

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Mevrouw C. van Nieuwenhuizen-Wijbenga

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Zienswijze Natuur & Milieu op concept Wetsvoorstel vrachtwagenheffing

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga,

Hierbij ontvangt u de reactie van Natuur & Milieu op de internetconsultatie van het Wetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing (hierna: het Wetsvoorstel). Hieronder vindt u een bespiegeling op hoofdlijnen en vervolgens puntsgewijs onze inbreng ten aanzien van specifieke elementen in het Wetsvoorstel.

Natuur & Milieu is aanjager van duurzaam, efficiënt en toekomstbestendig vrachttransport, waarbij zo min mogelijk schade wordt toegebracht aan het milieu en de leefomgeving. Daarom pleiten wij al jaren voor invoering van een slimme kilometerheffing voor het vrachtverkeer, waarbij oplossingen voor verduurzaming en innovatie sneller binnen bereik komen voor de sector. Wij juichen wij dit kabinetsvoornemen voor invoering van een vrachtwagenheffing dan ook toe. Een kilometerprijs zien we als een effectief instrument ter verbetering van het milieu, de leefbaarheid en de bereikbaarheid in Nederland. We denken dat een heffing waarbij schoon vervoer voordeliger uitpakt dan vervuilendere vervoersvormen een cruciaal instrument is om innovatie en verduurzaming te stimuleren.

Invoering van de vrachtwagenheffing is in onze ogen een noodzakelijke stap in het behalen van de Nederlandse klimaat- en milieudoelstellingen. De huidige systeem motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en het tijdafhankelijke Eurovignet bieden weinig financiële prikkel tot efficiëntie en verduurzaming. De kilometerheffing is juist een stimulans voor een modal shift naar trein en water, zorgt voor een verbetering van de logistieke efficiëntie en bevordert verduurzaming van het wagenpark. Als we bovendien de inkomsten uit de vrachtwagenheffing middels een terugsluis inzetten voor verdere verduurzaming en innovatie in de sector, slaan we twee vliegen in één klap.

Voor het klimaat en de innovatiekracht van de sector is het daarom van groot belang dat de kilometerheffing zo snel mogelijk wordt geïmplementeerd. Voor verduurzaming van het wegtransport is de kilometerheffing namelijk een van de weinige maatregelen met een significant effect op de korte termijn die snel inpasbaar is en geen belemmering voor verdere verduurzaming en vernieuwing op de lange termijn vormt.¹ Andere landen zijn ons bovendien al voorgegaan: België en Duitsland hebben al een kilometerheffing voor vrachtwagens. Laten we voortbouwen op de lessen die daar zijn geleerd en zo veel mogelijk aansluiten bij het beleid in omringende landen. Om te zorgen dat de heffing conform de doelstelling van de minister in

¹ Planbureau voor de Leefomgeving, QuickScan emissiereductie 2020 (2015), https://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/150902Quickscan_Emissiereductie2020_final.pdf

2023 ingevoerd is, moet de aanbestedingsprocedure dus zo snel mogelijk starten en dient de Tweede Kamer dit Wetsvoorstel begin 2020 te behandelen.

Natuur & Milieu steunt een vrachtwagenheffing die zo ingericht is dat het vrachtvervoer versneld schoon en toekomstbestendig zal worden. Het huidige Wetsvoorstel benut echter nog niet alle kansen voor verduurzaming. Wij verzoeken de minister in dat kader bij de verdere uitwerking van het Wetsvoorstel de volgende aanpassingen te doen:

- **Maak een aparte tariefcategorie met een korting voor nul-emissie voertuigen:**

Natuur & Milieu pleit voor een aparte tariefcategorie met een (tijdelijke) korting of vrijstelling voor nul-emissie (waterstof of batterij-elektrische) voertuigen. In het huidige Wetsvoorstel vallen nul-emissie voertuigen in dezelfde tariefcategorie als Euroklasse VI voertuigen met een verbrandingsmotor. Op deze manier worden nul-emissie voertuigen niet gestimuleerd. Dat is opmerkelijk omdat de vrachtwagenheffing juist is bedoeld om verduurzaming te stimuleren. De voorgestelde systematiek lijkt ook niet in lijn met het in november 2018 gepresenteerde Beleidskader, waarin werd aangegeven: *‘Voor zero- emissie (elektrisch) en low emission (hybride) vervoer gaat het laagste tarief gelden.’*

Een aparte tariefcategorie met een korting voor nul-emissie voertuigen sluit naadloos aan op de kerndoelstelling om met de vrachtwagenheffing bij te dragen aan het ‘innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector’. Een aparte tariefcategorie voor nul-emissie voertuigen stimuleert de verduurzaming van het wagenpark, omdat lagere variabele kosten een positief effect hebben op de business case. Wij wijzen er op dat helderheid over de tariefstelling van belang is voor de investeringszekerheid en -beleid bij bedrijven. Bedrijven zullen een investering in een nul-emissie voertuig waarschijnlijk uitstellen zo lang hier onduidelijkheid over is.

