

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2630

Vragen van de leden **Visser** en **Bosman** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de berichtgeving over het Vlaamse voornemen om tol te heffen op personenauto's* (ingezonden 18 mei 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 mei 2016).

Vraag 1

Bent u bekend met het NOS-bericht «Vlaamse Minister wil tol heffen op personenauto's, ook uit buitenland» d.d. 15 mei 2016?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat vindt u van de uitspraken van uw Vlaamse collega, de heer Weyts, dat als buitenlandse chauffeurs meebetalen aan de kosten voor Belgische infrastructuur dat dan de verkeersbelasting voor Vlamingen kan worden afgeschaft? Is hier dan geen sprake van een discriminatie van buitenlandse chauffeurs? Geldt het voorstel alleen voor Vlaanderen of ook voor Wallonië?

Antwoord 2

Ik ben vanzelfsprekend niet gecharmeerd van de Vlaamse uitspraken over een kilometerheffing voor personenvoertuigen, maar er zijn nog geen concrete plannen en het is zo ook niet duidelijk hoe Minister Weyts de toekomst van de wegenbelasting wil gaan vormgeven. Discriminatie van buitenlandse chauffeurs is natuurlijk niet toegestaan binnen de EU, dus ik ga ervan uit dat Minister Weyts daar rekening mee houdt. Dit voornemen is enkel Vlaams.

Vraag 3

Deelt u de mening dat Vlaanderen zelf primair aan zet is om de achterstanden in het onderhoud van het Vlaamse wegennet in te lopen en dat het totaal onrechtvaardig is om de rekening bij de chauffeurs uit buurlanden te leggen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Het Vlaamse wegennet is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid.

Vraag 4

Als uw Vlaamse collega, de heer Weyts, deze onzalige discriminerende tolheffing doorzet bent u dan bereid om namens Nederland stappen te zetten in Europa om dit plan tegen te houden? Welke stappen gaat u ondernemen of heeft u al ondernomen? Heeft u al contact gehad met uw Vlaamse collega?

Antwoord 4

Ik heb Minister Weyts begin april 2016 gesproken toen bleek dat niet alle problemen bij de invoering van de kilometerheffing voor vracht vóór 1 april 2016 waren opgelost. Ik zal bij het eerstkomend gesprek met Minister Weyts, dat nog niet gepland is, zeker het onderwerp kilometerheffing agenderen. Voor wat betreft zijn initiatief tot een kilometerheffing voor personenvoertuigen, zijn er zoals gesteld in antwoord op vraag twee nog geen concrete plannen.

Vraag 5

Weet u al welke twee proefprojecten uw Vlaamse collega, de heer Weyts, wil gaan starten en op welke termijn? Bent u bereid om deze proefprojecten ook al tegen te houden?

Antwoord 5

Minister Weyts heeft in een interview aangegeven dat hij «twee proefprojecten in de markt zet(ten), een eerste voor een ... theoretische onderbouw van een en ander», en dit wordt binnen de komende weken gedaan. Uit contact met het Vlaamse Departement voor Mobiliteit en Openbare Werken begrijp ik dat het dossier rond beprijzing van lichte voertuigen vooralsnog in een zeer pril stadium is en dat in eerste instantie sprake is van een onderzoek naar de vraag hoe een dergelijk voornemen kan worden ingebed in het mobiliteitsbeleid.

Vraag 6

Wat is de stand van zaken van de voornemens om het Eurovignet aan te passen? Welke landen zijn nu aangesloten en welke opbrengsten zijn er? Zijn er, naast het Eurovignet en eventuele uitbreiding daarvan, nog andere mogelijkheden om buitenlandse vrachtwagenchauffeurs mee te laten betalen aan het gebruik van infrastructuur? Zo ja, welke en welke consequenties hebben deze?

Antwoord 6

Sinds 1 april 2016 wordt het Eurovignet geheven door vier lidstaten van het Eurovignetverdrag, te weten Nederland, Denemarken, Luxemburg en Zweden. Nederland zet al geruime tijd in op toespitsen van het Eurovignet op schonere vrachtwagens door een verdere differentiatie van de tarieven, zoals ook voorzien in de Eurovignetrichtlijn. Daarvoor is echter unanimititeit vereist. De afgelopen jaren bestond in de Eurovignetgroep geen unanieme steun voor een nieuwe tariefstructuur. Nu België niet langer onderdeel uitmaakt van de landen die het Eurovignet heffen, is dit punt opnieuw geagendeerd voor de bijeenkomst van het Coördinatiecomité van het Eurovignetverdrag die op 24 mei 2016 plaats vindt.

De opbrengst van het Eurovignet, in Nederland de belasting zware motorrijtuigen (BZM), bedraagt voor Nederland in totaal circa € 146 miljoen (2015). Dit bedrag is inclusief het aandeel van Nederland (27,63%) in de opbrengst in 2015 uit de verkoop van het Eurovignet voor vrachtwagens uit derde landen. Voor zover er op specifieke trajecten, zoals de Westerscheldetunnel, tol verschuldigd is ter financiering van infrastructuur, wordt deze mede geheven voor buitenlandse vrachtwagens. Er zijn geen verdere mogelijkheden om buitenlandse vrachtwagens extra te belasten voor het gebruik van Nederlandse infrastructuur.

Vraag 7

Wat is nu de stand van zaken van de invoering van de tolheffing voor vrachtwagens in België? Is er nog sprake van onduidelijkheid, lange wachttijden en niet functionerende kastjes?

Antwoord 7

Uit het laatste contact met TLN begrijp ik dat de grote operationele problemen zoals we die voor en vlak na de invoering van de Belgische kilometerheffing voor vracht op 1 april 2016 zagen, niet meer aan de orde zijn. In individuele gevallen worden eventuele niet-werkende On-Board Units nog vervangen.

Vraag 8

Klopt het bericht dat steeds meer vrachtauto's België mijden om vervolgens door Nederland te rijden? Leidt dit inmiddels tot meer overlast, zowel qua verkeersveiligheid en doorstroming als drukte op rustplaatsen? Zo ja, bent u bereid om hierover het gesprek aan te gaan met uw Vlaamse collega?

Antwoord 8

Ik heb kennisgenomen van de mediaberichten van 10 mei jl. dat de VID tellingen heeft gedaan van het vrachtverkeer op bepaalde routes, waaruit bleek dat een deel van het vrachtverkeer een andere route kiest. Zo wordt eerder van de A4 gebruik gemaakt, omdat dit voor het verkeer naar Antwerpen leidt tot minder kilometers over Belgische snelwegen, dan via de A16. Ook zou het drukker zijn op de Oost-West route (de A67 en de A58) tussen het Roergebied en Antwerpen. Die meting is echter kort na invoering van de kilometerheffing gedaan. Het is te vroeg om vast te stellen of het verkeersbeeld (blijvend) veranderd is. Ook is niet helder in hoeverre hier deels sprake is van autonome groei van het verkeer.

Ik vind het logisch dat de transportsector als gevolg van een nieuwe wegbeprijzing in het buurland de eerste periode bezig is met een optimalisatie van routes, want het blijft natuurlijk een economische afweging tussen het betalen van een tolheffing, versus de extra tijd en brandstof die benodigd is voor het omrijden. Zeker de eerste maanden is sprake van een gewenningsperiode voor de transportsector. Ik zal in mijn eerstvolgende gesprek met mijn Vlaamse collega, dhr. Weyts, zeker het instrument kilometerheffing aan de orde stellen

Vraag 9

Kunt u een laatste update geven van de stand van zaken van de voornemens van Duitsland om ook een discriminerende tolheffing voor personenauto's in te voeren?

Antwoord 9

De inbreukprocedure die de Europese Commissie in juni 2015 is gestart tegen Duitsland betreffende het tolvignet loopt nog steeds. De Europese Commissie heeft in een persmededeling op 28 april 2016 laten weten dat ze het «met redenen omkleed advies» hebben gestuurd naar Duitsland. Duitsland moet nu bepalen of zij zich voegt naar het advies van de Europese Commissie en de plannen aanpast in overeenstemming met het EU recht. Doet Duitsland dit niet, dan kan de Europese Commissie besluiten de zaak voor het Hof van Justitie van de EU te brengen om naleving van het EU recht door Duitsland af te dwingen.

De Duitse regering heeft in 2015 besloten de voorbereiding van de uitvoering van het plan tijdelijk stil te zetten in afwachting van de inbreukprocedure.

Vraag 10

Kunt u deze vragen vóór het volgende Algemeen overleg Transportraad voorzien op 25 mei aanstaande beantwoorden?

Antwoord 10

Ja.