

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

**Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag**
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/243860

Uw kenmerk
2019Z21412

Datum 9 december 2019
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Dijkstra (VVD)
over vrachtwagenheffing.

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de Kamervragen die het lid Dijkstra (VVD) 7 november 2019 heeft gesteld naar aanleiding van het bericht¹ van De Gelderlander "Sint Hubert klimt massaal in de pen om te pleiten voor vrachtwagenheffing" en het bericht² van Brabants Dagblad "vrachtwagenheffing op N264 blijft mogelijk als sluijverkeer toeneemt".

Vraag 1

Bent u bekend met de vele bezwaren van inwoners van het dorp Sint Hubert die een toename van het aantal vrachtwagens vrezen op hun N264 als de vrachtwagenheffing wordt ingevoerd op de provinciale wegen Cuijk-Grave en Oss-Grave?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom is de vrachtwagenheffing niet van toepassing op de N264? Is uitwijkgedrag of sluijverkeer van andere wegen naar de N264 te verwachten?

Antwoord 2

De vrachtwagenheffing wordt ingevoerd op autosnelwegen en op de wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden, als gevolg van een heffing op autosnelwegen. Op de N264 wordt aan de hand van modelstudies en expert judgement geen uitwijkend vrachverkeer van substantiële omvang verwacht. Daarom wordt op deze weg geen vrachtwagenheffing ingevoerd.

¹ De Gelderlander, 23 augustus 2019, <https://www.gelderlander.nl/mill-en-st-hubert/sint-hubert-klimt-massaal-in-de-pen-om-te-pleiten-voor-vrachtwagenheffing-op-n264~a6a05b9d/?referrer>

² Brabants Dagblad, 25 september 2019, <https://www.bd.nl/uden-veghel-e-o/vrachtwagenheffing-op-n264-blijft-mogelijk-als-sluijverkeer-toeneemt~a6f54dbd/>

Vraag 3

Wat zijn de criteria om een vrachtwagenheffing in te voeren op een bepaalde weg? Bij hoeveel vrachtverkeer? Hoe komen leefbaarheid en verkeersveiligheid terug in de keuzes?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/243860

Antwoord 3

Het uitgangspunt is dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en op de wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden, als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Op basis van modelstudies is in beeld gebracht hoeveel uitwijk naar het onderliggend wegennet zal plaatsvinden. In het gesprek met de regio is een toename van 200 vrachtauto's per rijrichting per dag gehanteerd als startpunt van de analyse. De modelstudies zijn afgezet tegen de uitkomsten van overleg met de wegbeheerders en met vertegenwoordigers van de vervoerssector. Zo is per provincie een aantal bijeenkomsten gehouden waarin regionale kennis over het wegennet en de omgeving is opgehaald om te bepalen op welke wegen buiten de autosnelwegen uitwijk aan de orde zou kunnen zijn, of de modelinschattingen plausibel zijn en of er andere redenen zijn om wegen juist wel of niet op te nemen in het heffingsnetwerk.

Ook kunnen bijzondere omstandigheden maken dat een wegvak niet of juist wel moet worden toegevoegd aan het heffingsnetwerk. Zo speelt in het kader van verkeersveiligheid de wegindeling een rol, en is van belang of een weg door of nabij een woonwijk loopt. Dit heeft geleid tot het voorgestelde heffingsnetwerk dat op 26 juni 2019 bij het conceptwetsvoorstel aan uw Kamer is aangeboden.

Vraag 4

Hoe snel kan een aanpassing plaatsvinden en een weg worden toegevoegd aan het netwerk van tolwegen, als blijkt dat toch sluipverkeer ontstaat en de belangen van een gebied of dorp teveel geraakt worden door een toename van vrachtverkeer?

Antwoord 4

Het wetsvoorstel vrachtwagenheffing is op dit moment nog in voorbereiding. In het conceptwetsvoorstel is een regeling opgenomen waarmee in spoedeisende gevallen snel een weg toegevoegd kan worden; zie artikel 29 van de consultatieversie³ van het wetsvoorstel vrachtwagenheffing. Vanaf het moment dat Rijk en regio constateren dat er een spoedeisend probleem is en het toevoegen van een weg de gewenste oplossing is, kan dit binnen enkele dagen worden geregeld. Vervolgens zal de wijziging van het wegennet technisch doorgevoerd moeten worden in de systemen. Ik streef ernaar dit in een zo kort mogelijke periode te doen. In het buitenland wordt hiervoor een termijn van twee tot drie maanden gehanteerd.