Wij wijzen er op dat in Duitsland en Oostenrijker een korting voor nul-emissie voertuigen in gaan voeren ondanks de beperkingen van de huidige Eurovignetrichtlijn. Wij verzoeken de minister aan te sluiten bij het Oostenrijkse systeem. Oostenrijk gaat voor nul-emissie voertuigen een afzonderlijke en laagste tariefcategorie introduceren, waarbij in lijn met de Eurovignetrichtlijn het hoogste tarief niet meer dan een verdubbeling is van het tarief in de laagste tariefcategorie. Wij vragen de minister de mogelijkheden binnen huidige Eurovignetrichtlijn optimaal te benutten. Een lidstaat mag bijvoorbeeld *‘van het voorschrift betreffende een variabele infrastructuurheffing afwijken indien: [...] het tolgeld een externe kostenheffing omvat.’* Zijn bovenstaande mogelijkheden conform de motie Schonis van 19 maart 2019 onderzocht?

Indien de minister vasthoudt aan de in het Wetsvoorstel voorziene tariefindeling verzoeken wij op een andere wijze meer helderheid te geven over toekomstige voordelen voor nul-emissie voertuigen. Bijvoorbeeld door een aankondiging van een korting van ten minste 50%² voor nul-emissie voertuigen zodra de nieuwe Eurovignetrichtlijn in werking treedt of compensatieregeling voor nul-emissievoertuigen die wordt gefinancierd uit de terugsluis, bijvoorbeeld door vermelding daarvan in de toelichting van de Wettekst.

² Het Europees Parlement heeft zich op 25 oktober 2018 al uitgesproken voor een korting van 50% voor nul- emissie voertuigen.

- **Kies een tariefstelling die verduurzaming van het wagenpark stimuleert:**

De tariefopbouw van de vrachtwagenheffing zou ons inziens de overstap op een minder vervuילend of nul-emissie voertuig moeten stimuleren. In het huidige Wetsvoorstel is het beoogde sturingsmechanisme echter onduidelijk. In de toelichting op het Wetsvoorstel is niet aangegeven hoe het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gekomen tot de tarieven in Artikel 7 van de Wettekst. In de huidige tarieventabel zijn de tariefstappen tussen de emissieklassen niet gelijk, waarbij het tariefverschil het grootste is tussen EURO IV en EURO V.

Kan de minister aangeven welke sturing wordt beoogd? Is er bij het opstellen van de tarieven onderzoek gedaan naar het effect van de categorie-indeling en tariefstappen tussen de EURO-emissieklassen op de ontwikkeling van het toekomstige wagenpark, conform de motie Schonis van 19 maart 2019? Is hierbij gekeken naar de huidige samenstelling van het wagenpark en voorziene ontwikkeling tot 2023?

- **Zorg voor een compensatieregeling voor elektrische bestelbussen tussen de 3500 en 4250 kilo:**

Wij wijzen op het belang van het instellen van een speciale compensatieregeling voor elektrische bestelbussen met een gewicht tussen de 3500 en 4250 kilo. De minister en het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat zetten zich in om de opschaling van elektrische bestelbussen te stimuleren. Daarvoor is recent een proef van start gegaan met een tijdelijke ontheffing zodat chauffeurs met een B-rijbewijs een elektrische bestelauto tot 4250 kilo mogen besturen. Voor zwaardere bestelbussen is normaal gesproken een vrachtwagenrijbewijs nodig. Elektrische bestelbussen zijn vanwege het gewicht van de accu's in veel gevallen zwaarder dan 3500 kilo.

Het zwaardere gewicht van elektrische bestelbussen vormt ook een knelpunt bij de invoering van de vrachtwagenheffing. Conform de gepresenteerde Wettekst zal de vrachtwagenheffing van toepassing zijn op alle vrachtovertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3500 kilo. De inzet van elektrische bestelbussen zwaarder dan 3500 kilo wordt vanwege de heffingskosten zodoende onaantrekkelijk in vergelijking met fossiele alternatieven die niet onder de heffing vallen. Vanwege dit ongewenste bijeffect van de vrachtwagenheffing verzoeken wij de minister een compensatieregeling in te voeren voor elektrische bestelbussen tussen de 3500 en 4250 kilo. Deze compensatieregeling kan worden gefinancierd uit de terugsluis.

