

Vergaderjaar 2017–2018

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 239**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 maart 2018

In het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is opgenomen dat in navolging van omringende landen zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming. Met deze brief geef ik invulling aan de toezegging die ik gedaan heb tijdens de begrotingsbehandeling op 29 november 2017 (Handelingen II 2017/18, nr. 28, item 9) om uw Kamer een stappenplan te doen toekomen over de invoering van de vrachtwagenheffing.

### **Doelstelling**

Met de maatregelen beoogt het kabinet de volgende doelstellingen te behalen:

- *Binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor gebruik van de weg*

Zo gaat zowel het binnen- als het buitenlandse vrachtverkeer meer dan nu betalen voor het gebruik van de weg.

- *Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector*

In het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is afgesproken dat 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.

Invoering van een vrachtwagenheffing en de investeringen in innovatie en verduurzaming zullen ook bijdragen aan de in het regeerakkoord (bijlage

bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) opgenomen CO<sub>2</sub>-reductieopgave voor transport en de wens om te komen tot een slim en duurzaam vervoerssysteem.

## Planning

Het kabinet streeft naar een zo spoedig mogelijke invoering van de vrachtwagenheffing. Uit ervaringen in andere landen blijkt dat de doorlooptijd vanaf beleidsontwikkeling, wetgeving, ontwerp, aanbesteding tot en met de implementatie over het algemeen minimaal vijf jaar bedraagt. Dit geldt ook in het geval wordt uitgegaan van bestaande systemen. De belangen voor de markt zijn veelal groot en we zien in het buitenland dat als dit overhaast en niet zorgvuldig wordt uitgevoerd grote risico's optreden (bijv. juridische procedures of te hoge prijs).

Ik streef naar een beoogde invoeringstermijn van vijf jaar. Deze termijn geeft voldoende ruimte om de invoering met de benodigde zorgvuldigheid te laten plaatsvinden, maar tegelijkertijd zal ik mij er voor inzetten dat de invoering niet langer hoeft te duren dan nodig.

Schematisch ziet het traject voor de invoering er als volgt uit:



Om te zorgen voor een efficiënte aanpak kies ik voor een getrechterde besluitvorming. Dit betekent dat ik streef naar een besluitvormingstraject in drie fasen. In de eerste fase worden de beleidsuitgangspunten opgesteld. In de tweede fase zal het wetsvoorstel worden behandeld en de aanbesteding worden voorbereid en in de derde fase zal de gunning en vervolgens de realisatie plaatsvinden. Hieronder licht ik de verschillende fasen nader toe.

### *Fase 1: opstellen beleidsuitgangspunten*

In deze periode werk ik, samen met de Minister en Staatssecretaris van Financiën, de beleidsuitgangspunten voor de heffing uit. Het betreft onder andere de technische uitgangspunten voor het systeem, het geschikte juridische kader, de doelgroep, de uitgangspunten voor de tarieven, op welke wegen de heffing van toepassing wordt en hoe de uitvoering (inning en handhaving) wordt georganiseerd. Daarbij zal ik enerzijds gebruik maken van ervaringen uit onze buurlanden en andere Europese lidstaten. Anderzijds zal ik onderzoek doen naar de effecten op het verkeer, het milieu en de opbrengsten in de Nederlandse situatie. Daarnaast worden in deze fase de verschillende uitvoeringsmogelijkheden onderzocht. In het beleidskader zullen ook de uitgangspunten met betrekking tot het terugsluizen van de opbrengsten naar de vervoerssector worden opgenomen.

Bij het opstellen van de beleidsuitgangspunten ben ik met de transportsector in overleg om enerzijds inhoudelijke input te krijgen en anderzijds de resultaten van de onderzoeken te delen en de totstandkoming van de beleidsuitgangspunten met hen af te stemmen. De beleidsuitgangspunten zullen in de vorm van een beleidskader worden vastgelegd en worden aangeboden aan uw Kamer. Het vormt vervolgens het kader waarbinnen het wetsvoorstel en de aanbesteding worden uitgewerkt.

### *Fase 2: wetgeving en voorbereiding realisatie*

Er is momenteel geen juridische grondslag voor het invoeren van een vrachtwagenheffing. Daarom moet er nieuwe wetgeving worden opgesteld. Dat gebeurt in fase 2. Onderdelen van de voorbereiding van het wetsvoorstel zijn het organiseren van een internetconsultatie en het aanbieden van het wetsvoorstel voor advies aan de Raad van State. Een eerste inschatting is dat het wetsvoorstel medio 2020 aan uw Kamer kan worden aangeboden.

In fase 2 zal ook de realisatie van de heffing worden voorbereid. De systeemarchitectuur zal worden getoetst in de markt en worden aangeboden aan Bureau ICT-toetsing. Ook zal de aanbesteding in deze fase worden voorbereid.

Om tempo te maken zal er een zekere mate van parallelschakeling zijn tussen wetgeving en voorbereiding van de aanbesteding. Hoe dit exact samenloopt, is afhankelijk van de te bepalen marktbenaderingsstrategie en de te kiezen aanbestedingsvorm. Hiervoor is eerst inzicht nodig in de technische uitgangspunten van het systeem en het gewenste markt- en organisatiemodel. Het uitgangspunt is dat geen onomkeerbare stappen in de realisatie (gunning aanbesteding) worden gezet voordat het wetsvoorstel is aangenomen.

### *Fase 3: realisatie en implementatie*

In deze fase zal de aanbesteding worden gegund waarna de realisatie kan starten. Naar verwachting zal het gehele proces van gunning, realisatie en testen zo'n twee jaar in beslag nemen. Ik ga uit van start van de vrachtwagenheffing in 2023.

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