

Vergaderjaar 2019–2020

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 314**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juni 2020

Bij mijn brief van 19 maart 2020 (Kamerstuk 31 305, nr. 310) heb ik u geïnformeerd over hoe ik ben gekomen tot de keuze van het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden zoals opgenomen in het conceptwetsvoorstel dat eerder aan uw Kamer is gestuurd (Kamerstuk 31 305, nr. 293). Tevens heb ik toen twee rapporten gestuurd met de effecten op vervoer en verkeer en verkeersveiligheid. In vervolg op deze brief stuur ik uw Kamer met deze brief enkele rapporten over andere effecten van de vrachtwagenheffing en over de terugsluis. Verder informeer ik u over het onderzoek naar de maatregelen om negatieve effecten op verkeersveiligheid te voorkomen. Tot slot ga ik kort in op het vervolgproces.

**Effecten vrachtwagenheffing**

In mijn brief van 19 maart 2020 heb ik aangegeven dat ik, in navolging van de eerdere effectstudies (Kamerstuk 31 305, nr. 268), onderzoek heb laten doen naar de effecten van de invoering van de vrachtwagenheffing op het wegennet waarop de heffing gaat gelden.

Daarnaast heb ik de effecten in beeld laten brengen van een indicatief adaptief maatregelenpakket voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector dat ik samen met evofenedex, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en Stichting VERN heb uitgewerkt. In de bijgevoegde rapporten is beschreven wat de effecten zijn op de ontwikkeling van het wagenpark (bijlage 1)<sup>1</sup>, het milieu (bijlage 2)<sup>2</sup> en de concurrentiepositie en

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

de economie (bijlage 3)<sup>3</sup>. De verschillende effectstudies zijn samengevat en de effecten zijn van een duiding voorzien (bijlage 4)<sup>4</sup>.

Tevens heb ik de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) laten actualiseren en aanscherpen (bijlage 5)<sup>5</sup> en heb ik een *second opinion* gevraagd op die aangepaste MKBA (bijlage 6)<sup>6</sup>. In deze MKBA is ook gekeken naar de kosten en baten van een indicatief en adaptief maatregelenpakket van de terugsluis. De MKBA voor de heffing levert, net als de vorige MKBA, een negatief saldo op. Ook de MKBA van de terugsluis laat een negatief saldo zien. Ondanks de positieve milieueffecten van de terugsluis (onder andere 1,2 Mton vermindering CO<sub>2</sub>-uitstoot), leidt dit niet tot positieve welvaartseffecten in de MKBA. Hiervoor kunnen meerdere oorzaken worden benoemd. In de uitgevoerde MKBA konden niet alle effecten van de terugsluis volledig meegenomen worden. In de MKBA wordt enkel gekeken naar de effecten van de terugsluismaatregelen over de periode 2023–2038, voor de voertuigen aangeschaft in de periode 2023–2030. Voorts zijn de gemonetariseerde effecten van het verlies van accijnsinkomsten vanwege de overstap van dieselvrachtwagens op elektrisch aangedreven vrachtwagens groter dan de gemonetariseerde effecten van de milieuwinst door verduurzaming van het wagenpark.

Om een beeld te krijgen van hoe deze transitie zich zal ontwikkelen, heb ik het transitiepad van batterij-elektrische en waterstof-elektrische vrachtauto's voor verschillende segmenten voor de Nederlandse markt van 2020 tot 2050 laten schetsen (bijlage 7)<sup>7</sup>. Hierbij is geconcludeerd dat het aannemelijk is dat er bij de start van de vrachtwagenheffing voldoende aanbod zal zijn van emissieloze vrachtauto's. Tevens is gekeken hoe de prijs van batterij-elektrische en waterstof-elektrische vrachtauto's zich ontwikkelt ten opzichte van dieselvrachtauto's.

Daarnaast heb ik tien verschillende wetenschappers op het gebied van logistiek en duurzame mobiliteit gevraagd te reflecteren op de invulling van de terugsluis (bijlage 8)<sup>8</sup>. In het algemeen blijkt uit de wetenschappelijke reflecties dat de auteurs zich op hoofdlijnen kunnen vinden in de voorgestelde maatregelen om de transitie naar een duurzaam vrachtvoersysteem te ondersteunen.

## **Verkeersveiligheid**

In het onderzoek naar de effecten van de vrachtwagenheffing op verkeersveiligheid dat ik eerder aan uw Kamer heb gezonden, werd een theoretische toename van maximaal twee verkeersdoden berekend. Omdat ik het essentieel vind om te voorkomen dat deze toename zich daadwerkelijk voordoet, heb ik laten onderzoeken welke maatregelen hiervoor ingezet kunnen worden (bijlage 9)<sup>9</sup>.

