



• Retouradres: Postbus 3008, 2700 KS Zoetermeer

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat  
t.a.v. Mw. Drs. C. van Nieuwenhuizen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum : 2 augustus 2019  
Ons kenmerk : 19.019/JB/PP/pko

Betreft : Conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing  
Contactpersoon : Paul Poppink (T 088-4567293, E [ppoppink@tln.nl](mailto:ppoppink@tln.nl))

Excellentie,

Op 26 juni 2019 publiceerde het kabinet het conceptwetsvoorstel Vrachtwagenheffing in een internetconsultatie. Onderstaand reageert Transport en Logistiek Nederland (TLN) op dit conceptwetsvoorstel. Wij zijn dé ondernemersorganisatie voor wegtransportbedrijven en logistiek dienstverleners. Onze vereniging telt 5.000 leden, die actief zijn in alle deelmarkten van de sector en ruim 70.000 vrachtauto's in bezit hebben. Bij TLN zijn zowel kleine transportondernemingen lid, als grote logistiek dienstverleners. TLN behartigt de belangen van haar leden: lokaal, regionaal, nationaal en Europees.

De in het conceptwetsvoorstel geïntroduceerde vrachtwagenheffing raakt alle leden uit de TLN-achterban. De wet legt een heffing per kilometer op, wat gevolgen heeft voor de exploitatie van vrachtwagens en de kosten van de inkoop van transportdiensten. Daarnaast krijgen chauffeurs en voertuigeigenaren te maken met allerlei uitvoeringsaspecten van het systeem dat voor de inning van de heffing nodig is. Dat betekent extra handelingen en kans op fouten en daarmee extra administratieve lasten en boetes.

### **Belangrijk voor draagvlak TLN**

TLN beoordeelt de wet Vrachtwagenheffing op een aantal criteria dat bepalend is voor het draagvlak van onze achterban voor de nieuwe heffing:

1. Afbouw van bestaande vaste belastingen: de invoering van de vrachtwagenheffing moet leiden tot variabilisatie van de belastingen en heffingen naar gebruik. Dat betekent dat bestaande vaste belastingen als de BZM en de MRB moeten worden afgebouwd. De MRB is een houderschapsbelasting die alleen op Nederlandse kentekens moet worden betaald. Daarmee heeft de MRB rechtstreeks invloed op de onderlinge

concurrentieverhoudingen binnen Europa. De MRB moet daarom worden afgeschaft voor voertuigen onder de 12 ton totaal toegestane massa (ttm) en voor de andere voertuigen worden verlaagd tot het Europese minimumniveau. Gestreefd moet worden naar volledige afbouw, zodra Europese regelgeving dat toelaat. De BZM (Eurovignet) moet direct geheel worden afgeschaft

