

Vrachtwagenheffing

Aan de orde is het **VAO Vrachtwagenheffing (AO d.d. 06/03)**.

De **voorzitter**:

Aan de orde is het VAO Vrachtwagenheffing. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom, evenals de Kamerleden en de kijkers thuis. Er hebben zich acht leden aangemeld om een bijdrage te leveren van twee minuten. Ik geef allereerst het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.



De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met mijn motie. Die is duidelijk en helder en zal leiden tot een hoop kleur bekennen van deze Kamer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- de opbrengsten van de vrachtwagenheffing niet in hun geheel zullen terugvloeien naar de transportsector;
- de vrachtwagenheffing daarmee een nieuwe belasting is die de transportsector extra belast;

van mening dat:

- deze vrachtwagenheffing de transportsector ernstige schade toebrengt;
- deze vrachtwagenheffing tot baanverlies in de transportsector zal leiden;
- deze vrachtwagenheffing de Nederlandse economie verzwakt;

verzoekt de regering de invoering van de vrachtwagenheffing direct stop te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 274 (31305).

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat biedt mij nog wat ruimte voor enkele woorden na de motie. Deze vrachtwagenheffing wordt de transportsector als een wortel voorgedrukt. Niet alleen de logistieke sector, maar ook al die kermisexploitanten die hieronder zullen gaan vallen. Deze vrachtwagenheffing zou "een geweldige stap zijn voor innovatie en duurzaamheid". Nou, voorzitter, daar is natuurlijk helemaal niets van waar. De

heffing werkt juist averechts op de gewenste innovatie, want in de plaats van mooie beloftes krijgt de transportsector straks een enorme molensteen om zijn nek. De kosten zullen namelijk enorm zijn voor de sector. Niet alleen kosten de implementatie en het onderhoud al honderden miljoenen; de sector moet ook zelf gaan opdraaien voor de verloren accijnzen.

Tot slot staat nog niet eens de hoogte van het tarief van de vrachtwagenheffing vast. Ze houden de sector nu vijftien cent voor, maar er is geen enkele belofte die voorkomt dat dat tarief nog flink omhoog zal gaan. En wat heb je dan? Een elektrische vrachtwagen, die 100 km kan rijden voordat die weer dertien uur moet opladen? Die hele verduurzaming is de zoveelste groene leugen die dit kabinet het Nederlandse bedrijfsleven door de strot duwt. Daarom vraagt de PVV uitdrukkelijk steun voor deze motie, om deze financiële ramp voor de transportsector te voorkomen. De VVD heeft inmiddels gemeld, openlijk tegen de vrachtwagenheffing te zijn. Nou, dat kan de VVD laten zien door onze motie vandaag te steunen. Komt u maar eens op voor onze logistieke helden, in plaats van de walgelijke klimaatagenda van D66 uit te voeren.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik zei net dat er acht sprekers waren, maar het zijn er zes. De heer Von Martels en de heer Laçin zijn wel aanwezig, maar maken geen gebruik van de mogelijkheid om hier een bijdrage te leveren. Ik geef daarom het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Een drietal moties, dus ik ga snel van start. De eerste motie: duurzaam systeem vrachtwagenheffing.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de vrachtwagenheffing een flinke investering vergt in techniek en regelgeving;

overwegende dat in de toekomst mogelijk meer categorieën voertuigen onder een regime van betalen naar gebruik gaan vallen;

verzoekt de regering om te onderzoeken hoe er bij de keuze voor techniek en regelgeving een toekomstige uitbreiding van het systeem naar meer soorten voertuigen mogelijk blijft, zonder dat dit conflicten oplevert met de compatibiliteit met de in onze buurlanden gebruikte systemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Stoffer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 275 (31305).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in overleg met lokale overheden wordt besloten op welke wegen de vrachtwagenheffing van toepassing zal zijn;

overwegende dat door een vrachtwagenheffing op snelwegen vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet kan uitwijken;

overwegende dat dit gevolgen heeft voor zowel de veiligheid, congestie en bereikbaarheid in steden en dorpen, als de luchtkwaliteit rond lokale wegen;

verzoekt de regering om in het afwegingskader voor de besluitvorming over op welke wegen de vrachtwagenheffing van toepassing zal zijn, ook congestie, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit mee te nemen als criteria,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 276 (31305).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
En tot slot.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat is afgesproken de opbrengsten van de vrachtwagenheffing in te zetten ter verduurzaming van het vrachtverkeer;

overwegende dat verduurzaming zowel betrekking heeft op de technische innovaties van vrachtwagens en logistiek, de transitie naar emissieloos, als de modal shift naar andere vervoermiddelen;

verzoekt de regering om, in overleg met de transportsector, ook de mogelijkheden van een modal shift naar andere vervoermiddelen te betrekken bij het bepalen van de besteding van de baten uit de vrachtwagenheffing,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 277 (31305).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Merci. Dan geef ik het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u, voorzitter. Wij hebben een goed algemeen overleg gehad. Meninge n zijn gedeeld en we zijn er nog lang niet. De vrachtwagenheffing vergt echt een uitwerking. Aan die uitwerking wil ik wat kleur geven.

Ik heb eerst nog een vraag aan de minister. De transportsector en ook andere hebben zich geroerd. Financiën voorziet gederfde accijnsinkomsten. Als er misschien minder gereden gaat worden, levert dat misschien wat minder accijns op op diesel. Dat willen ze dan verrekend zien. Het gaat om iets van 30 tot 55 miljoen. We weten nog niet hoe zeker dat is. Dat is één: kunnen we dat monitoren? En twee, kunt u het gesprek aangaan met uw collega van Financiën over de vraag of het eerlijk is om het op die manier te doen? Als het anders kan, dan zien we dat graag, want dan blijft er meer geld over voor verduurzaming en innovatie. Nu worden ze eigenlijk gestraft daardoor.

Dan heb ik één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het regeerakkoord invoering van een Maut afgesproken is, die teruggestuurd wordt via een verlaging van de autobelasting en gelden voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector;

constaterende dat dit wetsvoorstel nog niet naar de Kamer gezonden is;

overwegende dat een concurrerende vervoerssector net als verduurzaming voor Nederland van onmisbaar belang is;

overwegende dat het daarbij van belang is dat de heffing behapbaar en betaalbaar blijft voor de sector;

verzoekt de regering te onderzoeken hoe de verhouding tussen verlaging van de autobelasting en de middelen voor innovatie en verduurzaming vast te leggen is op 50%/50%,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Remco Dijkstra en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 278 (31305).

Er is een interruptie van de heer Van Aalst. Gaat uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor mijn collega Dijkstra zeggen dat hij het allemaal vervelend vindt dat hij dit vast heeft gelegd in het regeerakkoord. Dat heb ik hem ook tijdens het AO horen zeggen. Dat de VVD de transportsector inmiddels in de kou heeft laten staan, hebben we nu gezien. Maar wat gaat u nu precies doen met uw motie? U voert eigenlijk gewoon rekeningrijden in.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, dat expliciet niet. Het staat ook in het regeerakkoord dat wij dat niet doen. Dat had u kunnen lezen. Wat wij wel doen, is een vrachtwagenheffing invoeren waar ik inderdaad wat buikpijn van heb — laat ik het zo zeggen — omdat ik vind dat die ook moet zorgen voor minder files en transportbewegingen, en voor milieuwinst. Dat is niet het geval, maar de Maut komt er. Dat is de afspraak. De komende week ga ik u proberen te overtuigen, want u staat langs de zijlijn. U wilt het helemaal niet. Ik neem mijn verantwoordelijkheid. Ik slik ook iets wat ik eigenlijk niet wil, maar ik probeer er dan het beste ervan te maken. Ik ben daar eerlijk in. Ik wil u ervan overtuigen om dat ook te doen, want als u de transportsector werkelijk wilt helpen, dan zou uw naam onder deze motie moeten staan. Ik vind het razend zonde dat dat deze keer niet gelukt is, maar ik heb er nog een week de tijd voor.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is bizar dat u nu met een halfbakken oplossing wilt komen. U kunt de transportsector ontlasten door gewoon voet bij stuk te houden, u niet te laten gijzelen door het D66-beleid en u nu duidelijk uit te spreken dat u achter de transportsector staat. Dat betekent geen rekeningrijden voor de vrachtwagens invoeren, want u ziet de bui natuurlijk allang hangen: als dit nu eenmaal voor de transportsector ingevoerd is, dan gaat dat binnenkort voor heel Nederland, voor alle automobilisten gelden. U weet donders goed dat dit niets op gaat leveren voor de transportsector. Dat hebben we met elkaar vastgesteld in het AO. Dat moet de heer Dijkstra toch met mij eens zijn?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Er zijn een aantal nadelen. Die hebben wij eerder gewisseld tijdens het algemeen overleg. Een van de voordelen is dat buitenlandse chauffeurs gaan meebetalen voor het weggebruik in Nederland. Ik denk dat dat wel goed is. Het tweede is dat dat geld hopelijk en zo veel mogelijk ten goede komt aan de transportsector in de zin van een verlaging van de autobelasting, zoals de motorrijtuigenbelasting, maar ook richting innovatie. Ik denk dat dat een goede zaak is.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik graag het woord aan de heer Wassenberg van de Partij voor de Dieren.



De heer Wassenberg (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb drie moties. Ik maak het de minister makkelijk, want voor mijn eerste motie vraag ik alleen een uitspraak van de Kamer, dus geen handeling van de minister.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de productie van biobrandstoffen veelal gepaard gaat met het vernietigen van ecosystemen, aangezien regenwouden, savannes en natuurlijke graslanden plaats moeten maken voor de productie van deze brandstoffen;

constaterende dat wetenschappers ervoor waarschuwen dat er bij de productie en het gebruik van biobrandstoffen meer CO₂ vrijkomt dan het bespaart;

overwegende dat het gebruik van biobrandstoffen om deze reden niet bijdraagt aan de verduurzaming van het vrachtvervoer;

spreekt uit dat het gebruik van biobrandstoffen afkomstig van voedselgewassen niet aangemerkt kan worden als een verduurzaming van het (vracht)verkeer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 279 (31305).

De heer Wassenberg (PvdD):

Mijn tweede motie vertoont enige gelijkens met de eerste als het gaat om de constatering en de overweging, maar wees niet bang, ik ga niet twee keer dezelfde motie voorlezen. Er zit wel enige variatie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de productie van biobrandstoffen veelal gepaard gaat met het vernietigen van ecosystemen, aangezien regenwouden, savannes en natuurlijke graslanden plaats moeten maken voor de productie van deze brandstoffen;

constaterende dat wetenschappers ervoor waarschuwen dat er bij de productie en het gebruik van biobrandstoffen meer CO₂ vrijkomt dan het bespaart;

overwegende dat het gebruik van biobrandstoffen om deze reden niet bijdraagt aan de verduurzaming van het vrachtvervoer;

verzoekt de regering de verduurzamingsgelden niet in te zetten voor verduurzaming door het gebruik van biobrandstoffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 280 (31305).

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Mijn laatste motie, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de invoering van de vrachtwagenheffing op het gehele wegennet duurzamer, eerlijker, veiliger, gezonder en goedkoper is dan beperkte invoering;

van mening dat de verwachte toename van drie verkeersdoden per jaar bij beperkte invoering van de vrachtwagenheffing niet te rijmen is met de doelstelling van het kabinet om te komen tot nul verkeersdoden per jaar;

constaterende dat vrachtwagens niet alleen op snelwegen, maar ook op lokale wegen schadelijke stoffen uitstoten;

verzoekt de regering de vrachtwagenheffing toe te passen op het gehele Nederlandse wegennet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Wassenberg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 281 (31305).

De heer **Wassenberg** (PvdD):
Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Schonis van D66.



De heer **Schonis** (D66):

Voorzitter, dank u wel. Met vrachtwagenheffing krijgt de vrachtwagensector straks een behoorlijke voorsprong op innovatie en verduurzaming. D66 is ontzettend blij en van mening dat we hier zo snel mogelijk mee aan de slag moeten gaan. Tegen meneer Van Aalst, die bij het AO zei dat deze regeling desastreus was, zou ik eigenlijk willen zeggen: nee meneer Van Aalst, deze regeling is genereus, want hoeveel regelingen kent u waarbij de opbrengst een-op-een naar een sector terug gaat vloeien; u zou er blij mee moeten zijn.

De voorzitter:

Ik wil u wel vragen om niet het debat te gaan herhalen. Dit is een vorm van uitlokking, dus ik geef de kans aan de heer Van Aalst om zijn reactie te geven. Dan wil ik u vragen om weer verder te gaan met uw betoog. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Van D66 weten we natuurlijk de kritiek op het rekeningrijden, dus dat verbaast me in die zin niet. Maar meneer Schonis zou eerlijk moeten zijn en moeten uitleggen dat er zo meteen geen cent meer overblijft voor de transportsector. Mensen nu blij maken met een dood vogeltje is niet zo chic. Dat zou u misschien niet moeten doen. Het is gewoon schandalig wat u nu aanvoert.

De voorzitter:

Dank u wel. Nogmaals, we gaan het debat niet overvoeren en ik wil u vragen verder te gaan met de rest.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Ik dank de heer Van Aalst voor het compliment. U heeft zelfs een terecht punt: natuurlijk moeten die gelden wel voor verduurzaming worden gebruikt. Daar gaat mijn motie over en die zal ik nu even voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de inkomsten uit de vrachtwagenheffing in overleg met de sector worden teruggesluisd naar deze sector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming: de terugsluis;

overwegende dat het wetgevingstraject voor invoering van de vrachtwagenheffing moet leiden tot een afsprakenkader over de wijze waarop deze terugsluis wordt vormgegeven;

verzoekt de regering om bij de voorbereiding van het wetsvoorstel te onderzoeken op welke wijze de gelden beheerd kunnen worden, zodat deze gelden beschikbaar blijven voor besteding aan doelen die in overleg met de transportsector worden bepaald,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis, Van der Graaf en Von Martels. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 282 (31305).

Ik wil u de kans geven om een vraag te stellen over de motie, maar nogmaals, niet om het debat verder te gaan herhalen.

De heer Van Aalst (PVV):

De heer Schonis van D66 dient nu een motie in om de innovatie en de verduurzaming te bevorderen. Het was jammer dat men naderhand niet aanwezig was bij al die transportondernemers.

De voorzitter:

Uw vraag is?

De heer Van Aalst (PVV):

Want zij waren volledig helder en zeiden heel duidelijk: de vrachtwagenheffing komt in 2023; als u nu nog verwacht dat de transportsector ook nog maar enige investering gaat doen in innovatie voordat het potje vrijkomt, heeft u het mis. Dus ...

De voorzitter:

Uw vraag is?

De heer Van Aalst (PVV):

... als u iets wil met innovatie, is meneer Schonis het dan met mij eens dat dit desastreus is voor de door zijn partij o zo geliefde innovatie?

De heer Schonis (D66):

De motie roept juist de minister op om zo snel mogelijk met dat potje te komen en op een goede manier die gelden in te zetten. En nee, het is dus niet desastreus, meneer Van Aalst, maar het is een genereuze regeling.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie voor haar bijdrage.



Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. De ChristenUnie steunt de invoering van de vrachtwagenheffing en is blij dat de voorbereidingen voor het wetsvoorstel op schema liggen.

Ik dien de volgende moties in naar aanleiding van het debat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het stimuleren van duurzaamheid en innovatie in de transportsector een van de doelen is van het invoeren van de vrachtwagenheffing;

overwegende dat tariefdifferentiatie naar milieukeurmerken een extra financiële prikkel zou geven aan de transportsector om de omslag te maken naar vrachtwagens met nulemissie;

overwegende dat daarvoor verschillende varianten denkbaar zijn, zoals een nul- of halftarief voor emissieloze voertuigen, dan wel een geleidelijk (in de jaren) oplopend tarief;

overwegende dat de huidige Europese wet- en regelgeving al de mogelijkheid biedt voor tariefdifferentiatie;

verzoekt de regering in aanloop naar het wetsvoorstel ten aanzien van de invoering van de vrachtwagenheffing verschillende varianten voor tariefdifferentiatie uit te werken om emissieloos vrachtvervoer te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 283 (31305).

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

De tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het regeerakkoord Vertrouwen in de toekomst is afgesproken zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing in te voeren, waarbij zo veel mogelijk wordt aangesloten bij de systematiek in de buurlanden, waaronder België;

overwegende dat de geografische reikwijdte van de vrachtwagenheffing in België het gehele wegennet betreft, maar dat een groot deel van de wegen een nultarief heeft;

verzoekt de regering in het wetsvoorstel de vrachtwagenheffing ten principale voor het gehele wegennet in te voeren, maar daarbij adaptief te werk te gaan en bij aanvang een groot deel van het onderliggend wegennet een nultarief toe te kennen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Schonis. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 284 (31305).

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik wil graag een toelichting geven op de aanleiding voor deze motie. In België worden in principe alle wegen meege-
nomen — dat is ook een wetstechnisch uitgangspunt —
maar voor het merendeel geldt een nultarief en is de heffing
niet van toepassing. Dat draagt bij aan efficiënte handha-
ving, maar ook aan de benodigde flexibiliteit om later nog
de tarieven te wijzigen als dat nodig is. Bovendien sluit het
aan bij de aanpak zoals we die hebben besproken in het
AO. De minister zegt namelijk graag rekening te willen
houden met verkeersveiligheid en met uitwijk. Zij wil in
overleg met de regio's komen tot het aanwijzen van wegen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat roept toch een interruptie op van de heer
Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Mijn interruptie gaat over de eerste motie die mevrouw
Van der Graaf van de ChristenUnie indiende. Mijn vraag
gaat over het emissieloze rijden. Hoe ziet u dat voor zich?
U kent allemaal de situatie. We hebben van de week de
transportondernemers allemaal gehoord. Er zijn momenteel
alleen maar vrachtwagens beschikbaar die ongeveer 100
kilometer kunnen rijden en dan dertien uur moeten opladen.
Hoe ziet u dat voor zich in de transportsector? Denk u dat
de goederen ooit nog op hun bestemming komen?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik ben iemand die heel positief in het leven staat. Ik weet
dat er binnen de transportsector ook steun is voor het zetten
van stappen naar verduurzaming. Daarom vindt de Christen-
Unie de invoering van deze heffing een goed idee.
Enerzijds leidt die tot verlaging van de motorrijtuigenbelas-
ting en anderzijds tot meer ruimte om te innoveren en te
verduurzamen. Wij vinden — daarom heb ik ook de motie
van de heer Schonis meeondertekend — dat de opbrengsten
van die heffing ook echt voor dat doel moeten worden
ingezet. Wij zien dat zeker hoopvol voor ons. Ik begrijp dat
de heer Van Aalst daar heel anders tegen aankijkt, maar
daarom is hij van de PVV en ben ik van de ChristenUnie.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, afrondend.

De heer Van Aalst (PVV):

Eén. Er is geen opbrengst. Punt twee. De sector geeft heel
duidelijk aan: tot 2023, wanneer het potje pas beschikbaar
komt — en mogelijk pas in 2024 — tot die tijd zal een
ondernemer niet meer gaan innoveren, want dan is hij zijn
geld direct kwijt. Hij wil aanspraak maken op het potje. Dus,
mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie, bent u het

met mij eens dat u door deze maatregel de innovatie in de
sector volledig doodslaait?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Nee, dat ben ik niet met u eens.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Tijdens het AO hebben we ook intensief gewisseld over de
verkeersveiligheid en over de zorgen van de ChristenUnie,
dat vrachtwagens zich verplaatsen naar secundaire wegen
— of de N-wegen; het ligt eraan waar je het doet. Dat begrijp
ik allemaal, maar we hebben de minister ook vorig jaar de
opdracht gegeven om te gaan praten met de provincies.
Deelt u niet de zorg die ik ook heb: als je het nou uitbreidt
naar alles, dan gaat het — ook al is er een nultarief — enorm
bureaucratisch en daarmee kostenverhogend worden? Is
dat wel wat je moet willen?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik dank de heer Dijkstra voor zijn vraag, want die zorg delen
we inderdaad beiden. Dat is juist wat het systeem in België
zo aantrekkelijk maakt. Het draagt juist heel erg bij aan een
efficiënte aanpak en aan de handhaving. Dus op dat punt
wordt u eigenlijk volledig bediend. En het biedt ook nog
steeds de mogelijkheid — en daarom vind ik het zo
belangrijk dat de minister met de regio's, de provincies en
de gemeenten in overleg gaat — om die wegen aan te wij-
zen. Daar biedt het systeem ook de ruimte voor. In België
heeft dat ertoe geleid dat zelfs op het merendeel van de
wegen het systeem niet van toepassing is. Dat geldt in de
praktijk; in de wet heb je een gelijke basis, maar in de
praktijk biedt dat dus ruimte, ook om later nog flexibel te
kunnen zijn. Dus het is echt ook een motie die bijdraagt aan
de kwaliteit van het wetgevingsproces.

De voorzitter:

Meneer Dijkstra, afrondend.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik hoop dat die gesprekken met de provincies dan niet voor
niks zijn geweest. En u haalt België aan, maar in Duitsland
hebben ze ook een Maut, alleen dan geldt die dus niet, en
bewust niet. Dus als we vergelijken, moeten we appels met
appels vergelijken. Ik wil in ieder geval de zorg uitspreken,
en ik hoop dat u die deelt, dat we moeten zorgen dat als
die Maut er komt en er bepaalde opbrengsten zijn, in ieder
geval de kosten voor de implementatie zo laag mogelijk
zijn. Er moet zo veel mogelijk overblijven voor de sector,
zonder dat we direct het plafond enorm verhogen doordat
we het op iedere weg van toepassing laten zijn. Deelt u die
mening? En bent u dan ook bereid om te draaien in het
tarief, van de centen per kilometer bijvoorbeeld, om te
zorgen dat die kosten niet te veel oplopen?

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Als je een heffing invoert zoals deze — we zijn nog bezig
in het voortraject — dan weet je dat er kosten mee gemoeid
zullen zijn. Dat was in België zo, dat was in Duitsland zo en
dat zal in Nederland niet anders zijn. Dat is ook een keuze.
Natuurlijk hoop je dat die kosten zo laag mogelijk kunnen

blijven. Maar we hebben afgesproken dat we een heffing gaan invoeren. We willen dat de opbrengsten ook ten goede komen aan de sector, ook om juist te investeren in verduurzamingsmogelijkheden en innovaties. Dat willen we stimuleren. Aan het gesprek met de provincies en gemeenten hecht de ChristenUnie zeer, en in dat licht hebben we ook gewisseld met de minister dat het goed is om vanuit verkeersveiligheidsoogpunt daarnaar te kijken. Dat bijt elkaar niet. Dit is juist een mooie aanvulling.

De voorzitter:

Dank u wel. De minister heeft aangegeven dat ze ongeveer vijf minuten nodig heeft om straks haar appreciatie te kunnen geven van de elf moties en om enkele vragen te beantwoorden.

De vergadering wordt van 17.08 uur tot 17.18 uur geschorst.

De voorzitter:

De minister is klaar om haar appreciatie te geven van de ingediende moties en een enkele vraag te beantwoorden.

□

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De eerste motie, op stuk nr. 274, is van de hand van de heer Van Aalst. Die wil de hele invoering van de vrachtwagenheffing direct stopzetten. Het zal hem dus niet verbazen dat ik deze motie ontraad.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 275 van de hand van mevrouw Kröger en de heer Stoffer. Die verzoekt de regering om toekomstige uitbreiding van het systeem naar meer soorten voertuigen mogelijk te maken. Dat wil ik ontraden. Ik hou me aan de scope van het regeerakkoord en ik ga daarin niet verder.

Dan de motie op stuk nr. 276. Die is ook van de hand van mevrouw Kröger. Deze motie wil ik ook ontraden, want die verzoekt de regering om in het afwegingskader onder andere congestie, bereikbaarheid en luchtkwaliteit mee te nemen. Het uitgangspunt is het beperken van negatieve effecten van vrachtwagens die uitwijken naar het onderliggend wegennet. Ik zit middenin een heel zorgvuldig proces van overleg met provincies, gemeenten en waterschappen. Daarbij nemen we uiteraard de lokale kennis van aspecten als leefbaarheid, doorstroming enzovoort mee. Apart daarvan nog weer losse, specifieke analyses gaan uitvoeren verstoort dat proces en leidt tot vertraging. Mevrouw Kröger kan ervan overtuigd zijn dat we die onderwerpen gewoon goed bespreken met alle regionale partners.

De voorzitter:

De motie wordt dus ontraden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wat betreft de tweede motie zou ik toch wel heel graag iets meer horen dan alleen maar dat de minister het meeneemt. Ik zou graag begrijpen hoe die verschillende aspecten dan meegenomen worden. Als ik nu weer lees dat er nieuw onderzoek is waaruit blijkt dat luchtvervuiling voor twee keer meer doden zorgt dan voorheen bekend was — het

gaat om 20.000 vroegtijdige doden; dat is net bekend geworden uit wereldwijd onderzoek — dan denk ik dat het ongelofelijk belangrijk is om dat zorgvuldig mee te nemen. Ik zou dus heel erg graag een brief van de minister willen hebben waarin zij die verschillende criteria ook echt meeneemt in het besluitvormingskader over de vraag op welke wegen dit van toepassing gaat zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar ben ik niet toe bereid, want we hebben gewoon een goede algemene afweging met de regio's. Ik ga niet weer heel bureaucratisch allerlei criteria vastleggen en een proces daarvoor formuleren. Dan komen we echt ongelofelijk in de vertraging te zitten. Ik heb er vertrouwen in dat de regionale overheden er echt goed over nadenken waar het wel of geen toegevoegde waarde heeft, maar ik wil er niet weer allerlei aparte trajecten voor optuigen, want dan verliezen we gewoon veel te veel tijd.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 277. Die is ook van mevrouw Kröger. Deze motie verzoekt de regering om bij het overleg met de transportsector ook de mogelijkheden van een modal shift naar andere vervoermiddelen te betrekken. Ik heb in het debat al aangegeven dat we binnen de bestedingsrichtingen met de transportsector natuurlijk ook kijken naar de modal shift-aspecten. Maar om er echt een modal shift naar andere vervoermiddelen bij te betrekken, zoals het hier geformuleerd staat, zou ik ontraden. Als ik de motie zo interpreteer als ik in het debat heb gedaan, dan is ze eigenlijk overbodig. Dat heb ik al gezegd. Dat doe ik al. Dan ontraad ik de motie om die reden dus ook.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst, als u het goedvindt, geef ik even het woord aan mevrouw Kröger, omdat het haar motie betreft.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister verwacht mij hier enigszins, want ze zegt in dezelfde zin "we hebben de mogelijkheden voor een modal shift; die willen we al aanjagen en stimuleren" en vervolgens "een modal shift naar andere vervoermiddelen willen we niet". Op welke modal shift doelt de minister dan?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zoals het hier opgeschreven staat, lijkt het alsof je wilt voorsorteren op bepaalde vervoermiddelen. Dat wil ik niet. Ik wil binnen het gesprek dat we met de sector voeren over die zes bestedingsrichtingen ook de aspecten van een modal shift meenemen, of het nou gaat om multimodale knooppunten, om nieuwe vervoersconcepten of om ketenmobiliteit. Als het daarom gaat, is de motie overbodig. Als ik haar zo lees dat u specifiek naar andere vervoermiddelen wilt gaan verschuiven, dan gaan we te ver van het doel af. Het is bijvoorbeeld niet de bedoeling om de middelen die hiermee opgehaald worden in treinen te gaan stoppen; ik noem maar wat.

De voorzitter:

De heer Van Aalst over deze motie, neem ik aan.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, er is bij mij enige onduidelijkheid ontstaan. Heb ik het goed begrepen dat de vrachtwagenheffing gaat gelden voor de transportsector, die die gelden dus binnen gaat brengen? In het kader van de modal shift is het dus zomaar mogelijk dat die gelden doorgesluisd worden naar bijvoorbeeld binnenvaart, de trein et cetera, om de modal shift te stimuleren. Degene die het binnenbrengt, de transportsector, moet er dus alvast rekening mee houden dat gelden wel eens kunnen verdwijnen in het potje van andere vervoermiddelen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, dan kan ik meneer Van Aalst geruststellen. Dat is nou precies de reden waarom ik de motie van mevrouw Kröger heb ontraden. Ik noem maar iets: van een multimodaal overslagpunt kan de transportsector zeggen dat de sector er groot belang bij heeft dat daar iets aan verbeterd wordt. Dat zou zo'n punt kunnen zijn waarvan de transportsector zelf zegt: dit zouden wij graag willen. Maar nogmaals, we gaan dit alleen maar doen in goed overleg, samen met de transportsector. Als de transportsector bijvoorbeeld helemaal niks ziet in die multimodale knooppunten, gebeurt dat uiteraard niet.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is me toch nog niet helemaal duidelijk. Ik stel dus toch maar een vervolgvraag aan de minister. Er staat heel duidelijk beschreven dat bij het invoeren van de vrachtwagenheffing het potje uiteindelijk beschikbaar is voor de gehele vervoerssector. "De gehele vervoerssector" is wat de PVV betreft dus ook binnenvaart, trein et cetera. Als u dat zo opschrijft, moet u volgens mij kleur bekennen en erkennen dat de transportsector degene is die betaalt en dat de rest het potje leegroeft.

De **voorzitter**:

Ik heb het idee dat we toch weer ...

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dit is een kwestie van semantiek. Het is in ieder geval zo bedoeld dat de sector die het opbrengt, dat ook weer kan gebruiken voor innovatie en verduurzaming. Ze zitten daar zelf bij aan tafel. U weet ook heel goed dat in alle voorbereidingen natuurlijk niet Schuttevaer aan tafel zit en dat ik niet met de spoorsector hierover overleg. Dat doen we echt met de transportsector.

De **voorzitter**:

Dank u wel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan nog een vraag van de heer Dijkstra van de VVD over de accijnsderving. Ik deel de frustratie daarover zeer. Die heb ik in het algemeen overleg niet alleen bij de heer Dijkstra maar breed in de Kamer geproefd. Ik heb daar ook uitgebreide gesprekken over gevoerd met de minister van Financiën. We hebben ook afgesproken dat bij elke kabinetsformatie de ramingen van die accijnsderving worden geactualiseerd. Het uitgangspunt, dat ik natuurlijk ook zeer

zal bewaken, is dat die invoering van de vrachtwagenheffing neutraal is voor de schatkist. Met andere woorden, daar komt niet een verdienmodel voor de minister van Financiën uit voort. Dus nogmaals, ik kan dat gesprek met Financiën nog wel een keer aangaan, maar ik verwacht daar niet ineens iets anders van.

De **voorzitter**:

Excuus, meneer Van Aalst, het was een vraag van de heer Dijkstra. De minister geeft daar antwoord op. We gaan het debat niet opnieuw voeren. Het gaat ook niet over een motie. Ik wil u dus vragen om te reageren op een motie, als daar nog vragen over zijn, maar om het debat niet weer opnieuw te voeren.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter, het is een antwoord van de minister, waarvan ik denk: dat is goed om te weten. De minister is volgens mij heel duidelijk naar aanleiding van de vraag van de collega van de VVD: de transportsector moet ervan uitgaan dat er geen compensatie gaat komen voor die accijnstoeslag die er straks binnen die vrachtwagenheffing eigenlijk op zit. Dat heb ik toch goed begrepen vanuit de beantwoording door de minister?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat hebben we ook al eerder beantwoord. Ik heb daarvan aangegeven dat we erbovenop zullen zitten dat het ook echt gemonitord wordt, dat er niet willekeurig een bedrag voor ingeboekt kan worden, dat het ook echt neutraal moet zijn voor de schatkist en dat het geen verdienmodel mag zijn voor de minister van Financiën. Maar ik moet ook realistisch zijn: verder kan ik niet gaan.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 278 van de heer Dijkstra, medeondertekend door de heer Von Martels. De regering wordt daarin verzocht om te onderzoeken hoe de verhouding tussen de verlaging van de autobelasting en de middelen voor innovatie en verduurzaming vast te leggen is op fiftyfifty. Ik vind dit een sympathieke maar ook een moeilijke motie. Ik ben natuurlijk altijd bereid om hiernaar te kijken. Ik weet dat de heer Dijkstra er ook erg aan hecht om de motorrijtuigenbelasting zo laag mogelijk te hebben. Ik geef daarbij aan dat dit ons ook wel erg kan vastzetten, want als je de motorrijtuigenbelasting en het eurovignet bij elkaar optelt, heb je het al over ruim 200 miljoen. Ik ben dus bereid om die motie oordeel Kamer te geven, maar wel met deze winstwaarschuwing erbij.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, ik heb u net meerdere kansen gegeven. U voert steeds opnieuw het debat. Ik wil vragen of u uw vraag gewoon wilt bewaren voor een debat een keer over dit onderwerp. Ik vraag de minister om door te gaan met haar appreciatie van de moties. Meneer Van Aalst, u bent tot nu toe heel vaak aan het woord. Elke keer zie ik weer een nieuwe discussie, dus ik wil nu echt aan de minister vragen om door te gaan met de appreciaties. De minister heeft hierna ook nog een algemeen overleg, dus het woord is even aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 280 van de hand van de heer Wassenberg. Die verzoekt de regering om de verduurzamingsgelden niet in te zetten voor verduurzaming door het gebruik van biobrandstoffen. De motie op stuk nr. 279 was niet aan ons gericht, dus die sla ik even over. Daar gaat de Kamer zelf over. De motie op stuk nr. 280 wil ik ontraden, omdat hier, zoals ik in het debat al heb aangegeven, sprake is van een transitieperiode waarbij we biobrandstoffen toch nog niet uit willen sluiten. Om die reden ont-raad ik de motie.

De heer Wassenberg (PvdD):

Ik heb nog een vraag aan de minister. Als ik nou in het dic-tum schrijf "biobrandstoffen afkomstig uit voedselgewas-sen", denk de minister er dan anders over?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, want dan komen we ook weer in definitiekwesties terecht, dus laat ik het niet doen. Nee.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 281. Die motie verzoekt de regering de vrachtwagenheffing toe te passen op het gehele Nederlandse wegennet. Die motie is ook van de hand van de heer Wassenberg en wil ik ook ontraden, want het is van belang om een balans te vinden tussen de omvang van de effecten van het uitwijkverkeer en de kosten voor de weggebruiker. Dus een heffing op alle wegen zou niet alleen tot hoge kosten voor de sector kunnen leiden, maar sluit ook niet aan op de situatie in al onze buurlanden. Bovendien heb ik u in het debat al voorgehouden dat de buitenlandse voertuigen in verhouding steeds minder gaan bijdragen, als we dat op alle wegen doen.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 282 van de hand van de heer Schonis, ook ondertekend door mevrouw Van der Graaf en de heer Von Martels. Die verzoekt de regering om bij de voorbereiding van het wetsvoorstel in elk geval ook mogelijkheden te onderzoeken om gelden te besteden aan doelen ... Eigenlijk gaat het erom dat het geld beschikbaar blijft voor die doelen en niet terugvalt in de algemene middelen. Die motie kan ik oordeel Kamer geven.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 283 van de hand van mevrouw Van der Graaf en medeondertekend door de heer Schonis. Die motie verzoekt de regering in aanloop naar het wetsvoorstel ten aanzien van de invoering van de vrachtwagenheffing verschillende varianten voor tariefdif-ferentiatie uit te werken om emissieloos vrachtvervoer te stimuleren. Die motie moet ik ontraden, omdat je wel tariefdifferentiatie mag toepassen, maar alleen op basis van de Euro-emissieklasse. Je kunt dus niet specifiek emissieloos vrachtvervoer stimuleren, want Euro 6-diesel zit ook in de laagste categorie. Ik wil in de toekomst dus best nog eens nadenken over wat er dan wel kan, maar specifiek voor emissieloos kunnen we dat niet doen.

De heer Schonis (D66):

Ik heb begrepen dat er vanuit de Europese Commissie inmiddels gesproken is over Duitsland, waar dit wel is ingevoerd. Het behoort dus wel degelijk tot de mogelijkhe-den. Alleen, de Europese Commissie heeft die ruling nog niet wereldkundig gemaakt om de volgende Europese

Commissie, die straks na mei aantreedt, niet voor de voeten te lopen. Ik heb toch wat andere signalen dan wat u hier nu zegt. Het kan juridisch wel degelijk binnen het Europese kader. Wilt u dat daarom niet serieus in dat onderzoek meenemen? Dat wil niet zeggen dat we het invoeren, maar je kunt dan in ieder geval de gevolgen daarvan goed bij je oordeel betrekken.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We zullen uiteraard op de voet volgen hoe de discussie in Europa gaat lopen. We weten ook dat er inderdaad een herziening van de systematiek van het eurovignet komt, dus van die zes categorieën. Als daar nieuwe mogelijkheden komen en we die nog kunnen meenemen in het wetsvoor-stel, zullen we uw wensen daar uiteraard bij betrekken.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is ook een vraag van mevrouw Van der Graaf. Zij is de eerste indiener van deze motie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Mijn vraag ligt in het verlengde van wat de heer Schonis zegt. De motie vraagt de regering om in aanloop naar het wetsvoorstel verschillende varianten voor tariefdifferentiatie op een rij te zetten. Ik zou toch een klemmend beroep op de minister willen doen om de Kamer daarin mee te nemen en dat wel uit te gaan voeren.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zou ik aan beide indieners willen vragen om de motie aan te houden, zodat we in de komende tijd, in aanloop naar de uitwerking van het wetsvoorstel, nog even de thermometer in het Brusselse water kunnen steken en kunnen kijken wat er wel of niet mogelijk is. Mijn voorstel zou dus zijn om de motie aan te houden tot we een uitge-werkter kader naar u toe kunnen sturen.

De voorzitter:

Mevrouw Van der Graaf geeft aan dat ze er nog even over nadenkt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de laatste motie, op stuk nr. 284, ook van de ChristenUnie. Deze motie gaat over het nultarief op alle wegen. Daar zou ik op dit moment niet voor zijn. Nogmaals, de opdracht van de Kamer hebben we in het verleden ook anders geïnterpreteerd. We zijn juist met provincies, gemeenten en waterschappen in overleg om tot een goede afweging te komen. Ik wil nog even melden dat je een veel grotere privacycomponent krijgt als je het op alle wegen doet, ook al heb je een nultarief. Dat moet je ook allemaal weer meenemen. Ik zou dit dus op dit moment ook willen ontraden, voorzitter.

De voorzitter:

Ik heb nog even een vraag over de motie op stuk nr. 283. Op het moment dat de indieners de motie niet aanhouden, is het oordeel ontraden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Ja.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf heeft nog een vraag over haar laatste motie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

De minister heeft ons heel veel onderzoeken toegestuurd. Juist deze aanpak leidt tot een heel efficiënte handhaving. Daar zitten heel veel voordelen aan, en ook later in het traject de mogelijkheid om tarieven te wijzigen. Het biedt juist een heel goede mogelijkheid om met provincies, gemeenten en waterschappen de aanpak van de minister vorm te geven. Kan de minister reageren op die positieve ervaringen in België?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kan ik ook dingen tegenover zetten, zoals ik net ook aangaf. Zo is er een uitgebreidere complexiteit met privacy. En waar het aan de ene kant makkelijker zou kunnen zijn om een tarief in te voeren, is dat niet per definitie het geval. Ik denk dat het het verstandigst is dat ik ook hierbij aan mevrouw Van der Graaf vraag om deze motie aan te houden, omdat wij u in de nadere onderbouwing van het wetsvoorstel meer onderbouwing zullen kunnen aanleveren en deze keuze nu ook nog niet een-op-een gemaakt wordt. Ik stel dus voor dat we de achtergronden hiervan nog wat beter in kaart brengen. Ik sluit het ook niet uit, maar als u nu vraagt om het in principe al te gaan doen, is dat me echt te kort door de bocht. Geeft u me nog even de tijd om het verder uit te werken, erop te studeren en dat met u te delen. Het verzoek is dus om deze motie aan te houden.

De voorzitter:

Wil mevrouw Van der Graaf er nog even over nadenken? Dat is het geval.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat dacht ik al, ja.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Schonis over dezelfde motie, waarschijnlijk in het verlengde, een aanvullende vraag heeft.

De heer Schonis (D66):

Dat betreft het privacyelement dat de minister introduceert. Als het gaat om normaal personenverkeer zou ik me daarbij iets kunnen voorstellen, maar we hebben het hier over vrachtverkeer, over beroepschauffeurs. Ik zie die privacy-component hier niet. Bovendien is het in België wel gewoon doorgevoerd, en dat valt onder dezelfde Europese privacy-wetgeving. Ik kan me dus niet voorstellen dat dit een punt is. Bent u dan bereid om, als u met het wetsvoorstel komt, dit punt specifiek te adresseren? Want ik kan me niet voorstellen dat dit in België anders zou zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het feit dat het ergens is ingevoerd, wil niet zeggen dat het niet voor meer complexiteit zorgt. Maar hiervoor geldt hetzelfde als wat ik net in de richting van mevrouw Van der Graaf heb aangegeven: geeft u ons even de tijd om dit wat nader te onderbouwen en dan zullen we alle componenten die hierbij een rol spelen — complexiteit, kosten, privacy — in de verschillende varianten met u delen, om uiteindelijk een goed voorstel aan u te kunnen voorleggen.

De voorzitter:

Dank u wel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Stemmingen over de ingediende moties vinden volgende week dinsdag plaats. Ik dank de minister, de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune en de kijkers thuis.

De vergadering wordt van 17.37 uur tot 19.02 uur geschorst.

Voorzitter: Van Toorenburg