

Plenair verslag

Tweede Kamer, 68e vergadering Woensdag 26 maart 2025

Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels (36626).**

Termijn inbreng

De **voorzitter**:

Welkom terug allemaal. We hervatten de vergadering van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met een debat over de Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels, met als toevoeging voor de watchers: onder het Kamernummer 36626.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

We hebben van de zijde van de Kamer zes sprekers. De eerste daarvan is de heer Heutink namens de fractie van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. Hoe mooi zou het toch zijn als al die ambtenaren in Brussel eens zouden denken: nu gaan we het leven eens echt eenvoudiger maken voor al die hardwerkende Nederlanders. Maar goed, iedereen weet: de meeste dromen zijn bedrog. En als ik wakker word, dan is deze wet er helaas toch.

Voorzitter. De kernvraag is immers: wie verzint deze totale gekkigheid? Hoe kom je toch op zo'n gedocht van een richtlijn? Het is niets meer dan pure pesterij. Het is pesterij voor al die hardwerkende vrachtwagenchauffeurs. En dat gebeurt niet alleen nu. Nee, ze worden al jaren gepest, ze worden al jaren getreiterd en ze worden al jaren gehinderd. Bij het aannemen van deze hele vrachtwagenheffing werd de vrachtwagenchauffeur al financieel uitgekleed. En deze wetswijziging maakt het nog veel erger. Het wordt onduidelijker, het wordt duurder en het wordt bovendien gevaarlijker.

Laat mij het uitleggen. Deze wetswijziging implementeert een Europese richtlijn. Deze nieuwe richtlijn kent een wirwar aan verschillende heffingen. Het wordt echt extreem onduidelijk gemaakt. We hebben straks een infrastructuurheffing en een externekostenheffing. Dat zijn er al twee, maar binnen die heffingen wordt er ook nog eens gekeken naar — ik verzin het niet — gewicht, luchtvervuiling, CO₂-uitstoot en geluidsoverlast. En als dat allemaal nog niet genoeg is, dan gaat men ook nog eens differentiëren op basis van CO₂-emissieklasse. Wat is het volgende? Differentiëren op zonlicht? Nogmaals, wie verzint deze gekkigheid?

Voorzitter. Laten we immers wel wezen: deze vrachtwagenheffing was, is en blijft natuurlijk niets minder dan pure lastenverzwaring voor de Nederlandse trucker. Het zijn namelijk onze Nederlandse truckers, die mogen opdraaien voor ruim een half miljard aan exploitatiekosten. Het zijn onze Nederlandse truckers, die straks de volledige mep mogen gaan betalen. Het zijn, wederom, onze truckers, die mogen opdraaien voor de zoveelste verduurzamingsdrift van D66. Iedereen weet immers dat zo'n wet alleen uit de koker kan komen van het kabinet-Rutte III, waar, jawel, D66 in zat.

De voorzitter:

Voor u verdergaat, is er een interruptie van de heer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Ik keek al uit naar de tirade van de heer Heutink. Het begint een beetje standaard te worden. Hij hield deze tegenover zijn eigen minister. Ik heb nog even gekeken, het is de wet van minister Madlener. Het is misschien wel goed dat hij dat ook scherp heeft. Maar een aantal dingen die hij zegt, klopt ook gewoon niet. Buitenlandse truckers gaan nu immers ook meebetalen in Nederland. Het wordt uniform, dus het is een harmonisatie, en juist een versimpeling voor heel veel vrachtwagenchauffeurs, truckers. Het is ook niet voor niks dat de organisaties die ze vertegenwoordigen heel erg voor deze wet zijn. Ik ben dus wel benieuwd hoe de heer Heutink daarnaar kijkt.

De heer Heutink (PVV):

Hoe ik daarnaar kijk, is dat het een pure lastenverzwaring is van ruim een half miljard voor al die hardwerkende Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. Dat is hoe wij daarnaar kijken.

De voorzitter:

Gaat u verder.

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Die vrachtwagenheffing heeft helemaal niets met verduurzaming te maken. In plaats van dat het opgehaalde geld wordt ingezet voor echte maatregelen, gaat het nu naar duurzame en dus veel te dure maatregelen. Nee, als je al kilometerbeprijzing had willen invoeren, had dan echt iets voor de vrachtwagenchauffeurs gedaan. Nee, geen wassen neus, zoals de huidige terugsluis naar duurzame en dus dure maatregelen. Nee, dan had het geld naar infrastructuur moeten gaan, naar betere wegen, naar minder files en naar het volledig afschaffen van de wegenbelasting. Dan doe je pas iets goeds voor al die hardwerkende vrachtwagenchauffeurs. Maar nee, ook dit kabinet blijft volhouden dat de vrachtwagenheffing ten goede komt aan de sector. Iedereen weet natuurlijk dat dit

grote onzin is. De sector wordt financieel uitgekleeft. Niet alleen moeten ze op de blaren zitten voor de exploitatiekosten van ruim een half miljard euro, ook worden deze inkomsten van de kilometerheffing gebruikt om het verlies aan wegenbelasting te compenseren. Dan kan het kabinet leuk pronken hoor, met dat ze straks alleen nog maar een minimumtarief aan wegenbelasting hoeven te betalen, maar het zijn gewoon dezelfde truckers die via een andere weg alsnog voor die wegenbelasting moeten opdraaien. Alsof het dan nog niet erg genoeg is, moeten ze ook nog bloeden voor de peperdure exploitatiekosten en worden ze ook nog eens uitgekleeft vanwege het klimaatbeleid van links. En ondertussen is de brandstof geen cent goedkoper. Je moet maar durven!

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Wederom veel retoriek, maar feitelijk klopt er niet zo heel veel van. Wij hebben in de nota naar aanleiding van het verslag op verzoek van mijn fractie bijvoorbeeld een tabel gekregen waarin een indicatie is gegeven van de kosten die door het vrachtverkeer worden veroorzaakt en wat het hun kost. Euro 6-diesel is 76,9% van de te rijden kilometers in 2026. Door dit wetsvoorstel betalen ze €0,18 per gereden kilometer. Weet de heer Heutink ook wat het kost per gereden kilometer?

De heer **Heutink** (PVV):

We kunnen hier een lesje op detailniveau gaan geven. Meneer De Hoop kan mij alle vragen stellen die hij wil, maar de kern is dat de truckers zo meteen mogen opdraaien voor de wegenbelasting. De kern is dat dit wetsvoorstel ervoor gaat zorgen dat met het principe van "de vervuiler betaalt" — wat meneer De Hoop zo graag wil — degene die nu geen geld heeft om een schonere vrachtwagen aan te schaffen mag gaan betalen voor de korting van iemand die allang een schone vrachtwagen heeft aangeschaft. Dat is oneerlijk. Dat is niet rechtvaardig tegenover de mensen die dit nu niet kunnen meemaken. Als iemand zich daarover druk had moeten maken in plaats van te zeveren over wat details, dan is dat volgens mij de heer De Hoop.

De **voorzitter**:

Meneer De Hoop in tweede instantie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Wat details? Dit is waar het wetsvoorstel over gaat. Dan toch even het antwoord op de vraag die ik stelde: het kost €0,38 per gereden kilometer. Dat betekent dat het de maatschappij €0,20 meer kost dan het de vrachtwagenchauffeur kost. De facto draaien wij daar met z'n allen voor op. De automobilist betaalt dus meer mrb omdat de vrachtwagenchauffeur niet genoeg betaalt en gemeentes betalen meer geld aan kapitaalgoederen. De minister heeft nu al een gat van 5 miljard op het gebied van infrastructuur omdat er eigenlijk nog steeds geen eerlijke prijs wordt betaald. Feitelijk klopt dit dus gewoon niet. We gaan nu een stap maken naar een eerlijkere prijs, maar eigenlijk zijn we er nog helemaal niet. Als de heer Heutink vindt dat het eerlijk moet zijn, zou hij eigenlijk moeten vinden dat dit nog een stap verder zou moeten gaan.

De heer **Heutink** (PVV):

Gelukkig is de PVV de grootste partij van het land en niet GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Voorzitter. Nu zitten we met deze wet, omdat een meerderheid van deze Kamer dit destijds zo'n verschrikkelijk goed idee vond. Omdat we met deze wet zitten, moet deze verschrikkelijke richtlijn worden geïmplementeerd. Nou, voorzitter, wij vonden de vrachtwagenheffing verschrikkelijk en wij vinden de vrachtwagenheffing verschrikkelijk. Ook deze wetswijziging is ons een doorn in het oog. Het enige waar de vrachtwagenheffing voor gaat zorgen is dat men massaal gaat uitwijken naar andere wegen. Met deze richtlijn zal dat alleen nog maar erger worden. Met de implementatie van deze nieuwe richtlijn kiest het kabinet er namelijk voor om de zogenaamde vervuilers nog meer te laten opdraaien voor de kosten. Zij mogen straks bijvoorbeeld de korting gaan betalen voor de mensen die wel het geld hebben om een peperdure nieuwe truck aan te schaffen.

Vasthouden aan dit verschrikkelijke principe zorgt voor niets anders dan drie dingen. Als eerste is dat een forse lastenverzwaring. Zij moeten immers een veel hoger tarief betalen dan iemand met een nieuwere vrachtwagen. Ten tweede zullen zij dus nooit een nieuwe vrachtauto kunnen gaan meemaken, puur en alleen omdat ze nooit en te nimmer genoeg geld kunnen verdienen om die schonere vrachtwagen te gaan kopen. Ten derde zullen ze massaal gaan uitwijken naar wegen buiten het heffingsnetwerk, want daar worden ze niet uitgemolken.

Voorzitter. Al deze dingen, al deze punten zullen gaan leiden tot hogere transportkosten. En dat is ook niet gek. De extra kosten zullen op de een of andere manier moeten worden terugverdiend, en dus zullen de vervoerders de kosten gaan doorberekenen. En aan wie? Ik hoor het u vragen. Nou, de consument dus, aan de mensen thuis, de mensen die het al zo enorm zwaar hebben. Deze wet zal het dus allemaal nog veel duurder maken voor de transportbedrijven, voor de consument, voor iedereen. Mijn vraag aan de minister is: hoe gaat u ervoor zorgen dat transport nu en in de toekomst betaalbaar blijft en dat de consument hier niet de dupe van gaat worden? U moet deze zorgen serieus nemen, meneer de minister. Ik hoor graag een reactie.

De voorzitter:

Meneer Van Dijk heeft een interruptie voor u.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik denk dat de heer Heutink aan het einde van zijn betoog is gekomen. O, dat is nog niet het geval. Dan ga ik toch nog even luisteren.

De heer Heutink (PVV):

Nee, jammer hè?

De voorzitter:

Meneer Heutink, gaat u verder.

De heer Heutink (PVV):

Ik zou zeggen: ga er nog maar even goed voor zitten.

Voorzitter. Waar deze wet aan de ene kant zorgt voor een portemonnee die leeg is, zorgt die voor een provinciaal wegennet dat overvol is. Deze wet zorgt er namelijk voor dat provinciale wegen die al druk zijn, nog veel drukker worden. Kijk

bijvoorbeeld naar de N35 of de N57, waar ook de minister dagelijks overheen mag rijden. Dat zijn dodenwegen waar al tal van ongelukken plaatsvinden, wegen die dwars door dorpen gaan. Daar steken ook kinderen over en het is er nu al levensgevaarlijk. Ik moet eerlijk bekennen dat ik mijn hart vasthoud. Ik wil niet weten wat er gaat gebeuren als al die vrachtauto's echt massaal gaan uitwijken. Maar het krankzinnige is dat het kabinet niet eens de moeite heeft genomen om te onderzoeken of deze richtlijn ervoor gaat zorgen dat de uitwijk niet verder toe zal nemen.

Voorzitter. Nou, ik kan u vast verklappen: je moet wel gek zijn om niet over al die provinciale wegen te willen gaan rijden. Ik had mezelf toch ook niet financieel laten uitkleden als het niet had gehoeven? En ze hebben verdorie nog gelijk ook, maar het is wel levensgevaarlijk. Dus, meneer de minister, zoek eerst maar eens uit hoeveel doden en gewonden deze wet gaat opleveren door denderende vrachtwagens in onze dorpen en op provinciale wegen en hoe u denkt dat te voorkomen. Pas daarna zullen we laten weten of we deze wet steunen. Maar we laten onze provinciale wegen en al die dorpen niet aan hun lot over en ik verwacht echt een toezegging van de minister op dit punt.

Dank u wel.

De voorzitter:

Meneer Van Dijk had al aangekondigd dat hij aan het eind van uw betoog een interruptie zou doen. Meneer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik was inderdaad op weg naar de vraag — het antwoord is al een beetje gekomen van de heer Heutink — welk debat we hier vandaag voeren. Ik krijg namelijk de indruk dat we hier een debat voeren uit 2022, over de vrachtwagenheffing, maar dat is niet wat we hier doen. Die wet is ruim aangenomen. Wat we hier doen, gaat over een richtlijn die Europees is vastgesteld om het beleid in Europa te harmoniseren en te zorgen dat we een gelijk speelveld houden. Dat is wat het doet, lastenarm. Er zit een vrijstelling in waar heel veel vrachtwagenchauffeurs en bedrijven wel degelijk wat aan hebben, en daarom zijn al die organisaties ook voor. Dus mijn vraag is heel simpel: wat hier voorligt, die echt lastenarme, directe implementatie, kan de PVV daar dan voorstemmen? En als ze daartegen zouden stemmen, zijn ze zich er dan van bewust wat dat doet, ook qua gelijk speelveld in Europa?

De heer Heutink (PVV):

Laat ik heel duidelijk zijn: zonder richtlijn geen wet. Dat is wel hoe zo'n richtlijn werkt. De heer Van Dijk weet als geen ander hoe dat gaat. Maar deze wetswijziging is niet lastenarm. Daar heeft meneer Van Dijk het toch echt mis. Het zijn namelijk de mensen die nu geen transitie naar een schonere vrachtwagen kunnen meemaken, die door deze wet worden opgezadeld met nog hogere kosten. Die mogen de korting gaan betalen waar meneer Van Dijk zo blij mee is. Dat is niet eerlijk en dat heeft niets te maken met eerlijk beleid. Dat moet meneer Van Dijk ook weten. En ja, wij maken ons grote zorgen — grote zorgen! — over die uitwijk en wij vinden het onverantwoord dat het kabinet niet heeft onderzocht wat de consequenties zijn van die uitwijk naar aanleiding van deze richtlijn. Zolang wij daar geen antwoord op hebben, gaan wij niet

zeggen of wij voor of tegen deze wet zijn. Dat is voor ons echt de dealbreker, zeg ik tegen NSC, via u, voorzitter.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ja, maar de richtlijn is vastgesteld; die zullen we moeten implementeren met elkaar. Dat is ook het realistische perspectief dat er nu is. Ik vraag dan wel aan de collega van de PVV hoe hij deze richtlijn dan wél zou willen implementeren, als dít niet de goede manier zou zijn.

De heer **Heutink** (PVV):

Laten we eens beginnen met een fatsoenlijk en gedegen onderzoek naar de gevolgen van alle uitwijk naar aanleiding van deze richtlijn. Laten we kijken of er dan eventueel mitigerende maatregelen nodig zijn, voordat we überhaupt gaan nadenken of we wel of niet voor deze wet gaan stemmen.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dan toch even op dat laatste punt, want eigenlijk is het de bedoeling dat het in 2026 ingaat en als dit is wat de heer Heutink wil, dan komt dat wel in het geding. Is hij dat met mij eens?

De heer **Heutink** (PVV):

Wij zijn nooit een fan geweest van die hele vrachtwagenheffing. Dus als het aan mij ligt, was die er ook nooit geweest. Sterker nog, de PVV heeft als een van de weinige partijen vol overtuiging tegen die vrachtwagenheffing gestemd in 2022.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dan concludeer ik dat u tegen gaat stemmen? Of begrijp ik het dan verkeerd?

De heer **Heutink** (PVV):

Dan heeft meneer De Hoop net niet goed geluisterd.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dan concludeer ik wat anders, net als wat ik ongeveer een jaar lang al bij de heer Heutink concludeer: het is tien minuten een tirade tegen zijn eigen minister, een soort theaterstukje, dan wordt er om een halve toezegging gevraagd en dan gaat hij uiteindelijk toch voorstemmen. Om heel eerlijk te zijn, word ik er een beetje moe van. Want het is elke keer hetzelfde liedje: de heer Heutink valt zijn eigen minister met grote woorden aan en uiteindelijk buigt hij toch wel mee. Kunnen we het dan niet de volgende keer anders doen? Doe drie minuten in plaats van tien minuten, want we weten allemaal toch wel wat de uitkomst is.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb nog een veel beter idee: ik stel voor dat meneer De Hoop intekent voor 0 minuten en de PVV voor 25 minuten en dan gaan we dan eens kijken hoe het gaat.

De **voorzitter**:

Bij wetgevingsdebatten mag iedereen zelf kiezen hoeveel minuten, alleen nul kan dan weer niet. Dat advies is dus niet helemaal zo te volgen, meneer Heutink. Ik geef het woord aan de heer Olger van Dijk, die spreekt namens de fractie van Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Wat Nieuw Sociaal Contract betreft had dit wel degelijk een hamerstuk kunnen zijn, maar nu het is aangemeld, is het ook goed om nog op een aantal dingen door te vragen. Dat zullen we dan ook doen. Het gaat hier om een zuivere implementatie van de herziene Europese richtlijn, met het uitgangspunt van zo min mogelijk lasten. Het debat over de vrachtwagenheffing zelf hebben we hier dus eerder gevoerd. Het wetsvoorstel is in 2022 met een ruime meerderheid aangenomen. Ons omringende landen zijn met vergelijkbare wetgeving bezig. En, heel belangrijk: de heffing kan ook op ruim draagvlak rekenen in de sector. Dat heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat de netto opbrengsten volledig ten goede komen aan de sector zelf. De heffing spekt dus niet de schatkist. Wat hier is gedaan, is juist heel goed luisteren naar de belanghebbenden, de vrachtwagenchauffeurs en de organisaties, en ook die suggesties ter harte nemen. Ik zou dan ook willen zeggen: zo maken we beleid. We zijn met elkaar beleid.

Nu we hier vandaag toch over spreken, zijn er van onze kant dus enkele zaken die we nog naar voren willen brengen.

Voorzitter. Dat zit hem in de keuze in het wetsvoorstel voor een combinatie van een infrastructuurheffing én een externekostenheffing voor luchtvervuiling en geluidshinder én een externekostenheffing voor CO₂-emissies. De externekostenheffing mag niet gebruikt worden om meer geld op te halen. Uit de nota naar aanleiding van het verslag blijkt dat de infraheffing en de CO₂-heffing elk zo'n 45% opleveren en de externe kosten geluid- en luchtverontreiniging slechts 10%. Kan de minister nog eens uitleggen waarom dat zo is? Is het niet logischer geluid- en luchtverontreiniging, met een direct effect op de gezondheid van omwonenden, zwaarder mee te wegen? Er is gekozen om hier 50% van de referentiewaarde te kiezen. Deze voorgestelde tariefstructuur zou volgens de effectstudie het grootste effect hebben op de reductie van CO₂, stikstof en fijnstof. Voor CO₂ begrijpen we dat heel goed, maar kan de minister nog eens aangeven wat de effecten zouden zijn als we voor de 100% referentiewaarde voor geluid- en luchtvervuiling hadden gekozen? Wat zijn dan precies de effecten, en dan met name natuurlijk ook voor luchtverontreiniging en geluid? In dit geval ook de vraag: hoe zit het met andere landen, zoals Duitsland? Kiezen die voor een andere referentiewaarde dan 50%?

Voorzitter. Wat ons betreft is het verstandig dat er gebruik wordt gemaakt van de uitzondering in deze herziene richtlijn om emissieloze voertuigen tot 4.250 kilo vrij te stellen van de heffingen. Heel veel bedrijven, organisaties en vrachtwagenchauffeurs hebben daar dus heel concreet wat aan. Uit de beantwoording blijkt dat België, Duitsland en Tsjechië, net als Nederland, voor die vrijstelling kiezen. Voor Nederlandse vrachtwagens wordt deze vrijstelling automatisch verleend, voor buitenlandse niet. Dat werkt ook vice versa, dus als Nederlandse vrachtwagens in de genoemde landen komen, dan krijgen ze die niet automatisch. Misschien is dat nog iets om naar te kijken; daar denken we als Nieuw Sociaal Contract aan. Dat is laaghangend fruit om tot verdere lastenvermindering voor de sector te komen. Ziet de minister mogelijkheden om die vrijstellingen in de andere landen ook automatisch te verlenen?

Voorzitter. Dan nog kort over de uitvoeringskosten van de vrachtwagenheffing. In de begrotingsstukken zien we dat de exploitatiekosten per jaar rond de 180 miljoen zullen bedragen. Dat is natuurlijk niet niks. Het is 24% van de totale opbrengsten. De kosten nemen ook niet af in de loop van de jaren. Zo staat er 100 miljoen voor de RDW ingeboekt en gaat er tussen de 30 miljoen en 45 miljoen naar de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Kan de minister een nadere onderbouwing geven van deze kosten? Precies 100 miljoen voor de RDW: ik ben heel benieuwd hoe dat dan is opgebouwd. Is er ook een benchmark ten aanzien van omringende landen rond die 24% of zitten zij een stukje lager? Ziet de minister misschien ook mogelijkheden om die exploitatiekosten met de jaren terug te dringen?

Voorzitter. Dan de terugsluisgelden. Die worden grotendeels ingezet voor de aanschafsubsidie voor zero-emissievrachtwagens. In hoeverre is die hele voorgestelde besteding nu definitief? Wat gaan we doen met terugsluisgelden die niet tot besteding komen? Is er dan weer overleg met de sector over waar die middelen dan heen kunnen gaan? Specifiek heb ik ook de volgende vraag. We lezen dat nog niet duidelijk is of de generieke taakstelling op subsidies uit het hoofdlijnenakkoord ook voor deze subsidies gaat gelden. Is de minister het met ons eens dat het lastig uit te leggen is aan de sector als we zeggen dat we al het geld dat we met die heffing ophalen ook weer investeren in de sector, en we daar toch 10% — dat is het, geloof ik — vanaf zouden halen? Je wil toch dat die volledige terugsluis blijft. Kan hij bevestigen dat dat het geval blijft?

Voorzitter. Tot slot een vraag over een belangrijke innovatie in de sector. Dat is de Super Eco Combi-vrachtwagen, een extra lange vrachtwagencombinatie van een trekker plus twee 13,6 meter lange trailers. Praktijktesten in het buitenland tonen aan dat dit 20% tot 30% brandstof en daarmee uitstoot kan besparen. Met een klein deel van de terugsluisgelden wordt de introductie in Nederland onderzocht. Er wordt gestreefd naar een eerste zeer beperkte proef dit jaar. Hoe staat het daarmee? Ziet de minister ook de kansen voor deze innovatie, zowel vanuit bedrijfseconomisch perspectief als vanuit duurzaamheidsperspectief?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Dijk. Dan gaan we luisteren naar de bijdrage van meneer De Hoop. Hij spreekt namens de fractie van GroenLinks-PvdA.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Betalen naar gebruik en de vervuiler betaalt. Een eerlijkere verdeling van lusten en lasten met het profijtbeginsel. Het zijn allemaal uitstekende uitgangspunten om wegverkeer te laten bijdragen aan de aanleg en onderhoud van onze wegen. Mijn fractie was dan ook groot voorstander van de invoering van de vrachtwagenheffing als eerste stap in de modernisering van onze wegenbelasting en een meer uniforme Europese regeling. Juist door ons systeem te laten aansluiten op dat van de ons omringende landen, maken we het voor iedereen gemakkelijker. Dan betalen ook buitenlandse vrachtwagens keurig mee en voorkomen we oneerlijke concurrentie. Het is dus behalve noodzakelijk ook gewoon verstandig dat we die regels harmoniseren. Een groter gewicht geven aan de CO₂-emissies is ook een effectieve manier om de voorlopers in de elektrificatie te belonen. Dat is weliswaar

tegen het algemene kabinetsbeleid in, maar juist daarom zijn we er blij mee dat het hier gebeurt. Kortom, mijn fractie volgt het advies van de Raad van State en wil de wet snel aanpassen, zodat alles op tijd klaar is voor 2026.

Voorzitter. Nu we toch praten over de bijdrage van de vrachtsector aan het wegenonderhoud en de milieuvervuiling, heb ik nog een paar vragen over hoe consequent we nou de principes toepassen waarmee ik begon. Niemand is tegen vrachtvervoer. Het is een cruciale schakel in onze economie. Alles wat wij consumeren heeft ooit, wellicht wel tien keer, in een vrachtwagen gezeten. Maar de maatschappelijke kosten hiervan zijn ook enorm en lang niet elke rit is noodzakelijk.

De voorzitter:

Meneer Heutink heeft een interruptie voor u.

De heer Heutink (PVV):

Meneer De Hoop heeft het erover dat iedereen een eerlijke en gelijke bijdrage gaat leveren. Maar dat is natuurlijk gewoon grote onzin. Het zijn juist de mensen die nu geen nieuwe en schonere vrachtauto kunnen kopen, die straks moeten betalen voor de korting van degene die dat allang heeft gedaan. Dat is toch oneerlijk? De heer De Hoop moet het toch met mij eens zijn dat dat oneerlijk beleid is en dat de minister daar wat aan zou moeten doen?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Als je gewoon kijkt naar wat voor vrachtwagens we op de weg hebben, dan zie je dat de Euro 0-diesel het meest vervuilend is. Dat is 0,1% van de te rijden kilometers. Die vrachtwagens hadden die verduurzamingsslag al moeten maken. We hebben hier heel terecht ook een terugsluis in. Er zijn dus heel veel redenen om die verduurzaming te doen. Men kan gewoon meedoen. En ja, als je dat niet doet, moet je ook gewoon betalen voor de vervuiling. Dat is heel eerlijk en heel erg redelijk.

De heer Heutink (PVV):

Meneer De Hoop weet net zo goed als ik dat die korting van 75% geldt voor Euro 5 en hoger. Dat weet hij net zo goed als ik. Het is dus niet alleen Euro 0 die betaalt voor de luxe van de anderen. Het zijn veel meer vrachtwagens. Meneer De Hoop kan dit downplayen totdat hij een ons weegt, maar het is niet eerlijk. Zolang hij dat niet erkent en complimenten blijft uitdelen aan de minister, gaat dit niet de goede kant op, zeg ik tegen hem, via u, voorzitter.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

De heer Heutink maakt echt van een mug een olifant. De emissievrije vrachtwagen, emissieklasse 5, is 2,5% van de te berijden kilometers. Wat daarboven zit, de Euro 6-diesel, is 77%. Het gaat dus echt om een hele kleine groep. Dat is een groep die voor heel veel vervuiling zorgt en zorgt voor de meeste maatschappelijke kosten. Het is heel erg logisch dat die iets meer betaalt.

De voorzitter:

In derde en laatste instantie op dit onderwerp, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Het is dus een hele kleine groep die fors moet betalen voor de groep die allang die

transitie heeft meegemaakt. Het is gewoon bijna vals, zeg ik tegen meneer De Hoop, via u, voorzitter.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

De heer Heutink kan het zo groot maken als hij wil. Zelfs bij die oude vrachtwagens betaal je in het nieuwe voorstel €0,24 per gereden kilometer. De maatschappelijke kosten zijn €0,49. Die zijn dus twee keer zo hoog. Als je de klasse ertussen hebt, zijn de maatschappelijke kosten €0,25. Dus zelfs degenen die nu iets meer moeten betalen, komen nog lang, lang, lang niet aan de maatschappelijke kosten. Dus ik zou de heer Heutink aanraden om nog even een keer de nota naar aanleiding van het verslag te lezen en naar die tabel te kijken, want het komt bij lange na niet in de buurt van de maatschappelijke kosten.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Elke winkelketen bevoorraadt haar winkels met haar eigen vrachtwagens, ondanks dat dat ertoe leidt dat ze de helft van de tijd met lege vrachtwagens rondrijden. Waarom doen ze dat toch? Omdat het aantrekkelijk is om met je eigen logo erop te rijden en omdat ze ook niet overleggen of samenwerken met anderen en omdat het kennelijk nog te goedkoop is om leeg rond te rijden. Dat geldt ook voor tal van andere sectoren. Ik ben ervan overtuigd dat we met een wat betere organisatie toekunnen met fors minder verkeersbewegingen en minder vervuiling, minder slijtage aan wegen en bruggen en ook meer verkeersveiligheid.

De incentive zit, zoals zo vaak, in de prijs van zo'n ritje. In de Wet vrachtwagenheffing belasten we alleen de snelwegkilometers. Maar juist ook op het onderliggende wegennet zorgen vrachtwagens voor veel verkeersonveiligheid. Juist lokale wegen hebben flink te lijden onder die zware voertuigen. Het nu afgesproken systeem helpt hier niet bij, terwijl dat wel zou kunnen. Sowieso is al onze weginfrastructuur, van hele ruime bochten tot hoge viaducten en zwaar uitgevoerde bruggen, gebouwd voor vrachtwagens, terwijl die maar een enkel procent van het verkeer uitmaken en bij elkaar ook maar een klein deel van de wegenbelasting opbrengen. Uit de antwoorden op de schriftelijk behandeling bleek dat de maatschappij en de gewone automobilist het vrachtwagenverkeer sponsort met circa €0,20 à €0,30 per kilometer; prijspeil 2019, dus dan ook nog voor de enorme kostenexplosie in de bouw. Waarom is dat eigenlijk eerlijk, vraag ik de minister.

We staan aan het begin van een enorme vervangingsoperatie van bruggen en viaducten, vooral vanwege het vrachtwagenverkeer. Hoeveel van deze miljardenoperatie wordt ook door de vrachtsector opgebracht en is dat volgens u een eerlijke verdeling, ook gezien het gat in de begroting wat u al aankondigde afgelopen week? Die €0,30 indirecte vrachtwagensubsidie is alleen voor de snelweg. Hoeveel zijn onze steden en dorpen jaarlijks kwijt aan herstel van wegen? Met het ravijnjaar op komst moet elke euro drie keer worden omgedraaid. De kosten voor het herstellen van verzakkende kademuren langs de gracht maken de kans op het openhouden van een zwembad kleiner. Moeten we dat fietstunneltje vervangen of gokken we erop dat het nog een paar jaar houdt? Zwaar vrachtverkeer leidt tot enorme kosten voor lokale overheden, maar ze krijgen die niet vergoed.

We gaan die vrachtwagenheffing evalueren. Wat zijn de effecten? Wat zijn de verschuivingen in gebruik, de routes en de transitie naar duurzaam vervoer? Mijn fractie wil ook graag weten wie welke kosten maakt en waar die terechtkomen. Daarvoor is het heel handig om de periode van de invoering als nulpunt te nemen. Kan de minister toezeggen dat hij voor ons op een rijtje zet wat de verschillende overheden kwijt zijn aan weginfrastructuur en welk deel hiervan direct of indirect kan worden toebedeeld aan het vrachtverkeer? En kunnen we dat dan afzetten tegen de kilometers op verschillende wegen langs lang en kort transport, zwaar en licht verkeer, want dan kunnen we straks ook zien hoe de mogelijke verschuiving daadwerkelijk voor een eerlijkere verdeling van lasten en lusten zorgen.

Dan heb ik nog een aantal laatste vragen over milieudifferentiatie. We gaan belasten per kilometer, per kilo CO₂, en dan een heel klein beetje voor luchtvervuiling en geluid. Maar waarom maar 50%? Waarom mogen vuile diesels grotendeels blijven vervuilen? We hebben nog steeds veel astma onder onze kinderen en stikstof in de natuur. Dat heeft een enorme maatschappelijke prijs. We hebben besloten om met een enorme operatie de wegenbelasting voor vrachtwagens complexer maar ook eerlijker te maken, maar we pakken dan niet door en richten het niet zo in dat de effecten zo klein mogelijk in plaats van zo groot mogelijk zijn. Dat is een gemiste kans.

Ten slotte. Wie straks elektrisch rijdt, krijgt een korting voor het gebrek aan CO₂- en NO₂-uitstoot, maar valt mogelijk wel in een hogere gewichtsklasse vanwege de zware accu, tenzij we daar ook een korting voor geven. Dat is een politieke vraag. Mijn fractie zou daarvoor zijn, maar dan moeten we er wel goed op letten dat het allemaal optelt tot een economisch aantrekkelijk aanbod. Dus niet wat dit kabinet nu met elektrische auto's doet, waarbij het kabinet iedereen weer richting vervuilende vervoersmiddelen jaagt. Kan de minister toezeggen dat dit voor vrachtwagens wél goed geregeld wordt?

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer De Hoop. Dan zijn we toegekomen aan de bijdrage van de heer Bamenga namens de D66-fractie.

De heer Bamenga (D66):

Voorzitter. Vandaag zet een PVV-bewindspersoon een goede stap naar minder CO₂-uitstoot in Europees verband. Dat zie ik graag. Ik heb een paar kritische vragen, maar laat niemand twijfelen aan mijn inzet: deze wet moeten we gewoon aannemen.

Voorzitter. Ten eerste. Ik lees dat de kilometerheffing voor vrachtwagens ongeveer €0,17 per kilometer wordt. Tegelijkertijd is deze heffing in Duitsland zo'n €0,30. Waarom heeft de minister gekozen voor €0,17? Is hij niet bang dat dit gaat leiden tot Duitse vrachtwagens op Nederlandse snelwegen? Is hij bereid om dit te monitoren?

Voorzitter. Ten tweede. Het is natuurlijk mogelijk dat vrachtwagens naar aanleiding van deze heffing uitwijken naar provinciale en gemeentelijke wegen. Kan de minister aangeven hoe hij dat gaat monitoren en welke maatregelen de minister overweegt, mocht dit gaan gebeuren?

Voorzitter, tot slot. Ik lees dat de korting voor zero-emissievrachtwagens voor vier jaar staat. Ik ben benieuwd wat dat voor de businesscase voor elektrische vrachtwagens voor vervoerders doet. Gisteren hebben we met de minister een debat gevoerd over elektrische personenauto's.

Dezelfde vraag heb ik ook voor vrachtwagens. Is het op deze manier financieel aantrekkelijk om een elektrische wagen in te kopen? Zo nee, aan welke maatregelen werkt de minister om ervoor te zorgen dat emissievrij vervoer een goede businesscase is voor vervoerders?

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Bamenga. Dan gaan we luisteren naar mevrouw Veltman namens de VVD-fractie.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Voorzitter. Vandaag ligt de Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing voor. De wet zelf is inderdaad al aangenomen in 2022 en zal medio 2026 in werking treden. De VVD heeft vooral een aantal vragen over wat er nog moet gebeuren in de aanloop daarnaartoe en over randvoorwaarden voor de uitvoerbaarheid.

Allereerst vindt de VVD dat onze bedrijven moeten kunnen vertrouwen op voorspelbaar en consistent overheidsbeleid. Met de transportsector, zowel transporteurs als verladers, is afgesproken dat de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing weer in de sector kunnen worden geïnvesteerd. Voor deze zogenaamde terugsluis is een pakket aan maatregelen afgesproken. Dit zijn maatregelen die de sector kan gebruiken om schonere trucks te rijden. Veel transportbedrijven die gebruikmaken van het hoofdwegennet, hebben investeringen gedaan of gepland in nieuwe emissieloze trucks. Bij het doen van deze investeringen, houden zij rekening met de afgesproken stimuleringsmaatregelen en met de tarieven. Voor de tarieven is nu afgesproken dat die de eerste vier jaar worden vastgezet en dat daarna op basis van evaluatie wordt gekeken of die worden gewijzigd. Wat de VVD betreft, wordt ook de terugsluis voor minimaal de jaren 2026-2030 vastgezet. Kan de minister toezeggen dat de terugsluis vaststaat, zodat de bedrijven kunnen vertrouwen op voorspelbaar beleid?

Voorzitter. Hoe faciliteert deze minister de ondernemers die actief zijn in de logistieke sector en willen verduurzamen, maar problemen ervaren met netcongestie? Daarbij vraag ik de minister niet om alleen maar te verwijzen naar de collega van Klimaat en Groene Groei, maar om vooral naar zichzelf en naar zijn verantwoordelijkheid voor infrastructuur en verkeer te kijken. Gaat hij zich vanuit deze verantwoordelijkheid ervoor hardmaken dat er versnelling komt in de vergunningafgifte, als bedrijven laadinfra willen realiseren op hun terrein? Gaat hij zich ervoor inzetten dat bedrijven zo snel mogelijk gebruik kunnen maken van flexibele energiecontracten, om lokale netcongestieproblemen op te lossen en zodat bedrijven energie kunnen doorleveren naar andere bedrijven? Achter de meter moet er dus ruimte komen waarmee bedrijven laadinfrastructuur kunnen realiseren. Welk tijdpad heeft de minister voor ogen voor de uitrol van laadinfra langs de snelwegen? Maakt hij slim gebruik van het geld dat hiervoor beschikbaar is gesteld in Europa?

Tot slot, voorzitter, heb ik ook een vraag over de mogelijke gevolgen op het onderliggend wegennet zodra de vrachtwagenheffing van kracht wordt. Vrachtwagenheffing kan er namelijk voor zorgen dat vrachtverkeer uitwijkt naar andere wegen waar de heffing niet geldt, wat daardoor tot overlast op de andere wegen leidt. Heeft deze minister het idee dat als hij kijkt naar de kaart van wegen waar de heffing gaat gelden, deze heffing niet gaat leiden tot sluipverkeer van vrachtverkeer, ook niet met de wijziging die nu voorligt? Afgesproken is in ieder geval dat dit wordt gemonitord. Dat is wat de VVD betreft een must. Kan de minister aangeven of alles wat nodig is om de monitoring goed te doen vanaf dag één op tijd gereed is?

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

Meneer Heutink heeft een vraag voor u.

De heer **Heutink** (PVV):

Ziet de VVD ook dat als je toch een significante groep vrachtwagenchauffeurs veel meer laat betalen, de kans op uitwijk veel groter gaat zijn?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Mijn vraag is wat de consequentie van deze wijziging is voor eventuele uitwijk. Die vraag heb ik net ook gesteld. Ik ben heel benieuwd hoe de minister dat ziet en wat zijn reactie daarop is. Ik weet niet of dat het geval is en hoe groot dat verschil dan is. Ik ben benieuwd naar het antwoord.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik vraag de VVD niet om te verwijzen naar de minister, ik vraag de VVD om logisch te redeneren op wat er gaat gebeuren op het moment dat je mensen veel meer betalen op een heffingsnetwerk. Is de VVD dan zélf bang dat er uitwijk gaat plaatsvinden? Ik hoop dat ze dan vanuit het VVD-standpunt mij kan vertellen wat zij denkt in plaats van dat zij heel makkelijk wijst naar de minister.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Zeker. Ik had eigenlijk gehoopt dat de heer Heutink zich het vorige debat over de wet zelf nog even in herinnering had kunnen brengen bij zichzelf, want het was de VVD die een punt heeft gemaakt van dit uitwijkrisico. We hebben heel hard gedruwd op dat de monitoring dus goed gebeurt, zodat we voorkomen dat er een grote mate van uitwijk is, of dat er überhaupt uitwijk is, naar de onderliggende wegen. Dus ja, het is een heel relevant punt. Nu ligt een wetswijziging voor. Het enige wat ik nu wil weten is aanvullend daarop: gaat de wijziging van de wet daar verandering in brengen? Ik kan dat niet overzien. Dat is de vraag aan de minister. Wat mij betreft staat nog steeds voorop dat de monitoring heel goed geregeld moet zijn. Op het moment dat we zien dat het fout gaat en het vrachtverkeer niet terechtkomt op wegen waar het zou moeten rijden, dan hebben we een ander verhaal. De inschatting is nu dat dit niet zo is, maar ik hoor graag wat de wetswijziging daarin teweegbrengt.

De **voorzitter**:

In derde en laatste instantie, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Ja. Ik heb het debat nog heel goed op mijn netvlies staan, want het was namelijk de VVD die instemde met een lastenverzwaring van ruim een half miljard voor de sector; ik weet dat nog heel erg goed.

De **voorzitter**:

Ik hoorde geen vraag.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nee, maar dan heeft hij ook gehoord dat we die uitwijk een heel belangrijke voorwaarde vinden; dus voorkomen dat die uitwijk er is, is een belangrijke voorwaarde voor het vervolg.

De **voorzitter**:

De heer De Hoop heeft ook een vraag voor u.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja, en ook op dit punt, want dit is natuurlijk heel erg terecht. Het is wel zo dat we het nu alleen bij die rijkswegen toepassen. Zou de VVD er ook voor openstaan om te kijken naar het bredere wegennet? Want dat wegennet bestaat uit ongeveer 142.000 kilometer in Nederland en maar 6.000 zijn die rijkswegen en die snelwegen; 130.000 kilometer is gemeentelijk en nog 7.000 kilometer provinciaal. Zouden we het dan niet meer moeten verdelen over al die wegen?

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Volgens mij is nu met de sector zelf een systeem bedacht waar ook de sector zelf vrede mee heeft, en dat zijn die hoofdwegen en enkele provinciale wegen volgens mij. Nu is het kijken naar hoe dit uitpakt. Daarom vind ik die monitoring ook zo ontzettend belangrijk.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dat begrijp ik, maar daaruit proef ik ook dat als blijkt dat dat echt tot een verschuiving leidt, de VVD er mogelijk wel voor openstaat om breder naar dat hele wegennetwerk te kijken, dus om dat dan op die manier te doen met de vrachtwagenheffing.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Nou, ik zou niet zeggen "breder naar het hele wegennet kijken", maar als er ergens een specifiek probleem optreedt, dan moet je daar wel wat aan gaan doen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Veltman. Dan gaan we luisteren naar de laatste spreker van de zijde van de Kamer: de heer Pierik, die spreekt namens de BBB-fractie.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Als we willen dat Nederland blijft draaien, dan moeten onze vrachtauto's natuurlijk blijven rijden. Het besluit dat vandaag voorligt heeft grote gevolgen voor de transportsector, onze ondernemers en uiteindelijk voor de Nederlandse burger. Laten we eerst even stilstaan bij waar dit voorstel over gaat: de vrachtwagenheffing vervangt het eurovignet en verlaagt de wegenbelasting, maar stelt dat de belasting per gereden kilometer omhoog moet. Dat klinkt misschien

eerlijker, maar als we naar de cijfers kijken, dan zien we dat de gevolgen echt enorm kunnen zijn. Waar een ondernemer nu zo'n €1.000 per jaar kwijt is aan zo'n eurovignet, kan dit met de nieuwe regeling oplopen tot echt een veelvoud ervan. Ik heb de tabel hier liggen. In de stukken staat in ieder geval dat de huidige belasting dan €2.400 zou zijn en dat die zou kunnen oplopen tot ruim €8.000. Dus het zou echt een stuk duurder gaan worden. En dit is niet echt een extreem scenario; als we kijken naar hoe transportbedrijven dit voor de kiezen gaan krijgen, dan kan het nog wat duurder uitpakken.

Voorzitter. Dit betekent in de praktijk simpel gezegd dat niet alleen die transportbedrijven opgezaagd worden met hogere kosten, maar dat dat ook voor de burger geldt. Alles wordt duurder: bouwmaterialen, dus de woningbouw, voedsel, dus de boodschappen in de supermarkt, maar ook brandstoffen, bloemen, kleding, schoolspullen, noem maar op. Door die transportkosten wordt alles duurder. Dit raakt dus niet alleen de ondernemers in de transportsector, maar iedereen die afhankelijk is van diensten, en dat is dus de hele samenleving. En dan hebben we het nog niet eens gehad over het risico van het uitwijkgedrag. Ik was blij dat collega's Bamenga, Veltman en Heutink ook aandacht vroegen voor dat uitwijkgedrag. Daar ligt echt wel een belangrijk punt. Daar kom ik straks nog op terug.

Wat is cruciaal? Wie gaat het betalen? Dat zijn de hardwerkende chauffeurs en ondernemers, die toch al vaak te maken hebben met hoge kosten en lage marges. Het is dan ook niet ondenkbaar dat vrachtwagens steeds vaker zullen uitwijken naar wegen waar geen heffing geldt. Dit betekent meer drukte op het onderliggende wegennet, meer uitstoot door het afremmen en optrekken bij kruisingen en ook meer slijtage van de lokale wegen. Het kabinet heeft gezegd dat ze dit probleem willen tegengaan door extraprovinciale gemeentelijke wegen op te nemen in het heffingsnetwerk, maar dat klinkt als een pleister op een wond die niet had hoeven ontstaan. In plaats van het probleem bij de kern aan te pakken verschuift men het simpelweg naar een ander niveau. En dat terwijl het onderliggende wegennet juist bedoeld is om het regionale verkeer en het lokale transport mogelijk te maken. We moeten dit probleem serieus nemen.

De voorzitter:

Meneer Heutink heeft een vraag voor u, meneer Pierik.

De heer Heutink (PVV):

Ik zie dat meneer Pierik de vinger op de zere plek legt. Dat is denk ik ook volledig terecht. Het lijkt bijna op mijn inbreng, maar dan op een iets andere manier. Dat is uw goed recht, zeg ik tegen meneer Pierik. Maar de vraag aan meneer Pierik is of hij behoefte heeft aan goed aanvullend onderzoek. We hebben naar aanleiding van deze richtlijn geen onderzoek gezien naar de consequenties voor het onderliggend wegennet. We hebben het niet. Is het niet verstandig om daar nog eens gewoon naar te vragen, voordat we überhaupt straks gaan stemmen over dit voorstel en een tweede termijn hierover gaan voeren? Het is toch, denk ik, ontzettend belangrijk dat we weten waar we het over hebben met elkaar?

De heer Pierik (BBB):

Ik ben blij dat de heer Heutink in ieder geval aangeeft dat ik een iets andere toon heb in mijn inbreng. Dat is in ieder geval een hele terechte conclusie, denk ik. Ik denk dat

we dat uitwijkgedrag heel goed moeten monitoren. Als blijkt dat dat uitwijkgedrag echt nadelige consequenties heeft, dan moeten we dat aanpassen. Maar ik ga niet zo ver dat ik op voorhand zeg dat we eerst weer een soort impactanalyse moeten hebben. Er wordt al zo ontzettend veel onderzocht, dus ik zou me eigenlijk wel willen houden aan de plannen die nu voorliggen.

De heer **Heutink** (PVV):

Die Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing gaat half 2026 in. Als deze Kamer deze richtlijn gaat aannemen en het vervolgens echt misgaat op het onderliggende wegennet, constateer ik dus dat we ons dan pas zorgen gaan maken. Dan ben je toch veel te laat, zeg ik tegen de fractie van BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

We proberen het natuurlijk zo snel mogelijk op te pakken. Op het moment dat het dreigt te ontsporen, moeten we zoeken naar andere oplossingen. Maar ik zou op voorhand niet willen zeggen dat het gaat ontsporen. Ik wil het antwoord van de minister afwachten om te kijken of hij er misschien anders tegen aankijkt. Maar op dit moment heb ik nog geen signalen dat het zeker gaat ontsporen.

De **voorzitter**:

In laatste instantie.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik begrijp dat er nog geen signalen zijn, want die hele vrachtwagenheffing is nog niet ingegaan.

De heer **Pierik** (BBB):

Dat klopt, maar er is aan de voorkant in ieder geval wel over nagedacht. Er is contact geweest met de transportsector. Ook mensen uit het veld vinden dat het zo moet kunnen. We hebben het vanochtend gehad over wetenschap en politiek, maar ik vind praktijk en politiek ook heel belangrijk, dus als de mensen uit het veld vinden dat dit zo moet kunnen, is dat wat mij betreft ook een belangrijk signaal.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik ga nog even verder met het vervolg.

Voorzitter. De BBB is voor verdere verduurzaming. We erkennen dat er Europese richtlijnen zijn en dat we hieraan moeten voldoen. Dat kan ook helpen om een gelijk spelveld in Europa te bewerkstelligen. Maar dit beleid schiet hier en daar er wel aan voorbij. De stap van een vaste heffing naar een kilometerheffing is niet zomaar een wijziging. Het is echt een behoorlijke systeemverandering. Die transformatie wordt in één keer doorgevoerd, zonder voldoende rekening te houden met de gevolgen voor ondernemers en consumenten. Wat ons betreft moet deze heffing eerlijker en realistischer worden ingericht. We stellen voor om het tarief per kilometer zo vast te stellen dat de gemiddelde transportondernemer niet ineens een veelvoud aan belasting moet betalen, maar dat het gewoon stapsgewijs kan. Dit voorkomt een kettingreactie in de prijsstellingen in de hele economie.

Daarnaast pleiten we ervoor om alsnog een uitgebreide mkb-toets uit te voeren. Het kabinet stelt dat deze niet nodig is, maar we vinden het cruciaal om de gevolgen voor kleine en middelgrote bedrijven zorgvuldig te bestuderen. Deze bedrijven vormen immers de ruggengraat van de Nederlandse economie.

Ten slotte willen we nog wijzen op de effecten van het onderliggende wegennet. De uitwijkrisico's moeten eigenlijk beter worden onderzocht. Hoe groot is de kans dat het vrachtverkeer inderdaad zal uitwijken, vraag ik aan de minister. Wat betekent dat voor de verkeersveiligheid en voor de infrastructuur? Hoe kan uitwijken worden voorkomen, zonder simpelweg meer wegen onder de heffing te laten vallen?

Hier wil ik het bij laten. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Pierik.

Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. We gaan om 11.58 uur verder met de eerste termijn van de zijde van het kabinet, bij monde van minister Madlener. Tot straks.

De vergadering wordt van 11.47 uur tot 11.59 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik hervat de vergadering van de Tweede Kamer der Staten-Generaal met het plenaire debat over de Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing in verband met de implementatie van de herziene Europese tolheffingsregels. We zijn toegekomen aan de eerste termijn van de zijde van het kabinet. We gaan luisteren naar minister Madlener.

Termijn antwoord

Minister Madlener:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met een inleiding. Daarna ga ik in op de terugsluis, daarna op de uitwijk, waar we veel vragen over hebben gehad. Als laatste heb ik een blokje techniek van de wetswijziging.

Ik wil beginnen met de inleiding. We hebben het inderdaad ook gehoord in het debat: wat doen we hier nu eigenlijk? In 2022 heeft de Kamer namelijk al ingestemd met de invoering van de vrachtwagenheffing. Ik kan me dat goed herinneren. De invoering sluit ook aan op onze buurlanden en heel veel andere Europese landen. Toen ik minister werd, werd ik natuurlijk hiermee geconfronteerd en ben ik meteen met de sector gaan praten. Ik heb uitgebreid gesproken met TLN, met evofenedex en ook met VERN, de eigenrijders. Wat bleek mij? De steun voor dit systeem is unaniem. Iedereen vindt het een goed systeem, ook omdat het aansluit op de buurlanden, omdat er een hele goede terugsluis in zit, die andere landen overigens niet allemaal hebben. Nederland heeft die wel. Als er in een sector zó veel steun is — dat heb ik nog niet veel meegemaakt — voor zo'n voorstel, ook onder de eigenrijders, dan kan ik daar natuurlijk alleen maar blij van worden. Dat wil ik wel gezegd hebben. Ik heb

namelijk de kritiek gehoord. Die komt vooral vanuit de PVV-fractie; dat verbaast mij ook niet. Maar ik denk dat de zorgen toch ietwat te groot zijn gemaakt.

De heer **Heutink** (PVV):

Wat vond de kermisbranche er eigenlijk van dat onder andere het kwartttarief van de wegenbelasting wordt afgeschaft als we de vrachtwagenheffing gaan doorzetten?

Wat vond de kermisbranche daar eigenlijk van? Waren die ook unaniem?

Minister **Madlener**:

Ik heb met VERN gesproken, de eigenrijders. Dat zijn dus heel veel kleinere ondernemers. De kermisbranche zou daar ook onder kunnen vallen; dat weet ik niet. Maar voor de kermisbranche in het algemeen hebben we natuurlijk altijd veel oog. Ik ben altijd bereid om met de kermisbranche te gaan spreken. Ik denk op zich ook niet dat de kermisbranche nou de meeste kilometers maakt. Vaak gaan kermisexploitanten van stad naar stad en dan staan ze een week stil. Ik weet dus eerlijk gezegd niet of de kermisbranche hier überhaupt heel erg door geraakt wordt.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik weet het wel zeker. Maar dan mijn andere vraag. De minister kan toch niet zeggen dat het unaniem is als hij niet met iedereen heeft gesproken? Want dat is gewoon niet zo. Hij heeft met een aantal grote spelers gesproken, die allemaal de verdien capaciteit hebben om de transitie te kunnen maken — ik kan me dus heel goed voorstellen dat zij hier blij mee zijn — en met een groep eenpitters. Maar dat is niet de hele sector. De minister kan niet blijven volhouden dat de hele sector op dit verschrikkelijke idee zit te wachten.

Minister **Madlener**:

Ik heb niet met alle vrachtwagenchauffeurs gesproken, als de heer Heutink dat bedoelt. Dat is ook niet mogelijk, lijkt me. Ik heb wel met alle vertegenwoordigers van de hele sector gesproken, dus dat is wat ik hier zeg. De kermisexploitanten hebben zich nog niet gemeld met grote problemen. Ik verwacht ook niet dat dat gebeurt, want als je niet zo veel kilometers maakt ... We gaan de wegenbelasting verlagen. Het zou dus best kunnen dat de vrachtwagens die weinig kilometers maken hier juist voordeel bij hebben, want ze worden nu per kilometer afgerekend. De kermisexploitanten zullen hierdoor echt niet heel hard geraakt worden. Sterker nog, ik denk eerder dat zij er voordeel bij zouden kunnen hebben.

We hebben het hier over een wijziging van een wet die er al is. Het eerste doel van de wet is het binnen- en buitenlandse vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg. Dat is natuurlijk een goede zaak. Tegelijk met de start van de heffing per gereden kilometer vervalt het eurovignet en wordt de motorrijtuigenbelasting tot het minimumtarief verlaagd. De vrachtwagenheffing draagt dan ook bij aan de concurrentiepositie van de Nederlandse vervoersector en aan een gelijk internationaal speelveld. Dat is juist voor de ondernemers zeer belangrijk.

Het tweede doel is het innoveren en verduurzamen van de vervoersector. Hiervoor wordt het tarief van de vrachtwagenheffing gedifferentieerd naar uitstoot van het voertuig. Dat gaan we in deze wijziging versterken, zodat het nog interessanter wordt om te investeren in een schone truck. Daarnaast worden ondernemers met de terugsluis geholpen met de innovatie en verduurzaming, bijvoorbeeld met subsidies

voor elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur. Belangrijk om te weten is dat ik heb gesproken met onder andere DAF Trucks en Scania, twee grote fabrikanten in Nederland. Die zijn ook heel blij. Die willen graag dat er vraag ontstaat naar schone trucks. We hebben allemaal gezien wat het stikstofprobleem doet in ons land. Dit kan enorm helpen. Het zijn juist ook de ondernemers die heel erg bereid zijn om te investeren, als ze maar langjarige zekerheid hebben dat hun investering goed uitpakt. Daar moeten wij als overheid voor zorgen. Ik heb er ook een aantal vragen over gekregen; daar ga ik straks verder op in.

De eerste spreker, de heer Heutink, vroeg ook: hoe gaan we ervoor zorgen dat transport nu en in de toekomst betaalbaar blijft en dat de consument niet de dupe wordt? De vrachtwagenheffing is natuurlijk een belangrijk onderwerp, maar is uiteindelijk slechts een klein deel van de totale transportkosten. Die bestaan uit loonkosten, afschrijvingen en brandstofkosten. Het besluit uit 2022 om de vrachtwagenheffing in te voeren leidt tot een stijging van de kosten voor wegvervoer van 1% à 3%. Dat is een kleine toename. Het is natuurlijk wel een toename, maar het is een kleine toename. Het gemiddelde tarief blijft met dit voorstel ongewijzigd. Dit voorstel, dat we vandaag bespreken, doet daar dus niets aan af. De tarieven zijn vergelijkbaar met of lager dan die in de ons omringende landen en dat is zonder de terugsluis, waarbij de ondernemers financieel gesteund worden. De terugsluis is ook zeer belangrijk. Nederland doet dat, in hele grote mate; andere landen doen dat niet. Dat is iets waar Nederland best trots op kan zijn: dat we op zo'n goede manier omgaan met onze transportondernemers. De extra kosten — de hele vrachtwagenheffing kost uiteindelijk toch wel geld; dat is die 1% tot 3% — worden uiteindelijk doorberekend aan de klant. Dat is zo en dat hoort ook zo.

Dan kom ik bij het kopje terugsluis. Ik begin met een vraag van de heer Van Dijk over de voorgestelde besteding van de terugsluis. Is die nu definitief? Wat wordt er gedaan met terugsluisgelden die niet tot besteding komen? Is er overleg met de sector? De besteding van de terugsluis, zoals opgenomen in het Meerjarenprogramma terugsluis vrachtwagenheffing 2026-2030 en artikel 15 van de lenW-begroting is definitief. De besteding van de middelen over de verschillende maatregelen wordt jaarlijks gemonitord en kan bij over- of onderuitputting aanleiding zijn om te schuiven met de budgetten. In lijn met de bestuursovereenkomst terugsluis vindt hierover jaarlijks een gesprek plaats met de vervoerssector. In het begrotingsartikel van de vrachtwagenheffing hebben we een onbeperkte eindejaarsmarge: wat we niet besteden, kunnen we onbeperkt doorschuiven. Er gaat dus niets verloren voor de sector. Zeer belangrijk.

De heer Van Dijk zei ook dat het nog niet duidelijk is of de generieke taakstelling voor subsidies uit het hoofdlijnenakkoord ook voor deze subsidies gaat gelden. Over de invulling van de subsidietaakstelling en de eventuele gevolgen voor de terugsluis wordt meer bekend bij de behandeling van de Voorjaarsnota, maar ik zie de vrachtwagenheffing als een gesloten systeem. De afspraak is immers dat de netto-opbrengsten worden ingezet voor de verduurzaming en innovatie van de sector. Dat is een afspraak die we hebben gemaakt. Ik vind het heel belangrijk om dat hier te constateren en te herhalen. Het is uiteindelijk aan het kabinet om daar keuzes in te maken, maar u mag op mij rekenen: afspraak is afspraak. Dat is zeer belangrijk. Dat draagvlak moeten we niet verliezen door te gaan tornen aan die afspraak. Dat is mijn inzet dus.

De heer Van Dijk vroeg ook naar de super-ecocombivrachtwagen. Met een klein deel van de terugsluisgelden zouden we gaan onderzoeken of de super-ecocombi's, die extra lange vrachtauto's, gaan werken. Hij vroeg hoe het daarmee staat. Het onderzoek naar de toelating van de super-ecocombi wordt zorgvuldig aangepakt. De verkeersveiligheid staat wat mij betreft voorop. Er start nog dit jaar een proef op de testbaan van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Als deze proef goed verloopt, is de volgende stap een proef met één voertuig op de openbare weg. Als die proef ook goed verloopt, wat wel de verwachting is, zullen er vijf transportondernemers worden geselecteerd om deel te nemen aan een pilot. Uiteindelijk zie ik zeker kansen voor een super-ecocombi, niet overal in Nederland, bijvoorbeeld niet door Mariënhem op de N35, maar wel op de grote internationale transportcorridors. Het levert echt tientallen procenten aan winst op om met zo'n grote combinatie te kunnen rijden. In het buitenland gebeurt dat ook al. Er zijn dus zeker kansen en we doen er alles aan om dat te onderzoeken. We gaan pas over tot invoering als dat veilig kan en als dat ook echt bewezen is.

Mevrouw Veltman vroeg nog of die terugsluis ook echt vaststaat, zodat de sector kan rekenen op stabiel beleid. Dat is een vraag waarop ik net al heb gezegd dat ik het uiterst belangrijk vind. We moeten dat vertrouwen niet verspelen. We hebben een duidelijke afspraak gemaakt. Mijn inzet voor het kabinet is dus dat we deze afspraak absoluut respecteren en behouden. U mag daarop rekenen. Ik kan er nog niet op vooruitlopen, maar mijn inzet, en ik denk die van meerdere partijen, is dat een afspraak een afspraak is.

Hoe faciliteer ik de ondernemers die willen verduurzamen maar dat niet kunnen vanwege netcongestie? Dat is ook een vraag van mevrouw Veltman. Ik ondersteun ondernemers financieel met subsidieregelingen voor laadinfrastructuur en de inzet van batterijen. Die batterijen kunnen natuurlijk heel goed de vraag van het laden zodanig afstemmen op het net dat het heel gunstig is. Die batterijen kosten natuurlijk ook wel geld. Maar goed, we moeten hier slim mee omgaan, want netcongestie is natuurlijk een heel groot probleem op heel veel plekken in Nederland. Ik heb ook gehoord van ondernemers die wel willen, maar te maken hebben met die netcongestie. We zijn natuurlijk bezig om het net te verzwaren. Dat is wel een heel langjarig traject. Dat is niet zomaar gebeurd. Ik heb toch ook wel hoop dat die batterijen ervoor kunnen zorgen dat de piekbelastingen op de goede tijden komen. Dat valt ook onder de Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven, de SPRILA, en de Subsidieregeling Publieke Laadinfrastructuur zwaar vervoer, de SPULA. Met batterijen zou je een deel van de problemen kunnen oplossen. We werken natuurlijk hard om de netcongestie zo min mogelijk gevolgen te laten hebben voor juist deze sector. Dat geldt ook voor die laadpunten langs de snelweg. Ook daar hebben we natuurlijk het probleem. Die laders worden natuurlijk ook steeds sneller. Die zullen steeds meer stroom vergen. Dat is een goede zaak. Dat is ook echt de toekomst, maar dat moet wel geleidelijk gaan, want het net moet worden aangepast. Op sommige plekken zal dat niet meteen kunnen. Maar ik zorg ervoor dat we ook in het kabinet veel oog hebben voor deze sector. Hier is namelijk heel veel belangrijke winst te behalen.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij mevrouw Veltman.

Mevrouw **Veltman** (VVD):

Dank voor het antwoord. Goed dat de minister daar werk van maakt. Zeker aan de snelweg en daar waar het niet kan, maar sowieso achter de meter bij bedrijven en op bedrijventerreinen, helpt het wel echt om te kunnen doen wat beoogd wordt met deze wet. Mijn vraag is dus eigenlijk wanneer de minister denkt dat dat enigszins op orde is. Die wet gaat namelijk in 2026 in. Ik weet dat de verzwaring van het net dan nog niet rond is. Het realiseren van meer flexibiliteit, ook achter de meter, voor ondernemers en ondernemers onderling, zou enorm helpen. Kan u zich daar dan ook extra voor inzetten?

Minister **Madlener**:

Jazeker. Ik vind dat ook een hele goede vraag. We moeten natuurlijk met alle creativiteit die mogelijk is die problemen oplossen. Die netverzwaring is namelijk niet over een paar jaar opgelost. Dat is ook niet overal hetzelfde. Je hebt plekken in Nederland waar dat minder speelt en plekken waar dat een veel groter probleem is. We moeten dus met alle creativiteit kijken hoe we dit per bedrijf kunnen oplossen. Batterijen kunnen daarbij een oplossing zijn en zonnepanelen met eigen opwek misschien ook. Maar ook het delen van stroom met de burens kan een oplossing zijn. Ik ben zeker bereid om hier met heel veel creativiteit naar te kijken. Als er goede ideeën zijn, zijn ze altijd bespreekbaar. We hebben dus ook die subsidieregelingen. Die zijn ook wel geschikt, bijvoorbeeld als het gaat om de batterijtechniek. Die batterijen worden gelukkig ook steeds goedkoper. Dat geeft ook weer mogelijkheden, maar het is absoluut een heel groot bestaand probleem en een zorg bij heel veel bedrijven die op het punt staan om die investering te doen. We hebben hier dus alle oog voor. Bespreek dit ook met mijn collega mevrouw Hermans, want we hebben met elkaar een doel. Het verduurzamen van de vrachtwagensector is natuurlijk een enorme volgende stap de goede kant op. Wat betreft private auto's hebben we in Nederland al heel veel bereikt. Nederland doet het heel goed op dat punt, maar in de vrachtwagensector staan we aan het begin van een enorme omslag. De vrachtwagenproducenten die ik heb bezocht — dus in ieder geval DAF en Scania — zijn daar absoluut klaar voor. Die willen ook dat die vraag ontstaat. Ondernemers willen het ook. Ik denk en verwacht dat deze stap echt de grote zet biedt naar de start van een enorme revolutie als het gaat om het goederenvervoer. Ik ben daar dus heel blij om.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Minister **Madlener**:

Mevrouw Veltman vroeg ook naar het tijdspad voor de publieke laadinfrastructuur langs snelwegen en ze vraagt hoe we gebruikmaken van Europese initiatieven. De Europese verordening AFIR is in april 2024 in werking getreden en heeft als een van haar doelen om te zorgen voor een Europees dekkend netwerk van logistieke infrastructuur. Internationaal transport heeft natuurlijk niet alleen in Nederland laders nodig, maar ook in het buitenland. Daar moet natuurlijk met elkaar over gesproken worden. Als invulling van de AFIR streeft Nederland naar een landelijk dekkend netwerk van logistieke laadinfrastructuur. Wij beogen dat voor 2030 te realiseren. In de Routekaart Verzorgingsplaatsen worden de toekomstige laadplekken van zero-emissievoertuigen inzichtelijk gemaakt. We zijn er nu ook druk mee bezig om de toekomst van die verzorgingsplaatsen vorm te geven. We zijn daar natuurlijk met zijn

allen mee bezig. Ik verwacht daar heel veel doorbraken voor in de komende maanden, het komende halfjaar. Dat was het kopje terugsluis.

Dan kom ik op de uitwijk. Ook daar heb ik veel vragen en zorgen over gehoord en dat is natuurlijk niet onterecht. Dan begin ik met de heer Heutink, die daar ook voor waarschuwt, want uitwijk is natuurlijk ongewenst. We hebben hier in het Kamerdebat al uitgebreid over gesproken. Het is goed onderzocht. Ik heb ook nog eens nagevraagd of we dat echt goed onderzocht hebben. We hebben goed gekeken naar alle routingingen. Waar is het nou lucratief om uit te wijken? Dan kijk je gewoon: welke wegen hebben die uitwijkmogelijkheden? In het onderzoek dat we gedaan hebben zijn we uiteindelijk gekomen tot het voorstel dat er nu ligt. Er wordt dus niet verwacht dat er grote uitwijk zal zijn en ook niet dat er kleine uitwijk zal zijn. Ik hoor over Mariënheem. Dat is een N-weg dwars door een dorp. Daar wil je geen zware trucks. Natuurlijk rijden er overall trucks, want de Albert Heijn moet ook bevoorrad worden. Dat zijn ook grote trucks, zoals u weet. Maar wij verwachten dus geen grote uitwijk naar die wegen waar het niet gewenst is.

Onderzoek heeft laten zien dat uitwijk afhangt van de hoogte van het gemiddelde tarief en van de omvang van het heffingsnetwerk. Deze wetswijziging verandert daar iets in, maar het betreft maar heel weinig oudere vrachtauto's die in die klasse 0 vallen. Dat betreft maar 2% van de vervoerscapaciteit, dus wij verwachten dus niet dat hier heel veel extra uitwijk door zal ontstaan.

De heer **Heutink** (PVV):

De minister blijft volhouden dat het gemiddelde tarief hetzelfde blijft. Dat mag allemaal wel zo wezen, maar het komt er toch op neer dat de mensen die zo'n schone truck nog niet hebben kunnen meemaken, fors meer gaan betalen? Ze moeten natuurlijk wel gek zijn, willen ze niet gaan uitwijken. Waarom zou je je ook als ondernemer laten uitkleden als dat niet zou hoeven? De vraag aan de minister is of hij die uitwijkgevolgen naar aanleiding van deze richtlijn wil onderzoeken, want dat is dus niet gebeurd. Er gaan forse verschillen optreden als het gaat om de tariefstructuur. Ja, het gemiddelde blijft hetzelfde, maar het wordt wel gedifferentieerd, wat consequenties gaat hebben voor de keuzes van verschillende chauffeurs. Dan mag het misschien lucratief zijn om wel of niet uit te wijken naar die wegen, maar het wordt lucratief gemaakt, omdat de tariefstructuur verandert. Dus er moet wel degelijk goed naar gekeken worden, en ik vraag de minister echt om dat te doen.

Minister **Madlener**:

Uiteraard gaan we daarnaar kijken. Dit is ook in het Kamerdebat in 2022 een groot onderwerp geweest, kan ik me nog herinneren. Iedereen heeft zorgen hierover en niemand wil vrachtwagens door dorpskernen. Wij denken dat het heel erg gaat meevallen. Deze wetswijziging is slechts een hele kleine wijziging. Het zal maar 2% van de trucks in Nederland gaan raken. Dat is de klasse echt oudere trucks. Het is maar een heel klein deel van de trucks. Ik verwacht op basis van deze wetswijziging helemaal geen grote verschillen. Maar de zorgen blijven staan. Om zeker te weten dat het echt niet gebeurt, gaan we monitoren. We gaan uitgebreid zien wat er gebeurt in de praktijk. Met de wegbeheerders is een plan opgesteld om te kijken dat dit goed gaat. Als in de praktijk toch zou blijken dat er een route is die wellicht toch gebruikt wordt als uitwijkroute, gaan we natuurlijk meteen maatregelen nemen. Dat is

al in 2022 afgesproken en dat spreek ik nu weer af, want het is natuurlijk een terechte zorg. Wij denken dat het niet gaat optreden. We gaan het monitoren. Dat vind ik heel belangrijk. We gaan maatregelen nemen als het toch gebeurt.

De heer **Heutink** (PVV):

Dan is het te laat. We kunnen toch niet gokken met de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet? Dat kunnen we toch niet doen? De minister heeft niet onderzocht wat de consequenties zijn van deze richtlijn. We zien een wijziging in de tariefstructuur. Dus ik vraag aan de minister — en ik hoop echt dat hij dat kan toezeggen — dat er, voordat de vrachtwagenheffing ingaat, een gedegen onderzoek ligt naar wat de consequenties zijn van het uitwijken naar het onderliggende wegennet, naar aanleiding van deze richtlijn. Dat is meer dan terecht en ik hoop dat de minister dat kan toezeggen.

Minister **Madlener**:

Het echte onderzoek vindt natuurlijk in de praktijk plaats. We zien wat er gebeurt. Op alle wegen rijden nu al zware vrachtwagens. Het is niet zo dat er nu nul vrachtwagens over de N35 rijden; ook daar moeten ze soms zijn. Als we merken dat het toeneemt of ongewenste effecten veroorzaakt, zullen we ingrijpen. We monitoren dit uitgebreid, in samenwerking met de lokale wegbeheerders. Iedereen is hiervan op de hoogte. De gekozen routes zijn zo bepaald dat uitwijk niet rendabel is. We verwachten dan ook geen problemen, maar als ze zich toch voordoen, grijpen we direct in. Dat is de afspraak. De monitoring wordt intensief uitgevoerd, en ik zal hierover goed terugkoppelen aan deze Kamer. Zo kunnen we gezamenlijk controleren of er geen ongewenste bijeffecten optreden. Wij verwachten geen uitwijkverkeer door deze wetswijziging, maar we houden het scherp in de gaten.

De **voorzitter**:

In laatste instantie op dit punt, meneer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Opnieuw zegt de minister: wij denken dat er geen uitwijk komt. Maar het is niet onderzocht! Het is niet onderzocht naar aanleiding van de richtlijn, dus dat kan de minister niet vol blijven houden. Ik vraag het nog één keer: gok niet met de verkeersveiligheid op de onderliggende wegen. Dit is gevaarlijk. We willen niet achteraf vaststellen dat vrachtverkeer massaal door dorpen dendert, met alle mogelijke gevolgen van dien. Stel dat een kind oversteekt en het misgaat. Ik hoop niet dat de minister dan moet concluderen: hadden we het toch maar beter onderzocht. Dan is het te laat. De minister heeft vandaag de kans om dit te voorkomen.

Minister **Madlener**:

Het is onderzocht, zeg ik tegen de heer Heutink. Het wordt niet verwacht. Dit was al het geval in 2022 en deze wetswijziging brengt daar geen verandering in. Bovendien hebben we al afgesproken om dit te onderzoeken. Ik denk dat de heer Heutink de mogelijke gevolgen overdrijft. Mocht vrachtverkeer op ongewenste wegen toch fors toenemen, dan nemen we direct maatregelen. Dat is afgestemd met de lokale wegbeheerders. Ook voor vrachtverkeer langs kades geldt dat als er schade ontstaat, een verbod op zwaar vrachtverkeer zal worden ingevoerd. We dragen met elkaar de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid. Niemand wil vrachtverkeer

door dorpen zien rijden. Als dat toch gebeurt, grijpen we direct in. Ik denk dat de heer Heutink hier te hoog van de toren blaast. De situatie is onderzocht, we verwachten geen problemen, maar we blijven dit monitoren. Dat is wat we kunnen en zullen doen. We gaan het echt goed bekijken.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Madlener:

Mevrouw Veltman vraagt naar mogelijk uitwijkverkeer, bijvoorbeeld van vervuilende vrachtwagens. We verwachten geen toename van uitwijkverkeer. De vervuilende trucks moeten nu wel meer betalen, waardoor ze wellicht een extra prikkel voelen om uit te wijken. Dit gaat om 2% van de gereden kilometers. Voor schone vrachtwagens wordt uitwijken juist minder aantrekkelijk, omdat zij minder heffing gaan betalen. Van het wetsvoorstel dat we vandaag bespreken, verwachten we geen grote gevolgen. In algemene zin blijven we monitoren en zullen we de Kamer snel informeren als er iets te leren valt.

Mevrouw Veltman (VVD):

Mijn vraag was vooral of de monitoring vanaf dag één goed is ingericht en of deze daadwerkelijk zal werken.

Minister Madlener:

Dat is een terechte vraag. Ik kom daar in de tweede termijn graag op terug, zodat ik precies kan aangeven hoe de monitoring is ingericht. Dat is de kern van de vraag van mevrouw Veltman, en die is terecht. Het antwoord zit nu niet in mijn beantwoording.