2. De opbrengsten moeten beschikbaar zijn voor de terugsluis voor verduurzaming en innovatie bij de heffingsplichtigen: De terugsluis van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing is uitermate belangrijk voor het draagvlak voor de nieuwe heffing in de transportsector. Zonder de terugsluis zou de heffing niet meer zijn dan een lastenverzwaring voor het wegtransport, zonder dat daar enig voordeel van bijvoorbeeld een betere doorstroming van het verkeer tegenover staat. Dat zou onacceptabel zijn. Ten aanzien van de terugsluis is essentieel dat:
  - de opbrengst van de vrachtwagenheffing daadwerkelijk wordt teruggesluisd naar de heffingsplichtigen;
  - de middelen die in enig jaar om welke reden dan ook niet kunnen worden gebruikt, beschikbaar blijven en niet aan andere doelen worden besteed, noch ten prooi vallen aan eventuele bezuinigingen of taakstellingen, noch worden gebruikt ter dekking van gederfde inkomsten als gevolg van gewenst gedrag van de heffingsplichtigen;
  - TLN als vertegenwoordiger van een belangrijk deel van de heffingsplichtigen heeft medezeggenschap over de besteding van de netto opbrengsten. We hebben hier concrete ideeën voor en werken graag mee aan voorbereiding en uitvoering daarvan.
3. Het inningssysteem moet duidelijk, betrouwbaar en gebruiksvriendelijk zijn voor de eindgebruikers: de verantwoordelijkheden van de bij de uitvoering en operatie van de heffing betrokken partijen moeten duidelijk zijn. De kans op problemen bij de introductie van het systeem moet minimaal zijn, bijvoorbeeld door aan te sluiten bij de reeds in de praktijk toegepaste systemen in de ons omringende landen en de lessen die daar geleerd zijn te gebruiken;
4. Zo laag mogelijke systeemkosten: het opzetten en beheren van een systeem voor de uitvoering van de nieuwe heffing zal geld kosten. Deze kosten zullen worden gefinancierd uit de opbrengsten van de heffing. Om zoveel mogelijk van de opbrengsten beschikbaar te hebben voor de verlaging van de vaste belastingen en de terugsluis naar de sector, is het noodzaak dat de eenmalige en jaarlijkse systeemkosten zo laag mogelijk zijn. De berekening van de kosten moet transparant zijn en vooraf goed zijn onderbouwd;
5. Eenvoudige en begrijpelijke tariefstructuur, die aansluit bij die van de omringende landen. Daarnaast moet de structuur zodanig zijn dat de inzet van schone voertuigen wordt gestimuleerd. Indien mogelijk geldt er voor 'zero emission' voertuigen een korting, zonder dat er sprake is van een nultarief. Er kan geen sprake zijn van een differentiatie van de tarieven naar tijd en plaats. Het vrachtverkeer neemt minder dan 8 procent van alle snelwegkilometers voor zijn rekening. Een differentiatie naar tijd en plaats voor die groep zal dus nauwelijks doorstromingseffecten hebben. Bovendien legt zo'n differentiatie een zware hypotheek op de discussie over de noodzakelijke invoering van 'Betalen naar gebruik' bij het personen- en bestelverkeer;
6. Beperkte omvang wegennet: het 'beprijde' wegennet moet niet groter worden dan noodzakelijk. Hoe groter het 'beprijde' wegennet, hoe hoger de lastenverzwaring voor de sector en het bredere bedrijfsleven, hoe groter het effect is op de concurrentiepositie van regio's en ons land als geheel. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het onwenselijk als er door de invoering van de vrachtwagenheffing grootschalige uitwijk

- naar het onderliggende wegennet plaatsvindt. Het wegennet dat onder de vrachtwagenheffing gaat vallen, moet een goede balans zijn tussen deze twee belangen;
7. Solide handhaving, ook van buitenlandse voertuigen: de vrachtwagenheffing betekent een forse lastenstijging voor transportbedrijven. Voor de (internationale) concurrentieverhoudingen is het essentieel dat er streng wordt gehandhaafd en dat eventuele boetes voor buitenlandse voertuigen ook daadwerkelijk kunnen worden geïnd;
  8. Aanwending van gegenereerde data voor optimalisatie en efficiencyverbetering goederenvervoer: het inningssysteem voor de vrachtwagenheffing zal van elke vrachtwagen verplaatsingsgegevens registreren. Deze gegevens zijn te beschouwen als (mede) eigendom van de heffingsplichtige. Op geaggregeerd niveau kunnen ze de sector helpen bij het ontwikkelen en toepassen van innovaties en het optimaliseren van processen. Daarom moeten de verplaatsingsgegevens – in geanonimiseerde vorm – beschikbaar kunnen worden gesteld aan de sector.

## Boordeling wetsvoorstel

### *TLN is positief over de volgende aspecten:*

- Het wetsvoorstel voorziet in invoering van een kilometerheffing en gelijktijdige afschaffing van het Eurovignet (BZM) en verlaging van de tarieven voor de MRB tot het Europese minimumniveau (voor voertuigen > 12 ton ttm). Hiermee wordt voor de gemiddelde vrachtauto het grootste deel van de vaste lasten variabel gemaakt. Tevens betekent een verlaging van de tarieven een verkleining van de concurrentievervalsing ten opzichte van buitenlandse voertuigen;
- Het wetsvoorstel zet in op een systeem dat qua techniek, wegennet en tariefstructuur goed aansluit bij die van de ons omringende landen, België en Duitsland;
- De in het wetsontwerp opgenomen tariefstructuur is eenvoudig en begrijpelijk en sluit aan bij die van België. TLN is het eens met de keuze om geen differentiatie naar tijd en plaats op te nemen;
- Beperkte omvang wegennet: De vrachtwagenheffing vervangt in feite het Eurovignet, ofwel de BZM. De BZM wordt alleen geheven op het Nederlandse snelwegennet. Het wetsvoorstel gaat voor de vrachtwagenheffing uit van het Nederlandse snelwegennet en die wegen van het onderliggende wegennet, waarop op voorhand een uitwijk van het vrachtverkeer te verwachten is. Daarnaast geeft de MvT aan dat monitoring van de daadwerkelijke uitwijk – ook op andere wegen – zal plaatsvinden. Als uit de monitoring blijkt dat na invoering van de vrachtwagenheffing grote uitwijk op een bepaalde weg plaatsvindt, kan deze alsnog onder de heffing worden gebracht. TLN steunt deze lijn, omdat hiermee het ‘beprijste’ wegennet niet groter wordt dan noodzakelijk. De voorgestelde wegen in de bijlage van het wetsvoorstel zijn wat TLN betreft een goede balans tussen de verschillende belangen. TLN vindt dat de wet terecht aangeeft dat wijziging van het beprijste wegennet uiteindelijk met een AMvB wordt vastgelegd. Dit stimuleert zorgvuldigheid bij de afweging;
- Doel terugsluis: Het wetsvoorstel benoemt innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. In de MvT staat dat de ambitie in het ontwerpklimatekkoord om de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met 30 procent terug te dringen, als tussendoel naar het nationale doel om in 2050 de CO<sub>2</sub>-uitstoot met minimaal 95 procent ten opzichte van 1990 terug te dringen, een belangrijke richtinggevende doelstelling vormt bij de uitwerking van de terugsluis. TLN is het er mee eens dat dit het hoofddoel van de terugsluis moet zijn.

Daarmee is niet gezegd dat andere ambities op het gebied van verduurzaming of innovatie niet belangrijk zijn. Reductie van geluidsoverlast en verbetering van de luchtkwaliteit zijn ook belangrijk, maar kunnen 'meeliften' op het hoofdspoor van de CO<sub>2</sub>-reductie in de terugsluis vrachtwagenheffing, via bijvoorbeeld elektrificatie en efficiëntcyverbetering. Van het besteden van de opbrengsten van de vrachtwagenheffing in andere transportmodaliteiten, zoals het spoorvervoer of de binnenvaart kan pertinent geen sprake zijn. Andere modaliteiten hebben hun eigen verantwoordelijkheid om te verduurzamen en te innoveren en daar zelf financieel aan bij te dragen;

- Handhaving buitenlandse kentekens: via de implementatie van de onlangs aangepaste EETS-richtlijn (2019/520/EU) wordt de mogelijkheid gecreëerd om kentekengegevens uit te wisselen tussen verschillende lidstaten voor de handhaving. Lidstaten zijn verplicht hieraan mee te werken. Met de gegevensuitwisseling kan Nederland in dat geval een boete naar de buitenlandse kentekhouder opsturen. De wet maakt mogelijk dat voertuigen waarvan geen NAW-gegevens kunnen worden achterhaald, bijvoorbeeld omdat ze zijn geregistreerd in een niet EU-lidstaat, direct stil kunnen worden gehouden. Op dit laatste punt heeft TLN wel een zorg, die onderstaand is toegelicht.

### ***TLN is kritisch over de volgende aspecten:***

#### **Terugsluis is niet goed geborgd**

Hoewel de doelstelling van de terugsluis in het wetsvoorstel goed is omschreven, is de borging van de terugsluis en de betrokkenheid van de sector daarbij nog niet goed vastgelegd:

- De MvT (prgrf 4.3, p55) geeft aan dat om de budgettaire zekerheid van het beschikbaar blijven van de gelden voor terugsluis te waarborgen, er een fonds op een apart artikel op de beleidsbegroting wordt opgenomen. Dit fonds kent een onbeperkte eindejaarsmarge zodat eventuele niet-uitgeputte gelden beschikbaar blijven voor besteding aan doelen uit het meerjarenprogramma terugsluis. Hiermee is weliswaar geregeld dat eventueel overblijvende gelden voor de terugsluis naar volgende jaren kunnen worden doorgeschoven, maar het risico dat op het fonds wordt gekort voor bijvoorbeeld bezuinigingen of taakstellingen blijft. Eerdere communicatie dit jaar vanuit het kabinet over een vergelijkbaar begrotingsfonds – het Defensiematerieelbegrotingsfonds – wijst er op dat het kabinet budgettaire handelingsvrijheid houdt en dat het budgetrecht van de Tweede Kamer ongewijzigd blijft. Zonder nadere afspraken hierover blijft de beschikbaarheid van de terugsluis dus in feite onzeker, ondanks het instellen van een begrotingsfonds met onbeperkte eindejaarsmarge;
- Het wetsontwerp noemt nergens een periode waarvoor de terugsluis zal plaatsvinden. Dat zou enerzijds kunnen betekenen dat de terugsluis 'oneindig' doorloopt. Anderzijds kan het ook betekenen dat het volgende kabinet het al direct schrapt. TLN begrijpt dat een oneindige terugsluis niet realistisch is, maar vindt dat de terugsluis wel geruime tijd moet zijn gegarandeerd, om de nodige verduurzaming en innovatie daadwerkelijk breed in de sector mogelijk te maken en te steunen;
- Het in gezamenlijkheid vaststellen van de besteding van de terugsluis vereist een goede 'governance' door de minister en de sector. Het wetsontwerp – inclusief de MvT – is hier niet duidelijk over. De tekst van de wet spreekt over 'na overleg met de sector', de MvT doet dat op bepaalde plaatsen ook, maar spreekt op andere plaatsen over 'in overleg met de sector', wat meer recht doet aan de betrokkenheid van de vertegenwoordigers van de heffingsplichtigen.

*TLN wil met het kabinet duidelijke afspraken vastleggen over het beschikbaar houden van de netto-opbrengsten voor verduurzaming en innovatie in de sector. Het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing moet – bijv in artikel 15 - de intentie hiervoor vastleggen en aangeven met welke vertegenwoordigers van de sector van de afspraken over besteding van de terugsluis worden gemaakt. Het noemen van deze partijen in de MvT is onvoldoende. Tevens vindt TLN dat het wetsvoorstel moet vastleggen dat de terugsluis over een periode van minimaal 10 jaar moet plaatsvinden.*

### **Woordbreuk en straf op gewenst gedrag**

Het wetsvoorstel bevat een zeer dubieuze redenering, namelijk dat een compensatie van te verwachten derving van accijnsinkomsten à € 35 – 55 mln per jaar nodig is. Op basis van onderzoek zou te verwachten zijn dat door de vrachtwagenheffing minder kilometers door vrachtwagens worden gereden, wat ten koste zou gaan van de inkomsten uit brandstofaccijnsaccijns. TLN heeft in 2017 ingestemd met de kilometerheffing voor vrachtauto's op voorwaarde dat de opbrengsten worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie in en verduurzaming. Dit is ook zo in het Regeerakkoord benoemd. Nu het kabinet ervoor kiest om op voorhand al enkele tientallen miljoenen euro's uit de opbrengst te gebruiken voor compensatie van een vooralsnog theoretische daling van de accijnsinkomsten, pleegt het kabinet woordbreuk. Bovendien is dit een straf op gewenste gedrag: het is juist van belang dat voertuigkilometers worden gereduceerd.

*TLN vindt dat het kabinet woord moet houden en de terugsluis alleen moet gebruiken voor verlaging van de vaste heffingen en verduurzaming en innovatie in de sector. Dus géén compensatie uit de opbrengsten voor een vooralsnog theoretische daling van de accijnsinkomsten.*

### **Systeemkosten niet goed ingeperkt**

De kosten van het systeem dat voor de inning van de vrachtwagenheffing moet worden opgetuigd zijn fors. Het wetsvoorstel spreekt van eenmalige investeringskosten à € 200 mln en jaarlijkse exploitatiekosten à € 100 – 125 mln per jaar. Het is niet duidelijk waarop deze inschattingen precies zijn gebaseerd. Daarnaast perkt de wet de omvang van deze kosten echter onvoldoende in, door 'onder andere' posten te noemen, die onder de systeemkosten vallen en uit de opbrengsten worden betaald. Omdat dit rechtstreeks ten koste gaat van de beschikbare middelen voor verduurzaming en innovatie is het van belang dat de omvang van de systeemkosten zoveel mogelijk worden beperkt. Daarvoor is nodig dat vooraf helder is welke kostenposten wel en welke niet tot de systeemkosten worden gerekend. Juist ook van de overheid mag worden verwacht dat men hier op een sobere en doelmatige wijze te werk gaat.

*TLN vindt dat de wet de systeemkosten die uit de opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden betaald scherper moet afbakenen en motiveren. De genoemde bedragen moeten beter worden onderbouwd. Daarnaast moet worden geborgd dat de kosten die tot de systeemkosten worden gerekend beperkt en beheersbaar blijven.*

## Zorg over vrijstellingen

- Het wetsontwerp stelt een aantal voertuigcategorieën vrij van de vrachtwagenheffing. Die zijn nu overgenomen uit de bestaande vrijstellingen in het Eurovignet en de MRB (die deels overlappen). Sommige categorieën zijn feitelijk moeilijk te handhaven (bijv. de categorie voertuigen die uitsluitend wordt gebruikt bij aanleg en onderhoud wegen) en kunnen dus ook op de weg voor goederenvervoer worden gebruikt. Daarbij gaat het vooral om landbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid (MMBS'en). Dergelijke voertuigen hebben ten opzichte van vrachtauto's diverse voordelen. Behalve de vrijstelling van MRB en BZM zijn dat onder meer vrijstelling van APK-plicht, vrijstelling van rijbewijsplicht en vrijstelling van tachograafplicht (en daarmee van rij- en rusttijden). In de praktijk worden deze voertuigen regelmatig ingezet voor het vervoer van goederen, wat in feite oneerlijke concurrentie voor het beroepsgoederenvervoer betekent en een gevaar voor de verkeersveiligheid. De invoering van de vrachtwagenheffing voor het reguliere vrachtverkeer versterkt het concurrentievoordeel van landbouwtrekkers en MMBS bij inzet in het goederenvervoer. Dat is onwenselijk en daarom moet de ontwikkeling in de inzet van deze categorieën worden gemonitord, zodat kan worden ingegrepen als het gebruik ervan toeneemt. Daarnaast moeten deze voertuigen onder de vrachtwagenheffing vallen, zodra ze zijn gekentekend. Net als vrachtwagens gebruiken en belasten zij immers ook de openbare weg.
- Het is opmerkelijk dat de betonmixer wordt vrijgesteld, terwijl sommige andere voertuigen zwaarder dan 3,5 t die ook niet zijn ingericht voor het vervoer van goederen, niet zijn vrijgesteld, zoals hoogwerkers, strooiwagens en bergingsvoertuigen. De wet vrachtwagenheffing (incl MvT) maakt niet duidelijk hoe wordt omgegaan met bestaande vrijgestelde categorieën, die zijn opgenomen in de Toepassing Wet Belasting zware motorrijtuigen (19-08-1996 tot heden) en Regeling Vrijstelling in de motorrijtuigenbelasting en de belasting zware motorrijtuigen voor motorrijtuigen voor de wegenbouw (07-10-1999 t/m heden). De opsomming van vrijstellingen voor de vrachtwagenheffing is dus tamelijk willekeurig en zal aanleiding zijn tot menige discussie bij de invoering. TLN stelt voor dat het wetsontwerp op dit punt te verduidelijken.
- Het wetsontwerp legt de werkingssfeer van de vrachtwagenheffing bij voertuigen boven de 3.500 kg ttm. Daarmee vallen reguliere bestelwagens buiten de heffing. Zero Emission bestelwagens kunnen vanwege de geïnstalleerde techniek (m.n. accu's) zwaarder zijn dan 3,5 t en zouden dus wel onder de heffing komen te vallen. Dat zou de marktontwikkeling voor deze voertuigen ten opzichte van conventionele dieselvarianten niet stimuleren. TLN stelt voor om deze voertuigen tot een ttm van 4.250 kg vrij te stellen van de vrachtwagenheffing. Dit naar analogie van de recente vrijstelling van deze voertuigen voor het C-rijbewijs.

*TLN is van mening dat de ontwikkeling in de inzet van niet-gekentekende voertuigen op de openbare weg moet worden gemonitord, zodat kan worden ingegrepen als het gebruik ervan toeneemt. Daarnaast vindt TLN dat deze voertuigen onder de vrachtwagenheffing moeten vallen, zodra ze zijn gekentekend. Net als vrachtwagens gebruiken en belasten zij immers ook de openbare weg. Verder is TLN van oordeel dat het wetsvoorstel consequenter en duidelijker moet worden op het punt van bestaande vrijstellingen BZM en MRB. Tenslotte vindt TLN dat Zero-Emission bestelauto's moeten worden vrijgesteld tot een ttm van 4.250 kg.*

### **Beschikbaarheid data onduidelijk**

Het wetsvoorstel geeft terecht aan dat individuele verplaatsingsgegevens niet langer worden bewaard dan nodig is. De tekst is echter onduidelijk over wat er gebeurt met de gegenereerde geanonimiseerde verplaatsingsgegevens. De tekst lijkt de beschikbaarheid te borgen voor beleidsdoeleinden voor de overheid, waarvoor de gegevens 'aan een ieder' ter beschikking kunnen worden gesteld. Het is niet duidelijk of derden deze gegevens ook mogen gebruiken voor eigen doeleinden, bijvoorbeeld voor het optimaliseren van transportstromen en -ketens.

*TLN vindt dat de wet duidelijk moet maken dat de geanonimiseerde verplaatsingsgegevens onbeperkt mogen worden bewaard en zonder beperking om niet aan de sector ter beschikking kunnen worden gesteld.*

### **Voldoende capaciteit voor stilhouden?**

Hoewel het wetsvoorstel de juiste voorwaarden schept voor een adequate handhaving van voertuigen met buitenlandse kentekens, ligt de achilleshiel bij de capaciteit die de ILT kan leveren om voertuigen die in overtreding zijn daadwerkelijk stil te houden. Gezien de huidige capaciteitsproblemen bij de inspectiedienst, vrezen wij dat dit sluitstuk van een effectieve handhaving vooralsnog onvoldoende is geborgd.

*TLN vindt dat de ILT over voldoende capaciteit moet kunnen beschikken om een geloofwaardige handhaving – met een hoge ervaren pakkans – te effectueren.*

### **Geen wegen waaraan al is meebetaald**

TLN kan zich goed vinden in de contouren van het voorgestelde wegennet. Er is echter een weg opgenomen, waaraan door het bedrijfsleven in een eerder stadium al is meebetaald. Het betreft de A37 (Hoogeveen-Duitse grens) die in 2008 is verdubbeld en waaraan – naast de regio – ook door het bedrijfsleven is meebetaald. Het is principieel niet juist dat op deze weg vrachtwagenheffing wordt geheven, aangezien deze ook door het bedrijfsleven wordt opgebracht. Zo betaalt het bedrijfsleven in feite twee keer aan deze weg.


Een ander punt van kritiek is het opnemen van de Weststadweg en de Bovensteweg bij Oosterhout. Kennelijk acht het ministerie de kans op uitwijk groot, omdat deze weg de kruising A59-A27 zou afsnijden. TLN constateert dat deze 'alternatieve route' slechts 2 km korter is dan de route over de snelweg. Dat zou een gemiddelde besparing per rit opleveren van niet meer dan 30 cent. Daartegenover staat dat de alternatieve route 4 verkeerslichten en een rotonde kent, waardoor de route niet alleen langer duurt, maar al snel duurder uitpakt. Alleen al de extra diesel die nodig is om bij de rotonde en de verkeerslichten op te trekken, is duurder dan de bespaarde vrachtwagenheffing (het optrekken met een zware vrachtwagen van 0 tot 80 km/u kost ongeveer 1 liter diesel). Met andere woorden: volgens TLN is de kans op uitwijk op deze route nihil. Dat is van belang, omdat de route de toegangsweg is tot de bedrijventerrein Weststad II en III. Op deze terreinen zijn veel transport-intensieve bedrijven gevestigd, waaronder diverse logistiek dienstverleners. Door deze route op te nemen in het vrachtwagenheffing-netwerk, worden feitelijk al de vrachtwagenbewegingen van en naar de bedrijven belast, waardoor zij onevenredig zwaar worden getroffen door de vrachtwagenheffing. TLN vindt dit onredelijk en pleit voor het uitzonderen van deze weg voor de vrachtwagenheffing.

*TLN vindt dat de A37 tussen Hoogeveen en de Duitse grens en de Weststadweg – Bovensteweg bij Oosterhout (A27 aansluiting Oosterhout - A59 aansluiting Made) van de vrachtwagenheffing moeten worden uitgezonderd.*

### **Tenslotte**

TLN vertrouwt erop dat het kabinet bij het definitieve wetsvoorstel tegemoet komt aan bovengenoemde kritiek. Uiteraard zijn wij van harte bereid om met het kabinet samen te werken om te komen tot een gedragen invoering van de vrachtwagenheffing. Dat is niet alleen van belang bij het tot stand brengen van het wettelijk kader waarop bovenstaande reactie betrekking heeft, maar zeker ook bij het inrichten van het inningssysteem, alle procedures die daarbij horen en de vormgeving van en besluitvorming over de terugsluis. TLN deelt graag de inzichten uit de vervoerspraktijk en de ervaringen – positief en negatief – die haar leden hebben opgedaan bij de invoering van vergelijkbare systemen in andere landen.

Hoogachtend,



Elisabeth Post  
Voorzitter