

Vergaderjaar 2017–2018

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 252**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATER-STAAT**

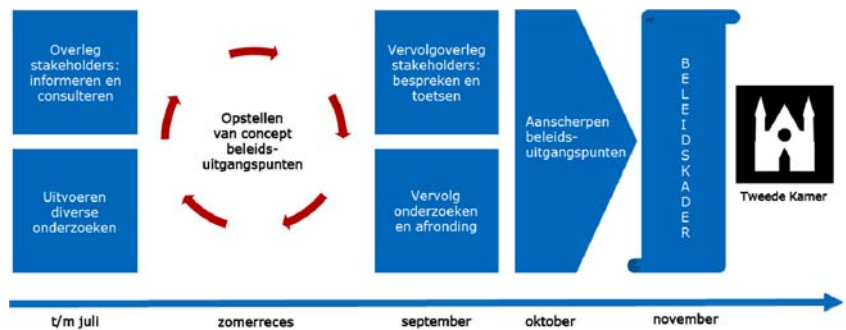
Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juni 2018

Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 6 maart 2018 (Kamerstuk 31 305, nr. 239) streef ik naar een zo spoedig mogelijke invoering van de vrachtwagenheffing. Uw Kamer heeft mij bij motie Sienot c.s. (Kamerstukken II 2017/18, 29 398, nr. 589) verzocht om de internetconsultatie van het wetsvoorstel in 2019 te houden en er naar te streven dat in 2020 bij de parlementaire behandeling onomkeerbare stappen kunnen worden gezet. Daar wordt hard aan gewerkt, met als eerste stap het beleidskader voor de vrachtwagenheffing dat ik nog dit jaar aan uw Kamer aanbied. In het VAO wegverkeer en verkeersveiligheid van 22 maart 2018 (Handelingen II 2017/18, nr. 64, item 4) heb ik toegezegd u regelmatig te informeren over de voortgang. In deze brief ga ik in op de werkzaamheden en het proces om tot het beleidskader te komen.

Het beleidskader bevat de uitgangspunten die onder andere gaan over wie de heffing moet betalen en op welke wegen, hoe het tarief wordt opgebouwd, de aard van de heffing, de werking van het inning- en handhavingssysteem, de verantwoordelijkheid voor de uitvoering en hoe de maatregelen voor innovatie en verduurzaming van de transportsector worden bepaald. Zoals in mijn vorige brief is aangekondigd, maak ik daarbij gebruik van ervaringen uit andere Europese lidstaten en onderzoek ik onder andere de relevante effecten en de eisen aan het heffingssysteem. Ook ben ik in gesprek met de transportsector voor inhoudelijke input enerzijds en de resultaten van onderzoeken te delen anderzijds. Daarnaast heb ik inmiddels de eerste overleggen gehad met een aantal wegbeheerders. Voor hen is met name de keuze relevant voor de wegen waar een heffing moet worden betaald en tot welke effecten dat leidt.

Schematisch ziet de totstandkoming van het beleidskader er als volgt uit:



De volgende onderzoeken voer ik momenteel uit ten behoeve van het beleidskader:

- Internationaal onderzoek naar vergelijkbare heffingen in elf landen (België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Hongarije, Slovenië, Polen, Tsjechië, Rusland, Slowakije). Onderzoeksdooel is kennisopbouw en bijdrage aan beleidskeuzes voor de vrachtwagenheffing.
- Onderzoek naar de tariefhoogte conform de Europese regels (Eurovignetrichtlijn<sup>1</sup>). Om straks het wenselijke tarief te bepalen, is het noodzakelijk de kaders te kennen waarbinnen het tarief kan worden bepaald.
- Onderzoek naar de effecten bij toepassing van verschillende tarieven en verschillende wegen (alleen hoofdwegennet of ook (delen van) onderliggend wegennet). Dit geeft inzicht in de landelijke effecten op:
  - Vervoer: *modal split* (keuze voor andere vervoersmodaliteiten), bestemmingskeuze, efficiëntie (belading), samenstelling wagenpark.
  - Verkeer: routekeuze, afgelegde kilometers, congestie.
  - Globale externe effecten, zoals CO<sub>2</sub>-emissies, verkeersveiligheid en milieu.
  - Effect op de concurrentiepositie van Nederland.
- Onderzoek naar technische- en functionele eisen van het heffingssysteem. Hiervoor wordt onder andere een Architectuur Blauwdruk opgesteld waarin de belangrijkste ontwerpprincipes, de relevante rollen, taken, verantwoordelijkheden en belangrijkste stappen uit het vrachtwagenheffingsproces worden beschreven, conform de kaders die hiervoor gelden (waaronder de EETS-richtlijn<sup>2</sup>). Daarnaast zullen uitgangspuntennotities voor onder andere het registratie- en inningsstelsel, de handhaving en het databeleid worden opgesteld.
- Onderzoek naar de gebruikservaringen met on-board units (OBU's) van de wegvervoersector op het gebied van internationale ritten. Daarbij onderzoeken we de gebruikerservaringen van de wegvervoersector met bestaande on-board units. Tevens willen we achterhalen hoeveel on-board units nodig zijn.
- Onderzoek naar de markt- en organisatiemodellen voor het heffingssysteem. Bij de keuze voor een markt- en organisatie-model gaat het om de vraag wat de markt kan doen en wat de overheid moet doen. In dit onderzoek worden de markt- en organisatie-modellen geïdentificeerd die in het buitenland werken. Die modellen worden vervolgens

<sup>1</sup> Richtlijn 1999/62/EG van het Europees parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen (PbEG 1999, L 187).

<sup>2</sup> Richtlijn 2004/52/EG van het Europees parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer in de Gemeenschap (PbEU 2004, L 166).

beoordeeld op kansen, risico's en toepasbaarheid in de Nederlandse context.

- Onderzoek naar de uitvoering van de publieke taken van het heffingsysteem. Uit dit onderzoek volgt welke taken het beste publiek kunnen worden ingevuld. Vervolgens is de vraag bij welke publieke partijen deze taken belegd kunnen worden.

Daarnaast zal ik samen met de bewindspersonen van financiën de budgettaire vormgeving en verwerking van de vrachtwagenheffing nader uitwerken. In het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is afgesproken dat «de inkomsten van de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming». Dit voorjaar ben ik gestart met de uitwerking hiervan. Uiteraard heb ik ook de transportsector gevraagd om met inzichten en plannen te komen. In overleg met de sector zal ik de komende periode de contouren voor «de terugsluis» uitwerken.

In de zomer zullen op basis van de genoemde onderzoeken en input van stakeholders de eerste conceptbeleidsuitgangspunten worden geformuleerd. Hierbij zal ik onder meer gebruik maken van een afweegkader. In mijn brief van 6 maart 2018 (Kamerstuk 31 305, nr. 239) aan uw Kamer heb ik de doelstellingen van vrachtwagenheffing beschreven. Naast deze doelstellingen zullen enkele criteria worden geformuleerd die behulpzaam zijn bij de afweging van verschillende beleidskeuzen en keuzen voor de inrichting van het systeem. Daarbij denk ik onder andere aan criteria als tijdigheid, kostenefficiëntie, klantvriendelijkheid en toekomstbestendigheid. Dit kader zend ik u voor de zomer toe. Voor de zomer zal ook een aantal onderzoeken worden afgerond. Hierover zal ik u vervolgens ook informeren.

Kort na de zomer zal ik de beleidsuitgangspunten bespreken met de transportsector, de wegbeheerders en andere stakeholders en waar relevant aanpassen op basis van de uitkomsten van deze overleggen. Ook ben ik dan nog in de gelegenheid de inzichten van de onderzoeken die op dat moment worden opgeleverd, daarin te verwerken. Dit leidt tot een integraal beleidskader dat ik voor het einde van het jaar aan uw Kamer wil aanbieden. Dit vormt vervolgens het kader voor het wetsvoorstel en de aanbesteding.

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