De heer De Hoop vroeg of ik bereid ben te onderzoeken wat de maatschappelijke kosten van vrachtwagens zijn. We beschikken al over veel kennis hierover. Het PBL heeft dit onderzocht in het rapport De prijs van een reis. Aan extra onderzoek heb ik zelf geen behoefte. We zien wel dat de maatschappelijke kosten, als je het zo wilt zien, voor vrachtwagens hoger zijn dan wat ze betalen. Daar heeft meneer De Hoop op zich een punt. Maar het blijft politieke weging: hoe belangrijk vinden we het vrachtverkeer in Nederland? Uiteindelijk betalen we natuurlijk met z'n allen mee aan die kosten. Het vrachtverkeer wordt gewoon verdisconteerd in alle prijzen die we met elkaar betalen. De heer De Hoop heeft een punt, vrachtwagens kosten misschien meer als je het maatschappelijk bekijkt dan wat ze direct betalen. Maar we vinden het een politieke afweging, en het vrachtverkeer is in Nederland natuurlijk heel belangrijk. Ik heb dus zelf geen behoefte aan extra onderzoek hiernaar.

De voorzitter:

Dat roept een vraag op bij meneer De Hoop.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dat begrijp ik. Tegelijkertijd is het juist wel ook deze minister die voor heel veel kosten voor de infrastructuur komt te staan. U schetste zelf al dat u een gat van, geloof ik, 5 miljard op de begroting heeft. Dan hebben we het nog niet eens over wat er toekomstig voor alle bruggen en alle wegen nodig is. Zou het dus niet goed zijn om voor de toekomst te kijken: moeten we hier niet nog wat beter inzichtelijk hebben

wat dit nou kost voor de infrastructuur? We weten immers ook dat die kosten zo veel op gaan lopen in de komende jaren. Dan verwacht ik eigenlijk van de minister van Infrastructuur dat hij zegt: ik wil het op z'n minst inzichtelijk hebben. Dan kun je daarna een politieke keuze maken. Ik begrijp dat u die nu niet wil maken, maar aan het inzichtelijk hebben kunt u toch juist als minister van IenW wel wat hebben?

Minister Madlener:

Nou, het is inzichtelijk, want het rapport De prijs van een reis van het PBL heeft dat inzichtelijk gemaakt. Je kunt natuurlijk twisten over wat de maatschappelijke kosten zijn, maar goed, daar wil ik het nu niet over hebben. Maar het is inderdaad een vraag: hoe gaan wij de kosten van infrastructuur verdelen over dit land? Dan moet ik wel zeggen dat we, als weggebruikers, particulieren en vrachtwagenchauffeurs, met elkaar een heleboel geld betalen, meer dan wat de infrastructuur kost. Uiteindelijk is het dus een politieke weging. We hebben natuurlijk een bepaalde cultuur: Nederland transportland. We kunnen de kosten anders verdelen; uiteindelijk betalen we met z'n allen die kosten. En of je het nou dekt uit de algemene middelen of uit de wegenbelasting, uiteindelijk wordt het allemaal doorberekend. Dus ja, het blijft een politieke afweging, maar ik zou er zelf niet voor zijn om daar hele grote wijzigingen in aan te brengen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dan heb ik hier tot slot toch nog een vraag over. Uit de eigen stukken van de minister blijkt immers dat de automobilist — dat zijn we ook allemaal; de minister is groot fan van de auto, geloof ik — in verhouding 20 tot 30 cent per kilometer meer betaalt dan de vrachtwagen. Dan raak je die automobilist ook waar de minister altijd zegt voor te staan. Zou je dan toch in het evenwicht niet iets meer de andere kant op moeten gaan?

Minister Madlener:

Je ziet dat heel goed terug in de prijzen aan de pomp. De dieselprijs in Nederland is relatief laag, en de benzineprijs is relatief hoog. Dat heeft er natuurlijk ook mee te maken dat vrachtwagens op diesel rijden. Op die manier stimuleren we, zo zou je kunnen zeggen, het dieselvervoer met trucks. Dat zijn politieke wegingen. Hoe belangrijk vinden we dit? Dit kabinet staat niet voor een hele grote wijziging in dat speelveld. We zijn natuurlijk wel met elkaar bezig om die verduurzaming op gang te brengen. Dat is ook een enorme stap. Ik denk dus niet dat het verstandig is om nu die vrachtwagensector enorm te gaan opzadelen met te hoge kosten of te grote verschuivingen. Met wat we nu doen, het verduurzamen van de vrachtwagensector met deze terugsluis, met deze grote verandering die we hier al hebben, denk ik dat we het hier voorlopig even bij moeten laten. Maar het publieke debat zal hier ongetwijfeld gevoerd blijven worden. Uiteindelijk zijn het keuzes. Dit is een enorme operatie die we uitvoeren. Ik denk dat het ook gaat leiden tot echte verduurzaming, waar nog heel veel te winnen is. Ik ben hier blij mee. Er kan natuurlijk altijd meer, maar ik zou daar nu geen voorstander van zijn.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Minister Madlener:

"Welke kosten komen waar, en hoe komen ze terecht? Zou u die kosten in beeld

kunnen brengen?" Dat vraagt de heer De Hoop. Het Rijk financiert de Rijkswegen. Lokale overheden financieren lokale wegen, en doen dat uit het Gemeentefonds. Ik ben bereid om dat nog eens op een rijtje te zetten, als de heer De Hoop dat graag wil. Dan zeg ik dat bij dezen toe.

De voorzitter:

Ik hoor een toezegging.

Minister Madlener:

Dan had de heer Bamenga een vraag over de vrachtwagenheffing. Die gaat over die uitwijk. "Hoe kunnen we die uitwijk voorkomen?" Het wordt dus niet verwacht, zeg ik nogmaals, ook tegen de heer Bamenga. De wegen zijn dus zo gekozen dat die uitwijk, zoals wij het zien, niet rendabel is om te doen. Maar we gaan vanaf één jaar voor de start tot drie jaar na de start monitoren. Ik zal straks in de tweede termijn nog even wat uitgebreider ingaan op de manier waarop we dat precies gaan doen. Maar we kunnen ook snel maatregelen nemen als we toch iets zien wat we niet willen.

De heer Bamenga zegt: de heffing in Duitsland is €0,30 en hier maar €0,17. Hij vraagt hoeveel Duitse vrachtwagens er gaan uitwijken naar Nederland. Ook hier wordt uitwijkverkeer niet verwacht. We hebben dat wel bekeken. Uit een evaluatie in België en Duitsland blijkt ook dat dat niet gebeurt. Het monitoren van Duitse vrachtwagens vinden wij dus niet nodig. Met de invoering van de vrachtwagenheffing in Nederland wordt het voor vrachtwagens uit Duitsland niet aantrekkelijk om uit te wijken naar Nederland. Nu is er helemaal geen vrachtwagenheffing in Nederland, dus het zou nu ook al kunnen. Deze heffing zal het niet verergeren, en we zien het ook niet.

Hoe voorkomen we uitwijk zonder het wegennetwerk uit te breiden, vraagt de heer Pierik. De wegen waarop de heffing geldt, zijn zo gekozen dat uitwijk niet loont. Als in de praktijk toch blijkt dat sprake is van uitwijk, gaan we maatregelen nemen. Dat is hetzelfde antwoord. De wegbeheerder kan zelf maatregelen nemen. Er kan uiteindelijk een vrachtwagenverbod worden ingesteld als het op een bepaalde plek echt misgaat. Mariënheem is een heel bekende plek. Dat is natuurlijk een heel straffe maatregel, maar die is wel mogelijk. We moeten gewoon heel goed kijken wat er gebeurt. In de tweede termijn zal ik uitgebreider ingaan op hoe de uitwijk er precies uitziet.

Dan kom ik bij het kopje over de techniek van de wetswijziging. Daar zijn ook allerlei vragen over gesteld. De heer Van Dijk stelde een vraag over het feit dat de infraheffing en de CO₂-heffing ieder 45% van de opbrengsten vertegenwoordigen en de externekostenheffing voor luchtverontreiniging en geluid slechts 10%. De externekostenheffing voor geluidshinder en luchtverontreiniging wordt met name opgebracht door oudere vrachtauto's. Omdat 91% van de kilometers wordt gereden in een Euro 6-vrachtwagen of schoner levert deze heffing weinig op. Dat is dus de reden. Voor de infrastructuurheffing geldt dat deze wordt opgebracht door alle voertuigen. Dat leidt daarmee tot een hoger percentage van de opbrengsten. De externekostenheffing op CO₂ wordt door alle voertuigen opgebracht, met uitzondering van de zero-emissievoertuigen. Dat is dus de verklaring.

Hoe doen andere landen het die externekostenheffingen hebben op luchtvervuiling, zoals Duitsland? De heer Van Dijk vraagt of zij ook kiezen voor een referentiewaarde van 50%. Duitsland heeft net als Nederland een externekostenheffing op luchtvervuiling en geluid. Het tarief voor de Euro 6-truck boven de 32 ton, waarmee de meeste kilometers worden gereden, is in Duitsland €0,35 per kilometer. De Duitse tolheffer heeft geen informatie openbaar gemaakt over het percentage van de totale externe kosten die worden doorbelast. Dat weten wij dus niet.

De heer Van Dijk vraagt over de referentiewaarde van 50% ook of ik kan aangeven wat dat de effecten zijn van een keuze voor 100% referentiewaarde voor de heffing. Het gaat dan om luchtverontreiniging en geluid. Bij het bepalen van de tarieven zijn verschillende varianten onderzocht. Een hogere externekostenheffing voor luchtverontreiniging en geluid zorgt voor hogere tarieven voor vrachtwagens in de lagere Euro-klassen. Omdat met deze voertuigen weinig wordt gereden, zorgt dat vooral voor hogere lasten voor de betreffende ondernemers, terwijl er relatief weinig winst voor het milieu verwacht wordt. Daarom hebben we dat op deze manier gedaan. Overigens zal in 2026 98% van de kilometers in klasse Euro 6 of schoner worden gereden. Zij betalen dan geen verhoging op basis van de milieuklasse. Daarom vinden we het effectiever om emissievrije voertuigen te stimuleren. Met 98% Euro 6 of schoner doet Nederland het op vrachtwagengebied in 2026 best goed.

De heer Van Dijk vraagt of ik mogelijkheden zie om door Nederland, België, Duitsland en Tsjechië automatisch vrijstellingen te laten verlenen, en vice versa voor Nederlandse voertuigen door die landen. De vrijstelling van emissievrije vrachtwagens tot 4.250 kilo kan nu alleen voor Nederlandse voertuigen automatisch worden verleend. Ik sta er zeker voor open om met België, Duitsland en Tsjechië te verkennen of we wederzijds gegevens kunnen uitwisselen om elkaars emissievrije voertuigen automatisch vrij te stellen. Dat is natuurlijk een heel klantvriendelijk idee. Ik vind het ook een goed idee. Bij dezen dus de toezegging dat ik dat met die landen ga bespreken.

Dan vraagt de heer Van Dijk een onderbouwing van de uitvoeringskosten, onder andere voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer en de RVO. Andere landen zitten ook rond 17%, zegt de heer Van Dijk, en hij vraagt of we die kosten verder kunnen terugdringen. In de ontwerpbegroting voor 2025 is een eerste raming en onderbouwing van de uitvoeringskosten opgenomen. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de exploitatiekosten en de uitvoeringskosten van de terugsluismaatregelen door RVO. Uiteraard wordt ingezet op een zo doelmatig mogelijke besteding en worden kosten teruggedrongen als dat feitelijk mogelijk is. De kosten van omringende landen heb ik op dit moment niet beschikbaar. De kosten zijn onder andere afhankelijk van de aanbestedingen die nog lopen in de richting van de organisaties en de inrichting van de ICT-toepassingen.

Dan: in hoeverre zijn de maatschappelijke kosten meegenomen in de vrachtwagenheffing? Dat was een vraag van diverse fracties. De heer De Hoop heeft erover gesproken en de heer Van Dijk. Bij het bepalen van het tarief zijn maatschappelijke kosten meegenomen. De heffing dekt niet alle maatschappelijke kosten. Ik heb gezegd: dat is een politieke weging. We doen nu een hele grote stap en ik zou er niet vóór zijn om dat nog ingrijpend te wijzigen.