In het aanvullende rapport worden drie oplossingsrichtingen geschetst:

1. Voorkomen: uit een SWOV-studie uit 2018 blijkt dat het aantal slachtoffers veel minder zal stijgen door de vrachtwagenheffing wanneer ook N-wegen in het heffingsnetwerk worden opgenomen: de uitwijk naar het onderliggend wegennet zal dan veel kleiner zijn. Uit de

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>5</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>6</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>7</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>8</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>9</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

- berekening volgt in dat geval een toename van één verkeersdode per twee jaar.
2. Mitigatie van het verwachte negatieve effect: minder gereden vrachtwagenkilometers betekent minder verkeersonveiligheid. Mitigatie van de eerder berekende toename van de verkeersonveiligheid is mogelijk door een vrachtkilometerreductie van circa 2,5%. Daarmee is de verwachting dat het effect op de verkeersveiligheid van de vrachtwagenheffing wordt geneutraliseerd.
  3. Compensatie: negatieve effecten kunnen gecompenseerd worden door te investeren in een veiligere inrichting van weginfrastructuur, bijvoorbeeld via de investeringsimpuls verkeersveiligheid voor het onderliggend wegennet. Maatregelen zoals rijrichtingscheiding op provinciale wegen en verbetering van fietsinfrastructuur in gemeenten kunnen ernstige ongevallen met vrachtauto's voorkomen.

Gezien de uitkomsten van het onderzoek zet ik – als onderdeel van de terugsluis – in op de verbetering van de logistieke efficiëntie, wat resulteert in vermindering van het aantal voertuigkilometers. De inschatting is dat de maatregelen voor verbetering van de logistieke efficiëntie zorgen voor een vrachtkilometerreductie van meer dan 2,5%. Daarmee wordt een afname van verkeersveiligheid voorkomen. De komende maanden zal er een onderzoek worden gedaan naar het verwachte effect van de maatregelen.

In de keuze van het wegennet is rekening gehouden met de verwachte uitwijk: wegen waarop naar verwachting uitwijk met mogelijk negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid plaatsvindt, zijn opgenomen in het heffingsnetwerk. Hoewel met de keuze van het heffingsnetwerk uitwijk dus zoveel mogelijk wordt voorkomen, is een goede monitoring en evaluatie van belang. Mocht uitwijk toch optreden, dan kan op basis van geconstateerde onwenselijke verkeersbewegingen bekeken worden of een onderliggende weg moet worden toegevoegd aan het heffingsnetwerk zodat negatieve effecten op verkeersveiligheid worden voorkomen. Hiervoor heb ik een plan van aanpak laten opstellen (bijlage 10)<sup>10</sup>. Naast de monitoring van uitwijk, zal ik ook een aanpak uitwerken voor de brede opzet van monitoring en evaluatie van de vrachtwagenheffing. Hiertoe heeft het KIM al enige ideeën aangereikt (bijlage 11)<sup>11</sup> die kunnen helpen bij de verdere uitwerking van een aanpak.

### **Vervolgproces**

Zoals ik in mijn vorige brief heb aangegeven, verwacht ik het wetsvoorstel voor de zomer voor advies naar de Raad van State te sturen. Daarnaast ben ik met evofenedex, TLN en Stichting VERN in gesprek over een bestuursovereenkomst. In deze bestuursovereenkomst krijgt ieders betrokkenheid bij de totstandkoming van de terugsluis naar verduurzaming en innovatie vorm en worden de contouren van het indicatieve adaptieve maatregelenpakket van de terugsluis beschreven. Het is de bedoeling dat partijen de overeenkomst voor het zomerreces ondertekenen.

Parallel aan de voorbereiding van de wetgeving, zijn ook al stappen gezet in de voorbereiding van de uitvoering (zie onder meer Kamerstuk 31 305, nr. 272). Daarbij is de taakverdeling van de betrokken publieke uitvoeringsorganisaties (RDW, CJIB, RWS en ILT) verder uitgewerkt, met als doel te komen tot een definitieve en gedetailleerde taakverdeling.

---

<sup>10</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>11</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

Daarover heeft intensief overleg plaatsgevonden. Dat heeft geleid tot het inzicht dat voor een efficiënte uitvoering de eindverantwoordelijkheid zo veel mogelijk bij één uitvoeringsorganisatie moet worden belegd. Op basis dit principe wordt verdere inrichting en aansturing van de uitvoering met de verschillende publieke uitvoeringsorganisaties verder vormgegeven. De inzet is gericht op een vlotte en zorgvuldige implementatie. Het verwerken van deze gewijzigde aanpak vergt tijd.

Over de consequenties hiervan voor de totale planning van de invoering van de vrachtwagenheffing zal ik u dit najaar nader informeren. De start van de vrachtwagenheffing zal in ieder geval niet eerder dan in 2024 kunnen plaatsvinden.

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