- **Voer de vrachtwagenheffing voor zo veel mogelijk wegen in:**

Wij zien dat de minister de vrachtwagenheffing wil invoeren voor de meeste snelwegen en een gering aantal overige wegen. Wij wijzen er op dat effectstudies hebben uitgewezen dat invoering van de vrachtwagenheffing op een groter deel van het wegennetwerk beter is voor het klimaat en de verkeersveiligheid en tevens kostenefficiënter is.³ Mede met het oog op

³ Zie diverse effectstudies uitgevoerd in opdracht van het ministerie van I&W, <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2018/11/05/onderzoeken-in-het-kader-van-vrachtwagenheffing>

mogelijk uitwijkgedrag naar provinciale en lokale wegen zonder heffing achten wij het van belang dat het wegennetwerk waarop de vrachtwagenheffing van toepassing is in de toekomst op eenvoudige wijze kan worden uitgebreid.

- **Zorg voor goede procedures om ongewenste effecten tegen te gaan:**

Diverse gemeenten en burgergroepen hebben al zorgen geuit over mogelijke negatieve effecten op provinciale of lokale wegen door uitwijkgedrag van vrachtwagens. Wij vragen ons af welke mogelijkheden lokale overheden, maatschappelijke organisaties en burgers hebben om negatieve effecten op verkeersveiligheid, bereikbaarheid of de fysieke leefomgeving bij het ministerie onder de aandacht te brengen. Wij constateren bovendien dat begrippen als ‘substantiële uitwijk’ en ‘ongewenste situatie’ subjectief zijn. Wij dringen daarom aan op de totstandkoming van een heldere en transparante procedure (onder de spoedregeling), waarbij het duidelijk is welke mogelijkheden er zijn om vermeend uitwijkgedrag te melden, bij wie de bewijslast ligt en welke criteria bepalen of een situatie dusdanig ernstig is dat er snel mogelijk ook een heffing wordt ingevoerd op de betreffende weg. Wij verzoeken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bovendien altijd een nulmeting uit te voeren als gemeenten daartoe een verzoek indienen.

- **Zorg voor echte verduurzamingsmaatregelen in het meerjarenprogramma terugsluis**

Natuur & Milieu steunt de terugsluis naar de sector. Het voornemen om de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing terug te sluisen naar de sector biedt kansen om de aanschaf van emissieloze vrachtwagens en laadinfrastructuur te financieren, waardoor de verduurzaming van de logistieke sector wordt versneld. Natuur & Milieu onderschrijft het belang van de totstandkoming van een fonds waarmee budgettaire zekerheid wordt geboden aan de sector.

Natuur & Milieu pleit voor krachtige verduurzamingsmaatregelen in het meerjarenprogramma terugsluis. Wij merken op dat bij de bestedingsrichtlijn ter bevordering van een duurzaam vervoerssysteem ook de stimulering van biodiesel wordt vermeld. Wij vragen ons af waarom hier specifiek biodiesel wordt genoemd en in hoeverre stimulerende maatregelen voor biodiesel doeltreffend en doelmatig zijn in het kader van de transitie naar zero emissie goederenvervoer in 2050. Vanwege de beperkte beschikbaarheid van duurzame biobrandstoffen zijn wij van mening dat het van belang is te focussen op de opschaling van nul-emissie transport. Wij stellen voor in plaats van biodiesel ‘het stimuleren van volledig hernieuwbare energiedragers’ te gebruiken in de Wettekst.

Daarnaast heeft de verduurzaming van het vervoerssysteem niet alleen betrekking op de technische innovaties en efficiëntie, maar ook op modal shift naar andere vervoermiddelen. Het stimuleren van faciliteiten gericht op multimodaal transport zou daarom (naast het versnellen van niet-fossiel rijden en het verminderen van uitstoot en geluidsoverlast) een van de doelen van de bestedingsrichtlijn ‘Bevorderen duurzaam vervoerssysteem’ moeten zijn.

In het Wetsvoorstel staat tevens dat de minister elke vijf jaar een meerjarenprogramma vaststelt. Deze beleidsagenda van dat programma is gericht op innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Met het oog op de doelstelling om innovatie en verduurzaming te

bevorderen, raden wij aan bij het opstellen van deze agenda naast de drie brancheorganisaties van de wegvervoerssector (Evofenedex, Transport en Logistiek Nederland en de Vereniging Eigen Rijders) ook maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen met kennis en expertise op dit gebied actief te betrekken. De tekst van Artikel 15 lid 1 zou daarom moeten luiden: ‘Ten minste elke vijf jaar stelt Onze Minister in overleg met de vervoerssector, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen een meerjarenprogramma terugsluis vast.’