Een vraag van de heer Bamenga: is het financieel aantrekkelijk om een emissievrije vrachtwagen te kopen? Zo nee, aan welke maatregelen denken wij? Een emissievrije vrachtwagen is op dit moment nog duurder in aanschaf dan een dieselvariant, en het is ook fors duurder op dit moment. Je ziet wel dat die prijzen snel dalen. Dat zag je ook bij de personenwagens. Daar zie je inmiddels ook dat de pariteit, namelijk dat de fabricagekosten even duur zijn als van een brandstofauto, bijna al gehaald is. Bij de vrachtwagensector loopt dat iets achter. Je ziet daar dat de grote productie nog op gang moet komen. Door productie zal het goedkoper worden. Maar goed, we moeten die beweging in gang zetten. Daar gaan we nu een begin mee maken. Daarom stellen we de terugsluisgelden beschikbaar aan de Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks, die heet: AanZET. Daarmee ondersteunen we de ondernemers financieel bij deze aanschaf. De korting voor een emissievrije vrachtwagen helpt natuurlijk enorm om de businesscase rond te rekenen, maar we zijn er nog niet. Er zijn al enkele voorlopers die het wel gedaan hebben, maar je ziet dat de kosten nog niet gelijk zijn. Met deze stap komen we daar dichterbij.

De heer De Hoop vraagt een korting als een elektrische vrachtwagen door de elektrificatie terechtkomt in een andere gewichtsklasse. Het antwoord is: dat is niet nodig, want voor elektrische voertuigen is een aparte tariefklasse. In dat tarief is de korting al verwerkt.

Pierik vroeg: kunnen we de tariefverhoging stapsgewijs invoeren, zodat de gevolgen niet in één keer bij de ondernemer en consument terechtkomen? De tarieven worden met het voorstel dat we vandaag bespreken dus niet verhoogd. Het gemiddelde tarief blijft 16,7 cent per kilometer. Daarom zie ik op dit moment ook geen reden voor een stapsgewijze invoering van deze wijziging. Het zal wel onaantrekkelijker zijn om met zo'n klasse 0-truck te blijven rijden en dat is ook eigenlijk de bedoeling van Europa, om toch die verduurzaming op gang te brengen.

Dat was de laatste vraag die ik had.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan wij door met de tweede termijn van dit wetgevingsdebat. Daarbij nodig ik de heer Heutink uit om zijn tweede termijn te gaan doen.

Termijn inbreng

De heer Heutink (PVV):

Voorzitter. Al die complimenten van de linkerkant van het vak kan de minister in ieder geval in zijn zak steken. Ik maak me toch wel een beetje zorgen. Ik hoorde de minister net zeggen dat de transportkosten met maximaal 3% omhooggaan en hij zegt: ja, dat hoort ook zo. Dat hoort ook zo? Mensen hebben nu al niets meer dat ze kunnen betalen. Het leven is al onbetaalbaar. Deze wet gaat er dus voor zorgen dat het allemaal nog veel en veel duurder gaat worden. Dan kan de minister zeggen "3% valt allemaal wel mee", maar elke procent is er op dit moment voor al die Nederlanders al een te veel, zeg ik in de richting van de minister. En ik hoop dat hij daar goed naar luistert.

Dan nog even over die uitwijk. Ik heb net geprobeerd bij de interruptie om toch te kijken of we niet gaan gokken met de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet en of we gewoon gedegen onderzoek kunnen gaan doen naar aanleiding van deze nieuwe richtlijn. Want er gaan gewoon grote dingen veranderen. Er gaan gewoon andere tarieven komen. Mensen moeten meer betalen. De minister zei het net ook al. Dat gaat gewoon leiden tot meer uitwijk, want ja, je bent natuurlijk niet gek. Je laat je natuurlijk niet financieel uitkleden. Dus hebben we een motie om toch een onderzoek te doen naar de gevolgen van die uitwijk naar aanleiding van deze nieuwe richtlijn.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de mate van uitwijk naar aanleiding van de herziene richtlijn niet is onderzocht;

van mening dat de provinciale wegen reeds overvol zijn, dat er nu al veel ongelukken plaatsvinden en dat uitwijk dit nog veel erger zal maken;

verzoekt de regering te onderzoeken hoeveel vrachtverkeer er naar aanleiding van deze richtlijn zal gaan uitwijken naar het onderliggende wegennet en wat de consequenties daarvan zijn op de verkeersveiligheid op het platteland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Heutink.

Zij krijgt nr. 8 (36626).

Dank u wel, meneer Heutink. Dan gaan we luisteren naar meneer Olger van Dijk namens de fractie van Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Ik kan kort zijn. De minister is wat ons betreft heel volledig en duidelijk geweest in zijn beantwoording. Hij heeft ook heel duidelijk neergezet wat de winst is van deze heffing, niet alleen voor het milieu, maar ook voor veel mensen die in een vrachtwagen rijden en voor andere organisaties. Hij heeft ook helder uiteengezet dat hij de transitie van het daadwerkelijk bezit naar het gebruik van een vrachtwagen deelt. Wie kan daar eigenlijk tegen zijn, zou ik willen zeggen. Heel veel dank dus daarvoor en ook voor de inzet die deze minister zegt te gaan doen om het systeem gesloten te houden. Want dat is een belangrijke voorwaarde voor het draagvlak, ook in de sector. Ik denk dat dat heel goed is om ervoor te zorgen dat we dit succesvol kunnen doen.

Nou was ik van plan om een motie in te dienen. Dat ga ik niet doen, omdat deze minister heel ruiterlijk de vraag van onze zijde heeft overgenomen om te gaan kijken naar de vrijstelling tot 4.250 kilogram met een aantal landen zoals Duitsland en Tsjechië. Ik heb daar nog wel één vraag bij. Ik hoop dat de minister die positief kan

beantwoorden en dat hij in ieder geval een moment kan noemen waarop hij aan ons als Kamer kan terugkoppelen wat dat overleg heeft opgeleverd.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer De Hoop voor zijn tweede termijn.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Grote complimenten aan de minister. Ik weet niet of hij het wil horen en ik weet niet of de heer Heutink het wil horen, maar oprecht: volgens mij is heel goed door de minister uitgelegd waarom deze wet nodig is. De hele sector is hier niet alleen voor, maar heeft hier ook profijt van doordat het in heel Europa uniform wordt, doordat degene die het meest vervuult, het meest betaalt, en doordat we op deze manier het profijtbeginsel verder goed gaan vormgeven bij de vrachtwagenheffing. Dus echt complimenten daarvoor.

Ik heb nog één vraag aan de minister. Stelt u zich voor dat de motie van de heer Heutink wordt aangenomen. Is de minister het dan met de fractie van GroenLinks-Partij van de Arbeid eens dat dat niet mag leiden tot uitstel van deze harmonisatie en dat die echt in 2026 in moet gaan, net als de Raad van State adviseert?

Dat was het. Dank.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Bamenga ziet af van zijn tweede termijn, dus ik geef het woord aan mevrouw Veltman. Zij ziet ook af van haar tweede termijn. Dan kijk ik nog even naar meneer Pierik. Hij heeft ook geen behoefte aan een tweede termijn. Dan kijken we even naar de minister voor hoeveel tijd hij nodig heeft voor de paar resterende vragen en de in de eerste termijn aangekondigde verduidelijking. Een paar minuutjes. We gaan om 12.45 uur verder. Tot zo.

De vergadering wordt van 12.42 uur tot 12.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Welkom terug, allemaal. We zijn toegekomen aan de tweede termijn van de zijde van het kabinet over de Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing. Ik geef het woord aan minister Madlener.

Termijn antwoord

Minister Madlener:

Voorzitter. Ik begin, zoals ik beloofd had, met de vraag van mevrouw Veltman over de monitoring. De monitoring van het uitwijkverkeer is op tijd gereed. Dat is natuurlijk belangrijk. Ten minste één jaar voor de start van de vrachtwagenheffing gaan we een uitgebreide nulmeting doen, zodat we weten of er veranderingen optreden. Dat doen we door lussen in het wegdek en afspraken met de lokale wegbeheerders, zeker op de trajecten waar we bang voor zijn, op de N-wegen zoals de N57 en de N35. We

gaan dus met een nulmeting beginnen, een jaar voor invoering. Dan gaan we drie jaar lang monitoren. Samen met de wegbeheerders hebben we een plan van aanpak vastgesteld voor het proces van monitoring om uitwijkverkeer te kunnen bepalen. We kijken wat de vrachtwagenintensiteit is na 1 maand, 6 maanden, 12 maanden, 24 maanden en 36 maanden. Dan gaan we dus telkens die metingen bekijken. Als er bijsturing nodig is, kan de wegbeheerder snel maatregelen nemen. In spoedeisende gevallen, zoals Mariënheem, kan een spoedregeling worden opgesteld. Dan gaan we dus direct maatregelen treffen om dat te voorkomen. Na drie jaar kunnen we besluiten om langer door te gaan met monitoren, maar we kunnen er ook mee stoppen als we zien dat het niet meer nodig is.

Dan had ik nog een vraag van de heer Van Dijk. Hij vroeg of ik de Kamer wil informeren over het onderzoek naar de gegevensuitwisseling. Ja, dat wil ik graag toezeggen. Ik zal de eerste voortgangsbrief in dit najaar naar de Kamer sturen.

Dan had ik één motie, van de heer Heutink van de PVV-fractie. Dat gaat over een onderzoek over hoeveel vrachtverkeer er naar aanleiding van deze richtlijn zal gaan uitwijken. We gaan dus uitgebreid monitoren. We gaan dat heel uitgebreid doen. Ik ga daar de Kamer ook over informeren. We hebben overleg met alle lokale wegbeheerders, dus ik zie deze motie als overbodig.

De voorzitter:

Dat roept toch nog een vraag op bij meneer Heutink, waarbij ik erop aan wil dringen dat we niet het al gewisselde nog een keer gaan doen.

De heer Heutink (PVV):

Ik wil toch wel serieus een appreciatie hebben over deze motie, want het klopt gewoon niet wat de minister zegt. De minister voert niet al onderzoek uit naar aanleiding van deze richtlijn ten aanzien van de consequenties. Hij gaat achteraf, als het al ingevoerd is, monitoren en als het dan misgaat, dan gaat de minister maatregelen nemen. Onze fractie wil voorkomen dat het überhaupt mis kan gaan, zodat we van tevoren weten wat de impact gaat zijn naar aanleiding van deze richtlijn. Dan kunnen we al mitigerende maatregelen nemen, zodat de minister niet een spoedklus op poten hoeft te zetten en allemaal noodzakelijke ingrepen hoeft te doen. Dat voorkomen we daarmee. We moeten niet gokken.

Minister Madlener:

Dat is niet helemaal juist wat de heer Heutink hier zegt. Ik heb dus wel gekeken naar de nieuwe tariefstructuur. Er is echt gekeken naar of er meer risico op uitwijk is door deze wijziging. 98% van de kilometers wordt gemaakt door voertuigen van klasse 6 of schoner, 98%. Daarmee wijzigt het tarief dus nauwelijks en daarom zien wij geen grotere kans op uitwijkgedrag. Maar we gaan het uitgebreid monitoren, dus ik vind het overbodig om deze motie zo uit te voeren.

De voorzitter:

In laatste instantie, meneer Heutink.

De heer Heutink (PVV):

Het is dus gewoon niet onderzocht. We hebben een rapport gezien naar aanleiding van de wet en het is dus gewoon niet gebeurd. Ik heb nergens een rapport gelezen

of gezien op mijn bureau, waarin keiharde cijfers staan en waarin staat hoe het echt gedegen opgelost gaat worden. Ik ga de motie gewoon in stemming brengen.

De **voorzitter**:

Heeft de minister nog een reactie?

Minister **Madlener**:

Nou ja, we zullen zien. Ik vind het zelf niet nodig. Mijn ministerie vindt het niet nodig. We hebben wel degelijk gekeken naar wat dit wijzigingsvoorstel doet op de uitwijkmogelijkheden. Als de heer Heutink dat niet wil geloven, vind ik dat heel spijtig. Als hij de motie in stemming wil brengen, is dat zijn goed recht en als de motie wordt aangenomen, dan zal ik 'm uiteraard uitvoeren. Maar ik vind het niet nodig. We gaan uitgebreid monitoren: vanaf een jaar voor de invoering tot drie jaar erna en wellicht nog langer, als we dat willen. We kunnen direct maatregelen treffen als er onverhoopt zaken verschuiven. Hoeveel zekerheid wil je hebben? Iedere wijziging heeft natuurlijk altijd wel iets onvoorspelbaars en het is natuurlijk nooit helemaal risicoloos, maar we hebben toch wel al het redelijke gedaan om ervoor te zorgen dat het in goede banen wordt geleid. Als je het dan nog niet accepteert, zie ik dat eerder als onwil dan als echt een verzoek. Maar goed, ik wacht de stemmingen graag af.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 8 is geapprecieerd als overbodig.

We zijn aan het einde gekomen van dit debat over de Wijziging van de Wet vrachtwagenheffing.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.