

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 327

Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 april 2021

Bij brief van 29 juni 2020 (Kamerstuk 31 305, nr. 314) heb ik u geïnformeerd over een aantal onderzoeken en de stand van zaken met betrekking tot de Vrachtwagenheffing.

Zoals in deze brief aangekondigd, stuur ik uw Kamer de uitkomst van twee aanvullende onderzoeken. Het betreft twee rapporten over de te verwachten effecten van de maatregelen voor verbetering van de logistieke efficiëntie en over de verkenning naar dynamisch laden van elektrische vrachtwagens door middel van zogeheten Electric Road Systems. Beide onderzoeken zijn uitgevoerd in het kader van de 'terugsluis': het inzetten van de netto-opbrengsten van de Vrachtwagenheffing voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Tevens informeer ik uw Kamer over het vervolg van de Vrachtwagenheffing.

Onderzoek effecten van maatregelen voor logistieke efficiëntie

In het onderzoek naar de effecten van de Vrachtwagenheffing op verkeersveiligheid dat eerder aan uw Kamer is gezonden, is een theoretische toename van maximaal twee verkeersdoden berekend door de SWOV. Dit heeft te maken met het mogelijke uitwijkgedrag van vrachtwagenchauffeurs naar wegen waar geen vrachtwagenheffing geldt. Omdat ik het essentieel vind om te voorkomen dat deze toename zich daadwerkelijk voordoet, heb ik zoals in voorgenoemde brief aangekondigd, onderzoek laten doen naar de verwachte effecten van de maatregelen voor verbetering van de logistieke efficiëntie (Bijlage 1)¹. Een toename van de logistieke efficiëntie heeft een reductie van het vrachtvervoer over de weg als gevolg, wat positieve effecten heeft op de verkeersveiligheid en bijdraagt aan vermindering van emissies en congestie. Zoals in de brief van juni 2020 gemeld, heeft de SWOV berekend dat een kilometerreductie van vrachtwagens ter grootte van circa 2,5% nodig is om het berekende effect op de verkeersveiligheid van de Vrachtwagenheffing te neutraliseren. Op basis van het onderzoek naar logistieke efficiëntie kan geconcludeerd worden dat deze reductie gerealiseerd kan worden door de voorgestelde terugsluismaatregelen op het gebied van de logistieke efficiëntie.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Verkenning Electric Road Systems

In het kader van de transitie naar duurzaam wegtransport is een verkenning uitgevoerd naar dynamisch laden van elektrische vrachtwagens door middel van zogeheten Electric Road Systems (ERS) (Bijlage 2)². ERS is een verzamelnaam voor verschillende technologieën waarbij voertuigen tijdens het rijden stroom kunnen afnemen vanuit de weginfrastructuur om elektrisch te kunnen rijden en waarmee de batterijen van deze voertuigen kunnen worden opgeladen. In Duitsland wordt de technologie momenteel al op kleine schaal in de praktijk beproefd. Er is onderzocht in hoeverre toepassing van ERS binnen het wegvervoer voor de Nederlandse situatie een aantrekkelijke optie is om bij te dragen aan het halen van de klimaatdoelstellingen. Hiertoe zijn diesel- en LNG-voertuigen vergeleken met batterij-elektrische voertuigen met een brandstofcel, met een omvangrijke batterij, met voeding middels een bovenleiding en met een diesel-hybride variant hiervan. De conclusie van de studie is dat dynamisch laden met een bovenleiding potentieel heeft om bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen van Nederland, net als andere duurzame oplossingen voor het wegvervoer, en dat er op dit moment nog teveel onzekerheden zijn om een voorkeur voor een van de concepten uit te spreken.

Planning

Zoals u weet, heb ik voor de zomer van 2020 het wetsvoorstel Vrachtwagenheffing voor advies aangeboden aan de Raad van State. Inmiddels is het Nader Rapport voorbereid en het wetsvoorstel in lijn daarmee aangepast. Besluitvorming hierover is aan een volgend kabinet, evenals besluitvorming over het sluiten van een bestuursovereenkomst terugsluis. Met die bestuursovereenkomst wordt beoogd om, met aan het wetsvoorstel verbonden, afspraken te maken met de drie sectorpartijen (evofenedex, TLN en VERN) over het inzetten van de netto-opbrengsten van de Vrachtwagenheffing voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.

In de afgelopen jaren is, parallel aan het voorbereiden van het wetsvoorstel, ook gewerkt aan het voorbereiden van de uitvoering van de Vrachtwagenheffing. Zodra het wetsvoorstel is aangenomen, kan gestart worden met de realisatie. De werkzaamheden in de realisatiefase omvatten onder meer het verrichten van aanbestedingen, het bouwen, integreren en testen van ICT-systemen, het inrichten van de uitvoeringsorganisatie en ketensamenwerking, het contracteren en accrediteren van dienstaanbieders en het voorlichten van gebruikers. De terugsluismaatregelen worden parallel aan het heffingstelsel voorbereid, zodat beide gelijktijdig in werking kunnen treden.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

In de realisatiefase zijn twee belangrijke stappen te onderscheiden, te weten de voorbereidingen voor de aanbestedingen en het aanbestedingstraject tot en met gunning (circa 1,5 tot 2 jaar) en vervolgens de realisatie van systemen en diensten, inclusief testen hiervan (circa 2 tot 2,5 jaar). Op basis van de huidige inzichten zal de start van de Vrachtwagenheffing circa vier jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel kunnen plaatsvinden.

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