Vraag 5

Hoe zit het met omliggende wegen als de N279, de N324 en de N321? Kunt u een kaartje geven waar de heffing van toepassing zal zijn en waar niet?

Antwoord 5

Voor de N279 geldt dat het deel tussen A50 aansluiting Veghel en A67 aansluiting Asten is opgenomen in het heffingsnetwerk.

³ Conceptwetsvoorstel vrachtwagenheffing voor internetconsultatie, Kamerstukken II 2018/19, 31305, nr. 293

Voor de N324 geldt dat het deel tussen A59 aansluiting Oss-Oost en N321 Grave is opgenomen in het heffingsnetwerk.

Van de N321 is het gedeelte tussen de A73 aansluiting Cuijk en N324 Grave opgenomen in de vrachtwagenheffing.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/243860

Een kaartje van het heffingsnetwerk is bijgevoegd in het conceptwetsvoorstel dat ik op 26 juni 2019 met uw Kamer heb gedeeld. Het kaartje van het voorgestelde heffingsnetwerk kunt u vinden op pagina 32 van het conceptwetsvoorstel.

Vraag 6

Welke coördinatie vindt er plaats tussen de wegbeheerder, in casus de provincie Noord-Brabant en het Rijk als het gaat om de tolheffing?

Antwoord 6

In het voorjaar heb ik veelvuldig gesproken en overleg gevoerd met de wegbeheerders en met vertegenwoordigers van de vervoerssector. Zo is per provincie een aantal bijeenkomsten gehouden en is regionale kennis opgehaald van het wegennet waarop de heffing zou kunnen gaan gelden.

Momenteel ben ik in gesprek met de regionale wegbeheerders over de monitoring en evaluatie van het verkeer. Het doel is te komen tot afspraken over de wijze waarop onverwachte uitwijk ten gevolge van de vrachtwagenheffing in beeld wordt gebracht en hoe daarop geacteerd kan worden.

Vraag 7

Zijn er andere dorpen of gemeenten in andere provincies bekend waar bewoners zich zorgen maken over de verkeersveiligheid of een toename van de drukte door vrachtverkeer? Zo ja, welke zijn u bekend? Welke partijen hebben zich gemeld in de consultatie? Welke wijzigingen aan de hand van de inbrengen hebben er plaatsgevonden? Hoe worden mensen op de hoogte gebracht van hoe er met hun inbreng wordt omgegaan?

Antwoord 7

Ja. Er zijn door bewoners uit verschillende delen van het land zorgen geuit over ongewenste effecten van uitwijkend vrachtverkeer. Ik geef hiervan een aantal voorbeelden: vanuit Friesland heeft een inwoner uit Oldeholtpade zorgen geuit. Vanuit Overijssel geldt dit voor Nieuwleusen. Voor Gelderland geldt dit voor Ede. Voor Limburg zijn zorgen geuit voor de regio Venlo en Horst aan de Maas. Vanuit Noord-Brabant zijn zorgen uitgesproken door inwoners van Prinsenbeek en Eindhoven. Vanuit Noord-Holland zijn zorgen in en om Amsterdam geuit. In Zuid-Holland heeft een inwoner uit Noordwijk zorgen geuit en in Utrecht geldt dit voor Baarn en Soest.

Partijen die zich hebben gemeld in de consultatie zijn bewoners, overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Welke wijzigingen in het wetsvoorstel gaan plaatsvinden zal ik aangeven in een verslag dat ik medio 2020 met het wetsvoorstel aan uw Kamer zal aanbieden. In dit verslag wordt aangegeven wat met de inbreng naar aanleiding van de internetconsultatie is gedaan en hoe dit is verwerkt in het wetsvoorstel vrachtwagenheffing.

Diegenen die een reactie hebben ingediend op het conceptwetsvoorstel krijgen bericht zodra ik het wetsvoorstel met het verslag aan uw Kamer heb verzonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/243860

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga