen in onze buurlanden? Wat is bij hen het effect op de verkeersveiligheid geweest? En in het verlengde daarvan: het komt nu een beetje naar voren alsof dit instrument een bedreiging is voor de verkeersveiligheid. Dat is het misschien ook wel een beetje, maar ziet de Minister er ook een kans in? Je kunt hiermee ook een beetje sturen, en wellicht vrachtverkeer wat meer naar het hoofdwegennet toe trekken, wat veiliger is. Ziet de Minister die kans?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben een Minister die altijd graag in kansen denkt, maar de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik ze hier niet direct zie. Op de vraag wat het heeft gedaan voor de verkeersveiligheid in de andere landen, moeten we het antwoord schuldig blijven. Voor zover ons nu bekend is, is daarover niet echt uitgebreide informatie beschikbaar. Maar ik zeg u wel toe dat we nog even nagaan, zowel bij de Belgen als bij de Duitsers, of ze onderzoek hebben gedaan naar significante effecten enzovoorts. Zo ja, zal ik uw Kamer daar uiteraard over informeren.

De voorzitter:

Heeft de heer Stoffer daar nog een vraag over? Nee, dan ga ik naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind dit toch een beetje een onbevredigend antwoord van de Minister. In vergelijking met onze buurlanden zijn wij het laatste land dat het invoert. Dan kun je het ook het beste doen, omdat je het meest kunt leren van je buurlanden. Wat de maatschappelijke baten met betrekking tot verkeersveiligheid, maar ook luchtkwaliteit betreft: we moeten toch niet willen dat we hierdoor een verschuiving naar lokale wegen krijgen, waardoor het er eigenlijk slechter op wordt? Ik hoop dus echt dat de maatschappelijke baten goed worden meegewogen in het besluit om die dekking toch niet naar het hele wegennet uit te breiden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we juist geleerd hebben van die andere landen. Daarom hebben we er ook voor gekozen om van begin af aan met de regionale beheerders om tafel te zitten en dat samen met hen te doen, en om niet vanuit onze lenW-toren te bedenken: deze wegen lijken ons de meest relevante en dan zien we wel wat er gebeurt. Nee, we zitten uitdrukkelijk met de wegbeheerders samen om tafel om de beste inschatting te kunnen maken van de wegen waarvoor het zou moeten gelden. Daarnaast hebben we gezorgd voor flexibiliteit in het systeem om het naderhand aan te kunnen passen, mochten we toch ergens met z'n allen, samen met de andere wegbeheerders, een verkeerde inschatting hebben gemaakt. In België heeft het eerst tot uitwijkgedrag geleid, en daarna heeft men het pas aangepast. Wij proberen dit juist op voorhand te voorkomen door met wegbeheerders samen om tafel te zitten. De sector zelf heeft daar natuurlijk ook ideeën over, want zij weten natuurlijk als geen ander waar ze vooral rijden. Zo kunnen we daar samen de beste keuze in maken.

De voorzitter:

Dat roept toch een vervolgvraag op van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik krijg eigenlijk geen antwoord op mijn vraag in hoeverre de bredere maatschappelijke baten – zoals de verkeersveiligheid, maar zeker ook de luchtkwaliteit – serieus meegenomen worden in die afweging. En als je die serieus meeneemt, waarom zou je er dan niet op uitkomen om het toch in te voeren op het hele wegennet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat lijkt op dit moment niet waarschijnlijk. Die bredere baten proberen we juist te stimuleren door die terugsluis. Daar kun je heel veel doen in de zin van innovatie en verduurzaming. De verkeersveiligheid monitoren we heel goed en uitwijkgedrag proberen we aan de voorkant te voorkomen. Ik denk dus dat dat de optimale inzet is op dit moment.

De voorzitter:

Als er verder geen interrupties zijn, vervolgt de Minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is nog gevraagd naar de opbrengsten. Ook dat zullen we met elkaar natuurlijk nog moeten gaan uitwerken in de komende tijd. We verwachten nu dat als je een beetje aansluit bij tarieven in omliggende landen, die opbrengsten tussen de 600 en 900 miljoen bruto zouden kunnen liggen. De heer Von Martels heeft nog gevraagd of er verschillen zijn tussen de regio's. In globale zin heeft Ecorys dat onderzocht. Voor de liefhebbers, dat is de bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268: het effect van de vrachtwagen

genheffing op de concurrentiepositie en de economie. Daaruit blijkt dat het effect in absoluut opzicht in Zuid-Holland het grootst is en in relatief opzicht in Zeeland; ik zie de Zeeuwen in ons midden al knikken. Daar merk ik overigens bij op dat de negatieve effecten procentueel zeer klein zijn, maximaal 0,02% en 0,04%. Dus ook het onderscheid tussen de provincies is eigenlijk minimaal. Daarmee ben ik rond ten aanzien van de wegen. Dan kom ik op de tarieven. Daar hebt u ook allemaal vragen over gesteld. De heer Van Aalst, de grootste hater van de vrachtwagenheffing, vraagt of ik een maximumtarief een reëel scenario acht. We sluiten zo veel mogelijk aan bij België en Duitsland. Daar is het tarief gemiddeld 0,15 cent. Ik bedoel natuurlijk 15 cent. Van 0,15 cent zouden ze heel blij worden daar op de tribune! Nee, het staat verkeerd op mijn briefje en ik lees het per ongeluk voor. Dat moet je nooit doen.

Hoe kijkt de Minister aan tegen een nultarief? Zou dat op termijn ook kunnen? Ik ben er geen voorstander van om zero-emissievoertuigen helemaal vrij te stellen. Ten eerste kom je dan in een heel rare situatie, want als je op een gegeven moment naar een totaal wagenpark met zero emissie zou gaan, krijg je een heel rare periode waarbij de ene helft het nog niet is en de andere helft wel. Moet de helft die het nog niet is, dan het dubbele gaan betalen om die andere helft te compenseren? Dat lijkt me geen wenselijke situatie. De doelstelling blijft toch om binnenlands vrachtverkeer én – dat wil ik toch nog een keer benadrukken – buitenlands vrachtverkeer te laten betalen voor het gebruik van de weg. Ze hebben overigens allemaal het voordeel van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting. De insteek is dus juist om zero emissie te stimuleren via die terugsluis.

De Eurovignetrichtlijn biedt op dit moment formeel geen mogelijkheden voor afwijkende tarieven voor elektrisch rijden. Zoals u weet, lopen er wel onderhandelingen over een wijziging van die richtlijn, waarbij ook naar die tarieven wordt gekeken. In de legal opinion van de Europese Commissie over de 2019-versie van de Duitse Maut heeft de Commissie ingestemd met de nieuwe tariefstructuur in Duitsland, maar dan wel met de aantekening dat ze nog geen oordeel geeft over het mogen toepassen van het Duitse nultarief voor elektrisch rijden. Dus ik denk dat dat even doorgeschoven wordt naar de nieuwe Commissie. We zullen dus nog wel geruime tijd moeten wachten voordat we daar een uitspraak over krijgen. We kijken dus wel naar differentiatie; dat gaan we nog verder uitwerken. Voor de zomer kom ik daar bij uw Kamer op terug. Een nultarief is op dit moment formeel dus niet eens mogelijk. Er zijn ook een aantal belangrijke kanttekeningen bij te plaatsen, want dan kom je in een ingewikkeld overgangsregime. Vooralsnog zetten we dus in op differentiatie, maar niet tot helemaal nul.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie van de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Nou ben ik toch een beetje de weg kwijt, om bij het onderwerp te blijven. U zegt: dan heb je straks de situatie dat bijvoorbeeld de helft van het wagenpark wel en de andere helft niet meebetaalt, want de helft is dan zero emission. Maar de doelstelling is toch: vergroening en verduurzaming? De doelstelling is toch niet betalen om het betalen? Het enige wat ik mij zou kunnen voorstellen is dat u zegt: de exploitatiekosten van die 100 miljoen moeten eruit komen. Maar we moeten toch niet inkomsten genereren voor het inkomsten genereren? Het doel is toch: verduurzamen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We zijn met elkaar eens dat verduurzaming en innovatie van de sector het doel is. Maar we moeten er wel op een praktische manier mee omgaan.

Waar iedereen profiteert van de motorrijtuigenbelasting, kan het niet zo zijn dat uiteindelijk het bedrag maar door een deel moet worden opgehoest. In het ultieme scenario kun je niet de laatste 100 vrachtwagens het hele systeem laten betalen.

De heer **Schonis** (D66):

Dat laatste ben ik zeker met u eens. Als het om 100 vrachtwagens gaat worden het waarschijnlijk heel dure ritjes. Maar is de Minister het dan toch ook met ons eens dat er op die manier juist een ontzettende prijsprikkel ontstaat om die verduurzaming te versnellen? Dat is linksom of rechtsom toch het doel van deze hele operatie?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is precies wat we verder willen gaan uitwerken in die tariefdifferentiatie om te kijken hoe je dat nou op de slimste manier kunt doen. Daar kom ik graag bij u op terug, want zo ver zijn we nog niet.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kom nu een beetje in de categorie «overige vragen». Dat is niet oneerbiedig bedoeld, maar dat zijn de vragen die in een niet zo heel groot thema zaten. Mevrouw Kröger heeft mij gevraagd te overwegen om de heffing ook van toepassing te verklaren op bestelbusjes. Conform het regeerakkoord geldt het natuurlijk voor vrachtauto's. Een uitzondering geldt voor bestelauto's die een zware oplegger kunnen trekken, de zogenaamde BE-trekkers. Dat doen we ook om te voorkomen dat er ten opzichte van lichte vrachtauto's concurrentievervalsing zou kunnen ontstaan. Het toevoegen van alle bestelauto's aan de heffing vind ik niet wenselijk. Er zijn inmiddels circa 1 miljoen Nederlandse bestelauto's in gebruik. De schaal van het systeem zou daardoor meer dan verdubbelen, wat de boel aanzienlijk zou compliceren en wat mogelijk tot vertraging zou leiden. Wat de verschuiving naar de bestelbus betreft: slechts voor een beperkt aantal goederen zal het zinvol zijn om die vrachtwagenheffing te ontlopen door massaal met bestelbusjes te gaan rijden, want de arbeidskosten zijn natuurlijk een hele belangrijke factor. In een bestelbusje kan gewoon heel veel minder worden vervoerd dan in een vrachtwagen. Dus die effecten worden niet op grote schaal verwacht; dat zou zich alleen bij bepaalde nicheproducten kunnen voordoen.

Hoe is het geregeld met de handhaving als er wordt gekeken naar een gelijk speelveld voor Nederlandse en buitenlandse chauffeurs?

Uitgangspunt is dat buitenlandse kentekenhouders de vrachtwagenheffing net als de Nederlandse kentekenhouders gewoon moeten betalen. Dat is juist een van de belangrijke voordelen. Daarbij is het belangrijk dat aan buitenlandse kentekenhouders een boete kan worden opgelegd indien wordt gereden met een niet correct werkende en niet ingeschakelde on-boardunit. Op grond van de EETS-richtlijn kunnen kentekengegevens voor boetes in het kader van de vrachtwagenheffing worden uitgewisseld. We kunnen nog verder onderzoeken of de tenuitvoerlegging van boetes aan een andere lidstaat kan worden overgedragen voor het geval een kentekenhouder een boete niet zou betalen. Als sluitstuk moet u denken aan het staande houden van vrachtwagens, zodat eventueel openstaande boetes kunnen worden geïnd. Maar dat geldt altijd al.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst heeft nog een halve interruptie over en die gun ik hem nu.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ga proberen het in één vraag samen te vatten. Handhaving is fantastisch, maar volgens mij gaat het er bij elk overleg met de Minister van Justitie over handhaving over dat het nog steeds vreselijk misgaat en dat we de boetes in bijvoorbeeld Frankrijk helemaal niet kunnen ophalen. Dat gaat er in dit geval waarschijnlijk toe leiden dat de Nederlandse transportsector wel betaalt maar de buitenlandse niet. Kan de Minister aangeven hoeveel kosten er gemoeid zijn met de handhaving om het geld überhaupt uit het buitenland op te halen? Ik lees wat terug in de beantwoording van de vragen, maar het zal toch echt fysiek moeten gebeuren. Een kastje langs de weg registreert, maar vanaf het moment van registratie moet iemand fysiek vaststellen of een vrachtwagenchauffeur in overtreding was. Zo ja, dan gaat er een boete uit en moet de hele administratieve molen gaan lopen. Nou, succes!

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Een al te precieze detaillering van die kosten kan ik op dit moment nog niet geven, en dat weet u natuurlijk ook wel. Ik gaf net ook al het voorbeeld dat we proberen met andere landen te kijken of je de tenuitvoerlegging, dus de incassering van boetes, van elkaar kan overnemen. Het staat los van het systeem, dat op zich registreert dat je moet betalen. Ik kom zo nog op een ander probleem, waarop de heer Stoffer inging, namelijk de foute boetes en de Vlamingen en de Walen. Hij zei: de een beweegt wel netjes mee en de ander niet. Dat is weer een heel ander probleem als de betaling wel gewoon goed geregistreerd wordt.

De **voorzitter**:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Hoe zorgt u voor een goede aansluiting van het systeem op Duitsland en België? We hebben internationaal vergelijkend onderzoek laten uitvoeren naar maar liefst elf landen. Dat hebt u ook ontvangen. Uit alle voorbeelden hebben we lessen geprobeerd te trekken, die ook betrokken zijn bij dit beleidskader. Nu we steeds verder in de detaillering raken en keuzes hebben gemaakt, kijken we ook weer naar de landen die er al verder mee zijn, om te zien welke praktische zaken we er nog van kunnen leren. De doelstelling is dat uiteindelijk zo veel mogelijk transporteurs met gebruik van één kastje in Duitsland, België en Nederland zouden moeten kunnen rijden.

De heer Stoffer vroeg naar andere vormen van rekeningrijden voor het wegverkeer. De meest bekende vorm van rekeningrijden is natuurlijk accijns. U weet ook dat de accijnsinkomsten door de elektrificering van het wagenpark voor personenauto's steeds minder gaan worden. De Staatssecretaris van Financiën is uitdrukkelijk aan het kijken hoe het hele belastingdomein rondom de auto straks opnieuw moet worden vormgegeven, want iedereen vindt het natuurlijk buitengewoon oneerlijk als de elektrische rijder, die ook gebruikmaakt van het wegennet, niet meer via accijnzen meebetaalt. Dat is op termijn niet houdbaar. Dat is weer een heel andere vorm van accijnsderving. Ik wil niet zeggen dat de Minister van Financiën ervan wakker ligt, maar hij denkt er in ieder geval wel over na.

De heer **Stoffer** (SGP):

Ik probeerde mijn vraag iets anders te stellen. Ik probeer een beetje een politiek punt te maken en een wat meer technisch-inhoudelijke vraag te stellen. Eigenlijk was mijn vraag of ook wordt gekeken of het systeem robuust is en het, als dat ooit aan de orde zou komen, ook voor bijvoorbeeld personenauto's kan gelden en breder toepasbaar gemaakt kan worden. Het gaat me dus eigenlijk om de technische robuustheid van die

200 miljoen die we nu investeren. Ik snap dat het in deze kabinetsperiode sowieso niks wordt, maar stel dat het later anders wordt, dan zou het jammer zijn om het geld weggegooid te hebben en nog een keer een groot bedrag te moeten investeren. Het gaat me dus eigenlijk om de robuustheid van het systeem.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We kijken natuurlijk naar een zo robuust mogelijk systeem dat ook flexibiliteit kent, maar het wordt niet meegenomen in het ontwerp. Dat is overigens ook niet in België en Duitsland het geval geweest, waar we zo veel mogelijk bij aansluiten.

De voorzitter:

Als de heer Stoffer geen vervolgvraag heeft, vervolgt de Minister haar betoog.

De heer Stoffer (SGP):

Nee, helder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de volgende vraag, toevallig ook van de heer Stoffer. Zet de Minister zich in België in om de boetes omlaag te krijgen? Ik heb ook kennisgenomen van de problemen die transportbedrijven ondervinden met torenhoge boetes die ze in Wallonië hebben opgelopen. Onder andere TLN heeft me daar al eerder van op de hoogte gesteld. Ik heb begrepen dat na een eerdere software-update de meeste problemen met die on-boardunit zijn verdwenen. Waalse wetgeving voor de kilometerheffing bevat de mogelijkheid om boetes te seponeren als te goeder trouw is gehandeld. Ik zal de Waalse inspectie nog een keer vragen om coulant te zijn in de zaken waarin een transportondernemer te goeder trouw heeft gehandeld en nog een keer vragen om procedures vlot af te handelen.

Hoe kan Nederland tegen de Duitse tol zijn en zelf een kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren? Duitsland voert een vignet in waarmee een voertuig het recht krijgt om gedurende bepaalde tijd gebruik te maken van het wegennet. Het bezwaarlijke daaraan is dat alleen de in Duitsland geregistreerde voertuigen een-op-een, of zelfs meer dan dat bij Euro 6-voertuigen, gecompenseerd worden voor de kosten van het vignet, door een verlaging van de Duitse motorrijtuigenbelasting met datzelfde bedrag. Feitelijk voelen alleen buitenlanders dus de kosten van het vignet. Dat is precies het aspect van discriminatie waartegen we bezwaar hebben gemaakt. Van toen ik daar in het Europees Parlement getuige van was, kan ik me herinneren dat dit heel breed werd gedragen in het Europese veld.

Dan nog de heer Wassenberg, die vroeg of ik in kan gaan op de bevindingen van het CPB dat de waardering van de uitstoot van NO_x en PM₁₀ niet op een juiste manier in de MKBA is meegenomen. In de MKBA is bij de waardering voor de ondergrens uitgegaan van het WLO-scenario Laag en voor de bovengrens van het WLO-scenario Hoog uit het Handboek Milieuprijzen van CE Delft. De impact daarvan op de uitkomsten van de MKBA is relatief gering. Voorafgaand aan het wetsvoorstel gaan we een MKBA doen waarin we de effecten van de terugsluis meewegen, want die zijn heel belangrijk in dit verband. Ik zeg u toe dat ik het commentaar van het CPB zal meenemen in die MKBA.

Ik heb nog één vraag, van mevrouw Kröger, over differentiatie naar tijd en plaats. Daar hebben we niet voor gekozen, omdat dit het systeem heel veel ingewikkelder maakt. Uit andere onderzoeken blijkt dat differentiatie naar tijd niet heel veel effecten heeft op de congestie, als je dat specifiek in verband met de vrachtwagenheffing bekijkt. Wij hebben dit middel niet ingezet om te sturen op verkeersstromen. Het is echt bedoeld voor

innovatie en verduurzaming van de sector. Vrachtwagens rijden de hele dag door en niet alleen in spijstijd.
Ik denk dat ik alle vragen heb beantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel. Er stond nog een vraag open, van de heer Dijkstra, of de tariefstelling ook nul kan zijn. Ik heb uit betrouwbare bron begrepen dat de heer Wassenberg ook nog een interruptie zou willen plaatsen, dus als ik dadelijk de voorzittershamer even kan overdragen aan de heer Von Martels, dan kunnen we hem daartoe in de gelegenheid stellen.

Voorzitter: Von Martels

De voorzitter:

Ik zie een lichtje branden bij de heer Wassenberg en geef hem de gelegenheid om een vraag te stellen.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik ga nog heel even terug naar biomassa. De Minister begon haar betoog daarmee. Ik vond het toen een beetje lastig om te interrumperen als voorzitter, onmogelijk zelfs. De Minister gaf aan dat op lange termijn biomassa niet past. Dat is goed nieuws; dat is prettig om te horen. De Minister sprak wel over een overgangperiode. Maar de invoering is pas 2023. We hebben het dus sowieso maar over een jaar of vijf. Kan de Minister het dus nu niet al uitsluiten en zeggen dat we over vijf jaar niet willen vastzitten aan biomassa? Kan de Minister dus toch iets duidelijker zijn en zeggen: niet alleen op lange termijn is het onwenselijk, maar ook op middellange termijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is natuurlijk een beetje koffiedik kijken als je het hebt over hoelang die transitieperiode precies zal duren. We moeten ook nog kijken welke afspraken we met elkaar in het kader van het klimaatakkoord gaan maken. Ik denk dat het daarin moeten passen, dus ik vind het te vroeg om nu al te zeggen: vanaf dat jaar moet het over en uit zijn. Ik denk dat we daar op een praktische manier naar moeten kijken, zodat de ondernemers die daarin geïnvesteerd hebben, niet gestraft worden voor goed gedrag.

De voorzitter:

Leidt dat tot een vervolgvraag?

De heer Wassenberg (PvdD):

Ja. Laat ik de vraag iets anders stellen. We hebben het over 2023. De technische ontwikkelingen gaan snel. We zetten in op waterstof en op elektrisch rijden. Kan de Minister niet zeggen dat we gaan proberen om biobrandstoffen zo veel mogelijk uit te faseren of in elk geval vanaf 2023 zo min mogelijk te gebruiken? Kan zij iets meer duidelijkheid geven over de wenselijkheid van biomassa op de middellange termijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij wordt dat breed gedeeld en voegt het er niet veel aan toe als ik nu toch een jaartal ga noemen vanaf wanneer we dat minder gaan doen. We hebben met elkaar vastgesteld dat we innovatie en verduurzaming breed willen stimuleren. Ik ga niet ten aanzien van een bepaald middel, in dit geval biobrandstoffen – waar we nog breed met elkaar besluitvorming over moeten hebben – nu al specifiek meer opdrachten meegeven. Dat vind ik te vroeg.

De voorzitter:

De heer Wassenberg nogmaals?

De heer **Wassenberg** (PvdD):

Nee. Ik neem de voorzittershamer weer over, met uw goedvinden.

Voorzitter: Wassenberg

De **voorzitter**:

Er was nog een laatste vraag van de heer Dijkstra, namelijk of de tariefstelling ook nul zou kunnen zijn.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De vraag was of de netto-opbrengst van de Maut, als je er zo veel afhaalt omdat er zo veel kosten zijn en je het tarief laag houdt, misschien gewoon nul kan zijn. In theorie kan dat natuurlijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, maar dan zou je helemaal geen terugsluis overhouden en dat is juist wat we met elkaar afgesproken hebben. Dan kun je het net zo goed niet doen. Als we een heffing in gaan voeren en we die weer teruggeven in de vorm van een verlaging van de motorrijtuigenbelasting, dan zouden we met een heel onzalig project bezig zijn. Want waarom doen we dit op deze, zoals het lijkt, omslachtige manier? Omdat je ook tegen dingen aanloopt. Want waarom komen die innovatie en verduurzaming anders niet van de grond? Omdat je altijd te maken hebt met de first mover, om in transporttermen te spreken. Wie gaat als eerste kosten maken en zijn nek uitsteken in een lastige markt als je concurrent dat niet doet? Op deze manier zorgen we ervoor dat je het allemaal gezamenlijk deelt. Er zitten hier mensen van TLN, maar dit geldt net zo goed voor VERN. Iedereen moet aanspraak kunnen maken op die terugsluis, juist om de sector de kans te bieden om te verduurzamen. Zo vereven je het een beetje meer, zodat een klein bedrijf dat misschien best wel wil maar niet kan investeren, het ook kan doen. Want de concurrentie gaat natuurlijk gewoon door. Het voordeel van de terugsluis is juist dat iedereen daarvoor in aanmerking moet kunnen komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan besluiten we hiermee de eerste termijn van de Minister. We gaan meteen door naar de tweede termijn van de Kamer. Die duurt anderhalve minuut per fractie. U mag – maar dat hoeft niet – twee korte interrupties plaatsen in tweeën. Maar nogmaals, dat hoeft niet. Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Aalst voor zijn anderhalve minuut.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Zoals we in de eerste termijn al gemeld hebben: dit levert niets op. Als transportondernemer of vervoersondernemer ben je zo meteen gewoon je geld kwijt. Dit zal leiden tot een verhoging van de transportkosten en uiteindelijk ook tot een verhoging van de prijzen voor de consument. En wat gaan we hiermee doen? We gaan elektrisch vervoer stimuleren, wat zo meteen gaat leiden tot zwaardere voertuigen, want dat hebben we allemaal al geconstateerd. Als elektrische vrachtwagens op de markt komen, dan gaan ze zorgen voor extra onderhoudskosten voor het wegennetwerk. Maar daar gaan we het voor de goede orde allemaal niet over hebben.

Voorzitter. Dit is een maatregel uit het regeerakkoord die onderdeel is van de klimaatmaatregelen, van de 1,5°C-2°C-discussie. Wij hebben gevraagd aan de Minister wat dit oplevert voor die gradendiscussie, maar ik heb nog steeds geen antwoord gehad, niet schriftelijk en niet in mijn eerste termijn. Dus ik vraag nogmaals in mijn tweede termijn: hoeveel levert dit dan op in graden voor het welzijn van Nederland, dat dit kabinet zo graag promoot?

Voorzitter. Ik heb in de eerste termijn ook nog een vraag gesteld over de kosten van de handhaving, iets wat net ook weer voorbijkwam. We hebben de kosten van de handhaving niet in beeld, maar we hebben wel geconstateerd dat het voorbijkomt in de antwoorden op onze schriftelijke vragen. Zoals ik net al schetste, wordt er een kastje langs de kant gezet, de beruchte flitskastjes. Vervolgens wordt iemand fysiek aan het werk gezet om te kijken of de boete gerechtvaardigd is en daarna wordt iemand fysiek op pad gestuurd om het geld in Frankrijk te gaan halen. Onze Minister van JenV heeft al regelmatig aangegeven: «Dat werkt niet; haal het geld niet op».

De voorzitter:

Wilt u afronden?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik geloof dat in Frankrijk inmiddels 60% tot 70% niet binnenkomt. Ik zie de bui al hangen. «Netto is nul» is mogelijk. Ik zie een hele reële kans dat het «netto is nul» zal zijn. Dus, voorzitter...

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

... het zal u niet verbazen dat ik bij dezen een VAO aanvraag om deze discussie plenair voort te zetten.

Dank u wel.

De voorzitter:

Daar nemen we nota van. Dan geef ik het woord aan de heer Schonis van D66. O, er is nog een vraag van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik heb geen vraag, alleen een mededeling. Ik moet door naar een volgende afspraak, dus ik zie op dit moment af van een tweede termijn. Ik begrijp dat er een VAO is aangevraagd, dus dat biedt mogelijkheden. Dank u wel.

De voorzitter:

Uitstekend, dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording van de vragen. Wij zijn blij dat de heffing er komt, omdat je daarmee de innovatie en de verduurzaming van de transportsector kunt versnellen. We zijn ook blij dat we op schema liggen als het gaat om de invoering van dit hele verhaal.

Het is goed dat de Minister wil nadenken over tariefdifferentiatie, maar ik vind het toch jammer dat een nultarief op voorhand niet bespreekbaar lijkt. Ik wil de Minister vragen om daar toch nog eens over na te denken. Het doel is namelijk niet om geld binnen te halen. Het doel is verduurzaming van de sector. Als dat op termijn leidt tot een systeem waarbij slechts nog een aantal vrachtwagens rondrijden die niet duurzaam zijn, dan heb je je doel gehaald en dan kun je het systeem wellicht op een andere manier gebruiken. Ik wil de Minister dus vragen om daar toch nog eens over na te denken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat roept een vraag op van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, ik heb een vraag aan mijn collega van D66. Waar baseert hij zijn uitspraak op dat er extra geld nodig is om duurzaamheid en innovatie te stimuleren? Ik vind dat D66 op deze manier de transportondernemer diskwalificeert, want er wordt wel degelijk geïnvesteerd in innovatie en duurzaamheid. Sterker nog, ik denk dat er op dit moment een aantal dieselvrachtwagens rondrijden die vele malen zuiniger, schoner en innovatiever zijn...

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, wilt u uw interrupties iets korter houden?

De heer **Van Aalst** (PVV):

... dan elektrisch vervoer. Dus waar baseert u dit op en waarom diskwalificeert u de transportsector alsof die innovatie en duurzaamheid niet hoog in het vaandel heeft staan?

De heer **Schonis** (D66):

Ik diskwalificeer helemaal niemand. Sterker nog, ik denk juist dat de sector heel blij is en blij zou moeten zijn dat er een enorm fonds beschikbaar komt om te verduurzamen, zoals ze zelf willen en waar ze zelf al mee bezig zijn. Dat zegt u ook, meneer Van Aalst. Ze kunnen daarmee versnellen, vooroplopen in Europa en de concurrentiepositie van Nederland verbeteren. Daar hoor ik u niks over zeggen. Ik kijk erg uit naar de MKBA waarin de positieve effecten van terugsluis zijn meegenomen.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Stoffer van de SGP.

De heer **Stoffer** (SGP):

Voorzitter. Ik kan het kort houden. Ik dank de Minister voor alle antwoorden en ook voor de manier waarop met deze systematiek omgegaan wordt. Voor ons zit er één ding in en daarover heerst toch enige angst als ik het debat beluister. In de eerstkomende periode zal het wel goed gaan, maar komt dit qua terugsluis echt weer terug bij de sector waar het geld ook vandaan komt? Daar zullen we in ieder geval alert op zijn en blijven.

Ik vind hetgeen mijn buurman zojuist heeft gezegd heel mooi en daar zou ik me ook bij aan willen sluiten. Uiteindelijk moeten we ook kijken naar de nul, want als we stappen hebben gezet en we zijn zover dat het duurzaam is en de innovatie een beetje weg is, dan moet je het wat ons betreft ook gewoon op nul kunnen zetten. De systematiek is best goed om ook daarna te kijken of je nog een beetje kunt sturen op het wegennet om het wegennet niet dicht te laten slibben. Daar is deze systematiek uiteindelijk ook best voor te gebruiken. Ik kan daar nog heel lang over doordiscussiëren, maar dan is mijn anderhalve minuut volgens mij voorbij, dus ik wil het hierbij laten.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. De doelstelling is natuurlijk dat de transportsector gaat profiteren van de invoering van de Maut. Deze sector mag natuurlijk niet het kind van het rekeningrijden worden. De invoering heeft nog wel heel wat voeten in de aarde. Dat betekent dat we aan de juiste knoppen moeten draaien. 2023 is de invoeringsdatum. We kunnen nog leren van de ervaringen van onze buurlanden.

Gezien de bijdragen van mijn collega's blijkt er een breed draagvlak te zijn voor de invoering van een fonds, dus het is goed om na te denken over hoe we dat precies gaan doen.

Mijn vraag aan de Minister is: wanneer kunnen we het wetgevingsvoorstel tegemoet zien? Is dat nog voor de zomer? Aan welke periode moeten we denken?

Ik vind het prettig dat we via het VAO nog kunnen doorpraten over dit onderwerp.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Von Martels. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Wat GroenLinks betreft is het doel van de vrachtwagenheffing om te helpen transport te verduurzamen. Maar ik hoor toch nog een beetje verschillende doelstellingen. Dan is de vraag eigenlijk: zet je de opbrengst alleen in voor de wegsector of kijk je ook naar andere vervoersvormen en gebruik je de opbrengst ook om de modal shift te stimuleren? Ik hoop heel erg dat de Minister dat in de mogelijkheden meeneemt, in goed overleg met de sector uiteraard.

Dan de MKBA. Eigenlijk zegt de MKBA: hoe meer wegen je erbij betreft, hoe beter de maatschappelijke baten. Dan gaat het om de bredere maatschappelijke baten, zoals gezonde lucht, verkeersveiligheid en minder herrie. Ik hoop echt dat de Minister die maatschappelijke baten concreet meeneemt in het afwegingskader als het gaat om de keuze hoe breed er wordt ingezet op het wegennet. Daar zou ik graag van de Minister meer duidelijkheid over krijgen. Ik vraag daar graag per motie naar.

Dan over de spreiding in de tijd en de spits. De Minister zegt: vrachtwagens rijden de hele dag, dus ook in de spits. Maar als je differentieert naar tijdstip, dan kun je er juist voor zorgen dat er minder in de spits gereden wordt, wat wel degelijk een positieve maatschappelijke baat is. Ten slotte over de tariefdifferentiatie voor zero emissie. Is de Minister bereid om daarover met de Europese Commissie in gesprek te gaan om te zien wat de mogelijkheden zijn?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel. Ik ben blij dat ik politicus ben, want dan kun je je mening gewoon geven. Als politicus ben je niet de bestuurder die moet betalen, en ook niet de bestuurder die het moet uitvoeren. Want ja, dit is toch wel zorgelijk. Ik ben kritisch geweest. Ik heb vragen gesteld. We delen denk ik met elkaar dat dit een zorgvuldig proces moet zijn. Dat deel ik ook met de Minister.

De VVD zegt: we staan voor onze handtekening. Dat betekent dat je dit moet uitvoeren. Maar laten we het wel lean-and-mean doen, en zo beperkt mogelijk. Ik houd mijn hart vast. Ik bespeur dat iedere politieke partij z'n plasje eroverheen wil doen. Je installeert nu een knop. Daar wordt natuurlijk een keer aan gedraaid. Dan moeten ze in de branche maar zien wat ze terugkrijgen en of ze überhaupt nog wat terugkrijgen.

Het is ook een openeinderegeling; er zit geen einde aan. Dat betekent dat het in de jaren doorgaat. En op een gegeven moment zit dat geld, wellicht 600 miljoen tot 900 miljoen, gewoon in de begroting. Dan moet het wel opgebracht worden door de sector. De sector is dan al verduurzaamd en dan moet je nog een keer betalen. Ik zeg dus: als de heffing wordt

ingevoerd, zorg er dan voor dat er een einddatum is als er een bepaald doel is bereikt. Denk daarover na. En als er geld overblijft, of als er geld is, dan moet het in ieder geval naar wegen, infra en onderhoud, en niet naar allerlei andere doelstellingen of allerlei andere sectoren, zou ik zeggen. Maar dank. Mijn zorgen blijven. Ik kijk uit naar de uitwerkingen van de Minister die we deze zomer gaan zien.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra. U bent nog niet klaar, want er is nog een interruptie van de heer Van Aalst. En mevrouw Kröger zie ik ook al lonken.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben in ieder geval blij om te horen dat de VVD nog steeds fel tegenstander is van de vrachtwagenheffing. De heer Dijkstra verwijst naar zijn handtekening onder het regeerakkoord. Nu hebben we natuurlijk gezien dat maatregelen in het regeerakkoord onder druk uiteindelijk zijn bezwaken. Dus kan de transportsector en kan de PVV bij het VAO rekenen op de steun van de VVD om ook dit ter discussie te stellen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Opportunistisch gezien: ja, het regeerakkoord is natuurlijk een tijd geleden gesloten, er wordt hier en daar aan gemorreld en niet alles wordt uitgevoerd. Maar ik wil geen suggestie doen. Laat ik dat niet doen. Maar ja, dit is er wel eentje die ons pijn doet en die wij niet willen. Ik heb met de sector te doen en ik weet gewoon hoe de politiek werkt, hoe Financiën werkt en hoe ze zo meteen gewoon op dit geld gaan rekenen. Dan vind ik het vrij naïef om hier dan heel enthousiast over te zijn, omdat je gewoon weet dat de uitgaven gewoon minder zijn dan je gaat krijgen. In de politiek worden altijd compromissen gesloten. Als het helemaal op de VVD-manier gaat, ja, dan ben ik wel tevreden, maar ik weet gewoon dat wij ook dingen moeten laten. En dit is er eentje van. Ook bij de uitwerking zullen wij niet alles binnenhalen wat wij graag willen. Dan heb ik te doen met de sector.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger gaf aan dat zij haar vraag niet hoeft te stellen. Dat betekent dat we beginnen aan de tweede termijn van de Minister. Ik hoor van haar dat wij daarvoor niet hoeven te schorsen.

De heer Von Martels (CDA):

Heeft de heer Wassenberg geen inbreng in de tweede termijn?

De voorzitter:

Nee, de heer Wassenberg zal geen gebruikmaken van de tweede termijn. We gaan door naar de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun inbreng. Ik ben ook blij dat, een enkele uitzondering daargelaten, er toch wordt ingestemd met het plan van aanpak zoals het voorligt.

De heer Van Aalst vraagt: hoeveel graden levert dit nou precies op? Daarmee vraagt hij een beetje naar de bekende weg, want hij weet natuurlijk ook wel dat ik dit niet kan gaan vertalen naar specifiek een aantal graden wereldwijd. Dat is ook niet de bedoeling en een dergelijke doelstelling is daar niet aan gekoppeld. We doen het echt voor innovatie en verduurzaming. Het gaat dus niet alleen om verduurzaming, maar ook om innovatie van de sector. Het is dus breder, dus je moet ook niet proberen om het alleen te koppelen aan die verduurzaming.

De voorzitter:

De heer Van Aalst heeft daar nog een prangende vraag over.

De heer Van Aalst (PVV):

Wat de Minister hier stelt, is natuurlijk totaal niet correct. In het regeerakkoord is de vrachtwagenheffing onderdeel van de klimaatplannen en de plannen voor de reductie van de CO₂-uitstoot. De Minister zegt nu: dit kan ik niet terugvertalen. U zult wel moeten, want u heeft dit als maatregel gepresenteerd. Ik wil dus van de Minister horen hoe dat nou zit. Ik snap best dat u de cijfers op grond van de uitstoot wereldwijd niet kunt geven. Maar als de regering deze maatregel zo stellig in het regeerakkoord opneemt, mag ik toch verwachten van deze Minister en van deze regering dat ze mij getallen kunnen noemen? Dan wil ik ook weten wat dit oplevert in Nederland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik heb ook helemaal niet gezegd dat er geen relatie is met het klimaat, maar u moet ook niet doen alsof het alleen maar daarvoor is. Want in hetzelfde regeerakkoord waar u graag uit citeert, staat ook dat de terugsluis is voor innovatie én verduurzaming van de sector. Het is dus niet alleen voor verduurzaming. Het effect zal dus afhangen van wat je straks waaraan gaat besteden. We zijn op dit moment nog niet verder dan zes bestedingsrichtingen, dus daarover kan ik nu nog niet veel zeggen. U vraagt nu een soort econometrische zekerheid of waarschijnlijkheid, die dermate brede bandbreedtes heeft dat ze geen enkele zin heeft.

De voorzitter:

In cijfers uitgedrukt: de heer Van Aalst lijkt nog niet voor 100% tevreden.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter, het gaat er juist om dat het níet in cijfers wordt uitgedrukt. Ik zou gewoon keihard willen weten wat het nu waard is. Het is leuk dat we allerlei dingen verzinnen, maar ik wil wel weten wat het dan opbrengt. En als het niks opbrengt, moeten we er een streep door durven te zetten. We hebben het er net al even over gehad dat het theoretisch mogelijk is dat de netto-opbrengst nul is. Ik denk dat dit hele verhaal kansloos en nul is. Maar kom dan met die cijfers! Laat de Minister dit dan gewoon laten zien.

De voorzitter:

De Minister.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit kabinet heeft allerlei ambities. Laat het dan zien! Heb dan de ballen om ze op de tafel te leggen.

De voorzitter:

De Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, voordat ik mijn ballen op tafel ga leggen... We hebben het al over balletje-balletje gehad in het verleden, dus laten we dat niet nog een keer doen.

Nee, de heer Van Aalst overvraagt gewoon. We zijn nu de bestedingsrichtingen aan het uitwerken. De heer Schonis reageert anders. Hij zegt: ik kijk verwachtingsvol uit naar wat er in de MKBA staat over de effecten van de terugsluis. Ook dat kunnen we pas zeggen als we iets meer zicht hebben op wat we nou precies gaan doen in die terugsluis. De heer Van Aalst kan nu zeggen: ik wil het nú weten! Dat kan ik gewoon niet zeggen, want we moeten daar eerst, samen met de sector, een aantal eieren over leggen.

Daarna kun je natuurlijk pas bekijken wat de effecten daarvan zijn. Maar op die MKBA komen we terug. Er is gesproken over tariefdifferentiatie en de heer Schonis vraagt naar dat nultarief. Kunnen we dat niet op een of andere manier nog bespreken? Ik denk dat het goed is als we de aspecten hiervan ook nog een keer goed beschrijven in het vervolg van de tariefdifferentiatie, waarvoor we toch bij u terugkomen.

De heer Von Martels vroeg nog naar de internetconsultatie van het wetsvoorstel. Die komt nog voor de zomer. Dan hebt u dus ook weer nadere informatie. We liggen nog op schema.

Tegen mevrouw Kröger zeg ik: we zullen dus bij de MKBA ten aanzien van de terugsluis ook even moeten bekijken wat er precies in komt. Want anders kun je je MKBA natuurlijk ook niet goed meerekenen. Mevrouw Kröger vroeg, ook in haar eerste termijn: kan dit nou ook niet voor bijvoorbeeld multimodale doelen worden ingezet? Ook hierbij zeg ik: we moeten even afwachten waar we precies op uit gaan komen met de sector binnen die bestedingsrichtingen. U geeft zelf ook aan dat u het belangrijk vindt dat dit in overleg met de sector gebeurt. Ik sluit daarbij zelf op voorhand niet iets uit, maar we gaan er gewoon samen het gesprek over aan.

Mevrouw Kröger komt ook nog een keer terug op het differentiëren naar tijd. We willen in Nederland altijd in één keer alles met alles verbinden; dat is een beetje de Hollandse ziekte. Hier is er uitdrukkelijk voor gekozen om ook aansluiting te zoeken bij wat andere landen doen en bij wat blijkt te werken. Laten we het niet onnodig complex maken. Laten we er gewoon voor zorgen dat het werkt. Als je naar tijd zou willen kunnen differentiëren, dan zou het systeem ongelofelijk veel complexer worden en zou je ook weer allerlei doorrekeningen moeten gaan maken van de economische gevolgen van die vrachtwagens die niet in de spits zouden rijden, et cetera. Daar is dus niet voor gekozen.

Tot slot kom ik bij de opmerkingen van de VVD. De heer Dijkstra zegt: het zou op een gegeven moment op kunnen houden. Daar hebben we het zonet in de eerste termijn eigenlijk ook al over gehad. Als je helemaal op nul zit, heb je ook geen terugsluis meer over. En dat is natuurlijk wel uiteindelijk de bedoeling. Het mag nooit zo zijn dat er een vrachtwagenheffing wordt geïnd en wij vervolgens zeggen: nou, de innovatie en verduurzaming zijn wel klaar, dus de Minister van Financiën kan die bedragen naar eigen inzicht gaan besteden. Dat is uitdrukkelijk niet de bedoeling. Er is op voorhand ook vastgesteld dat het geld teruggaat naar innovatie en verduurzaming. En ik zie voorlopig nog geen sector voor me waar helemaal niets meer te innoveren of te verduurzamen valt.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Minister reageerde op mijn vraag om de modal shift mee te nemen in dat kader over de besteding van die gelden. Maar er blijven eigenlijk twee van mijn vragen onbeantwoord. De eerste was of die bredere maatschappelijke baten kunnen worden meegenomen in de afweging over hoe breed de dekking is van het wegennet waar de heffing gaat gelden. Bij die afweging moeten dus ook expliciet gezonde lucht en verkeersveiligheid meegenomen worden. De tweede vraag is of de Minister bereid is om in gesprek te gaan met de Europese Commissie over de mogelijkheden om een lager tarief of een nultarief voor zero emissie te laten gelden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Laat ik meteen maar met het laatste beginnen. Het heeft niet zo heel erg veel zin meer om op dit moment in gesprek te gaan met de Europese Commissie, want ik merk dat ze daar al bij alles zeggen: daar gaan wij niet

meer over en we gaan niet over ons graf heen regeren. Ik denk dus dat daar toch heel veel een beetje «on hold» staat. Dat blijkt ook uit het feit dat de Commissie heeft gezegd dat ze op dit moment geen opinie geeft over de Duitse voorbeelden. Ik denk dus dat we toch zullen moeten wachten tot er een nieuwe Europese Commissie is. Die nieuwe Commissie zal daar natuurlijk op een gegeven moment wel een antwoord op moeten geven.

Mevrouw Kröger stelde ook een vraag over verbreding van de MKBA. Verkeersveiligheid nemen we al mee. En als we het ook op al die andere aspecten dermate gedetailleerd zouden moeten gaan doen, dan zouden we waarschijnlijk jaren aan het studeren zijn op de vraag welke weg er wel of niet in opgenomen kan worden. Dat is nou juist een van de redenen waarom we dat in goed overleg met de regionale wegbeheerders doen, die ook daarvan een inschatting kunnen maken. We moeten het een beetje praktisch houden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De intenties, de uitspraken en de antwoorden van de Minister zijn goed, maar ik stel even een retorische vraag: wat zijn afspraken met de overheid waard als er zo meteen een nieuw kabinet zit dat zegt: nou, dat is toch een mooie inkomstenstroom? Men kan ook zeggen: we gaan dat bedrag van € 0,15 verviervoudigen, want het vrachtverkeer is zo vies. Het kabinet-Rosenmöller I of iets dergelijks zou dat zo meteen kunnen zeggen, God verhoede het. Maar dat soort dingen gebeuren, want die knop is geïnstalleerd. Dus wat is zo'n afspraak dan waard? En is het dan niet verstandiger om juist dit soort dingen, over percentages, over terugsluis en dergelijke, echt ook in de wet te verankeren? Op die manier weet je zeker dat een nieuw kabinet niet zomaar aan die knoppen kan gaan zitten draaien of aan de systematiek kan gaan tornen.

De **voorzitter**:

Volgens mij zijn retorische vragen overigens vragen waar normaal gesproken geen antwoord op kan of hoeft te komen, maar dat laat ik aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Dijkstra heeft natuurlijk gelijk: ieder volgend kabinet kan alles weer helemaal overhoop halen en kan iedere knop die geïnstalleerd is ook weer weghalen, enzovoort. Wij zullen natuurlijk de principes die we met elkaar delen, zo goed mogelijk in het wetsvoorstel opnemen, zoals we dat ook hier met elkaar hebben besproken. Overigens gaat dit kabinet natuurlijk nog heel lang door, dus maak ik me daar ook nog niet zo veel zorgen over.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan komt hiermee een einde aan de tweede termijn van de Minister. We sluiten dit AO af met het opnoemen van de toezeggingen die zijn gedaan. Maar allereerst deel ik mee dat er een VAO is aangevraagd. De heer Van Aalst zal daarbij de eerste spreker zijn.

Ik kom op vier toezeggingen die zijn gedaan. Mocht het niet helemaal goed zijn, dan hoor ik dat van de Minister of van de Kamerleden.

- De Minister zal de mogelijkheden van een fonds voor de terugsluis van de heffing nagaan. Daarbij is nog wel de vraag op welke termijn we de resultaten daarvan kunnen verwachten.
- Het wetsvoorstel zal voor de zomer van 2019 naar de Kamer worden toegezonden. Daarbij geeft de Minister meer duidelijkheid over de verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

U vroeg wanneer we met de resultaten over de mogelijkheden van zo'n fonds kunnen komen, voorzitter. Dat zou ik wel willen doen voordat we het wetsvoorstel in de internetconsultatie brengen, want anders heeft dat niet zo gek veel zin meer.

De voorzitter:

Goed. Dat gaat over de eerste toezegging. Dat wordt dan dus in ieder geval ook voor de zomer. Ik kom op de derde toezegging.

- De Minister zegt toe na te gaan of er gegevens zijn over de effecten van de vrachtwagenheffing op de verkeersveiligheid. Als dat zo is, informeert zij de Kamer daarover. Het zou fijn zijn om ook daarbij een termijn te horen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik zou aan willen tekenen dat het daarbij gaat om buurlanden, want voor onszelf hebben we natuurlijk SWOV al gevraagd. Laten we dat ook voor de zomer navragen.

De voorzitter:

Voor de zomer.

- Voorafgaand aan de toezending van het wetsvoorstel laat de Minister een MKBA uitvoeren waarin de gezondheidseffecten in dichtbevolkte gebieden worden meegenomen, voor zover de regionale overheden daar informatie over kunnen bieden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, ik kan me niet herinneren dat ik dat zo heb gezegd. Nee. Ik heb juist tegen mevrouw Kröger gezegd dat dat veel te ver gaat. Ik wil gewoon de effecten van de terugsluis meenemen in de MKBA. Dus met deze laatste toezegging ben ik het zeker niet eens.

De voorzitter:

Oké, dan zijn er dus drie toezeggingen en het VAO.

Ik dank de Minister en haar staf, ik dank de Kamerleden voor hun inbreng. Ik dank de griffier voor de ondersteuning. En ik dank de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit debat via internet hebben gevolgd voor hun interesse. Dank u wel.

Sluiting 12.28 uur.