

Informatie nota - Vrachtwagenheffing

Aan: alle gemeenteraden Rivierenland

Datum: 25 februari 2019

Betreft: Kennis te nemen van de stand van zaken rondom inwerking treden vrachtwagenheffing, het heffingsnetwerk en de monitoring.

Aanleiding

De invoering van de vrachtwagenheffing op alle autosnelwegen staat gepland voor 1 januari 2023. Om tot deze invoering te komen, gaat het Rijk het gesprek aan met de regio's over de wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk kan gaan plaatsvinden. Door de heffing op deze wegen van toepassing te laten worden, kan uitwijk mogelijk beperkt worden. Het Rijk is echter voorzichtig met het aan de voorkant opnemen van niet-autosnelwegen in het samenhangend netwerk vrachtwagenheffing, vanwege de onzekerheid over de daadwerkelijke uitwijk vanaf 2023. Het samenhangend heffingsnetwerk zal opgenomen worden in de wet, waardoor het toevoegen van wegen aan dit netwerk gemakkelijker te realiseren is dan het uit de heffing halen van wegen.

Heffing in Nederland gelijk aan buurlanden

Het besluit voor de vrachtwagenheffing volgt als opdracht uit het regeerakkoord. Hierin staat vermeld dat *"In navolging van omringende landen wordt zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer ("Maut") ingevoerd. Het daarvoor te introduceren registratie- en betalingssysteem wordt gelijk aan dat in de buurlanden, zodat voor vrachtauto's geen extra apparatuur benodigd is. De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming."* Hiermee volgt Nederland, Duitsland en België op die al langer een heffing kennen en wordt er voor gekozen om wet- en regelgeving van België te volgen, waarbij heffing optreedt vanaf een vrachtwagengewicht van 3,5 ton.

De doelstelling van de vrachtwagenheffing is tweeledig:

- Binnen- en buitenlands verkeer laten betalen voor gebruik van de weg door omzetting van vaste belasting naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer.
- Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector, door de terugsluis van de heffingsgelden naar de branche.

De heffing heeft positieve en negatieve gevolgen

Op dit moment wordt uitgegaan van een heffing van gemiddeld €0,15 per gereden kilometer. Daarbij vindt er differentiatie in prijs plaats op basis van gewicht en duurzaamheid. De verwachte positieve effecten van de heffing zijn meervoudig; een afname van 5% vrachtwagenkilometers, per saldo neutraal effect op verkeersveiligheid, afname CO2 emissies, stikstof en fijnstof. Daarnaast wordt er nauwelijks een verschuiving naar vervoer met bestelauto's verwacht, maar wel een verschuiving van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet voor vrachtverkeer. Om die redenen is het van belang als regio goed na te gaan welke wegen voor ons mogelijk van belang zijn om mee te nemen in de monitoring vooraf gaand aan de invoering van de heffing om een goed beeld te kunnen krijgen van de werkelijke uitwijk. Daarbij rekeninghoudend met het regionale verkeer, wat voor de bevoorrading van het gebied zorgt.

De regio's actief betrokken bij het landelijke proces

Om te komen tot een integrale keuze over het samenhangende heffingsnetwerk is op 7 februari gestart met een startbijeenkomst voor alle regio's in Gelderland. Het onderzoeksbureau (MuConsult) is hun analyse begonnen door alle autosnelwegen in heffing te zetten en te bekijken op welke wegen substantiële uitwijk zichtbaar wordt. Deze analyses worden besproken tijdens de twee expertsessies in februari en maart, waarop regio's kunnen reageren of zij daadwerkelijk deze wegen uit het onderliggend wegennet wel of niet aan de monitoring willen toevoegen. Het werkelijk invoeren van de heffing op de uitwijkroutes (veelal provinciale wegen) is vooralsnog niet de verwachting. De wensen uit de regio's analyseert het onderzoeksbureau en biedt tijdens deze expertsessies de tussentijdse effecten op het onderliggend wegennet bij het toevoegen of verwijderen van wegen uit het monitorings- en heffingsnetwerk. De opgenomen wegen in het monitorings- en heffingsnetwerk worden in beide richtingen opgenomen. In april wordt er een ambtelijk eindsessie georganiseerd, waarmee de minister in mei een integrale keuze maakt over het samenhangende wegennet die in de heffing moet komen. Na deze keuze volgt in juni een internet consultatie, waarop door een ieder nog gereageerd kan worden.

Eerste analyses en monitoring voor Rivierenland

Momenteel zijn de eerste analyses uitgevoerd door MuConsult. Hierbij analyseren zij de substantiële uitwijk (meer dan 100 vrachtwagens meer per etmaal) naar het onderliggend wegennet, wanneer alle autosnelwegen in de heffing worden opgenomen. Voor Rivierenland komt uit de eerste analyse dat de N322 vanaf PwA brug tot aan knooppunt Ewijk (in beide richting) in de heffing zal moeten worden meegenomen. Over dit traject rijden momenteel al veel vrachtauto's gezien de route 7 kilometer korter is dan de route over de A15. Met een heffing op de A15, zal er substantiële uitwijk ontstaan en nog meer voor deze kortere route gekozen worden. Daarnaast is de N322 vanaf afrit Zaltbommel tot de rotonde bij Beneden Leeuwen (in beide richtingen) en de N320 vanaf afrit Echteld tot de afrit van Culemborg op de A2 (in beide richtingen), besproken als mogelijk uitwijk routes van de A15/A2. Voor alsnog wordt er gekozen deze routes niet in de heffing mee te nemen, maar de effecten op deze wegen te monitoren.

Naast het samenhangende heffingsnetwerk zal er een monitoring gedaan worden die gedurende drie jaar meet hoeveel vrachtverkeer uitwijkt naar het monitoringsnetwerk. Het is hierdoor van belang die wegen in het monitoringsnetwerk op te nemen waar uitwijk routes kunnen ontstaan. Bij substantieel uitwijkgedrag, kunnen deze wegen dan alsnog opgenomen worden in het heffingsnetwerk. Voor Rivierenland zijn de belangrijkste potentiële uitwijkroutes, die wegen waarbij de A15, A2, de N322 en/of het knooppunt Deil kunnen worden vermeden. Daarnaast stellen wij voor om de verbinding over de Rijnbrug bij Kesteren mee te nemen, gezien de ontwikkelingen om deze brug in de toekomst te verbreden. De monitoring vindt in eerste instantie plaats naar aanleiding van de daadwerkelijk tellingen. Echter, aandacht voor milieu, leefbaarheid, uitstoot en veiligheid vragen ook de aandacht. Een uitwijk van enkele vrachtwagens kan voor grote problemen zorgen in kernen of wegen die hier niet op ingericht zijn.

Naast het Rijk, de Provincie, regio's en gemeenten zijn private partijen zoals Transport Logistiek Nederland, Evofenedex en VERN betrokken bij de invoering van de heffing. Deze private partijen benadrukken dat het uitwijken over het onderliggend wegennet zonder heffing niet verwacht wordt, gezien de verkeerslichten en rotondes waarbij het vrachtverkeer veel brandstof verbruikt bij het afremmen en optrekken, daarnaast zijn de kosten voor een chauffeur bepalend, een heffing van € 0,15 valt dan in het niets. Bedrijven hebben daardoor de voorkeur om over de autosnelwegen te rijden, mits deze daadwerkelijk doorrijden.

De regiogemeenten werken samen, met o.a. de gemeente Vijfheerenlanden, om zo tot een goed monitoring netwerk te komen om. Hiermee kan, als het nodig is na de invoering, op basis van feitelijk uitwijkgedrag gevraagd worden om passende maatregelen.