



### Samenvatting

In het regeerakkoord is de invoering van vrachtwagenheffing in Nederland opgenomen, analoog aan de buurlanden België en Duitsland. De minister vindt het van groot belang dat er geen ongewenste effecten op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid enz. op het onderliggende wegennet plaats vinden. Samen met de wegbeheerders in Nederland wil zij, vòòr het indienen van het wetsvoorstel in de zomer van 2019, komen tot een afgestemd heffing- en monitoringnetwerk.

Uit verkeerskundige onderzoeken (modelberekeningen) blijkt dat er aan de westzijde van Maastricht een sprake is van een substantiële toename van het vrachtverkeer. Vanwege de diepgang van het landelijke (NRM) model en de nog niet verwerkte effecten van de grote infrastructurele aanpassingen in Maastricht (Noorderbrug, A2 tunnel) is niet met zekerheid te zeggen waar exact aan de westzijde de toename plaats kan vinden. Daarom is voorgesteld om de mogelijke routes aan de westzijde op te nemen in het heffingnetwerk, te weten routes:

- Noorderbrug – Bosscherweg,
- Noorderbrug – Belvederlaan - Brusselseweg,
- Noorderbrug – Fort Willemweg – Nobellaan – Via Regia
- Kennedybrug – Pr. Bisschopssingel - Tongerseweg

Dit is in lijn met het bestuursakkoord, waarin het volgende opgenomen is: vrachtverkeer uit België dat Maastricht niet als eindbestemming heeft, rijdt ook niet door de stad. Op basis van dit uitgangspunt komen tot een structurele oplossing voor de lange termijn met vooruitlopend hierop reducerende maatregelen op de korte termijn. Beide in overleg en samenwerking met de Belgische overheden.

### Beslispunten

- Akkoord gaan met het opnemen van de voorgestelde routes in Maastricht-West in het heffingnetwerk, te weten:
  - o Noorderbrug – Bosscherweg,
  - o Noorderbrug – Belvederlaan - Brusselseweg,
  - o Noorderbrug – Fort Willemweg – Nobellaan – Via Regia
  - o Kennedybrug – Pr. Bisschopssingel - Tongerseweg

**Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 16 april 2019:**  
Conform.



## Aanleiding

In het regeerakkoord is de invoering van vrachtwagenheffing op het hoofdwegennet (A-wegen) in Nederland opgenomen. De daadwerkelijke invoering is voorzien voor 2023. De planning is om in de zomer van 2019 het wetsvoorstel om te komen tot de vrachtwagenheffing in te dienen. Onderdeel van het wetsvoorstel is het wegennet waarop de heffing van toepassing zal zijn.

De minister hecht eraan dat er geen negatieve effecten op het onderliggende wegennet (provinciaal en gemeentelijk) zich gaan voordoen. Er mag geen sprake zijn van (substantiële) toename van vrachtverkeer in gemeenten, waardoor er problemen op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid, milieu etc, kunnen ontstaan.

In een zeer krap tijdsbestek dient met de regio het netwerk opgesteld en afgestemd te worden.

Om dit uit te voeren is een aantal stappen gezet:

### Proces in 4 stappen



In de kick off sessies is regiobreed een toelichting op de plannen en de achterliggende gedachte gegeven. In de expertsessie ronde 1 (26 februari) zijn de resultaten van de modelberekening (NRM) van de vrachtwagenheffing op het hoofdwegennet met het mogelijke uitwijkgedrag op het onderliggende wegennet gepresenteerd. Voor sessie 2 (20 maart) is er met het toevoegen van wegen uit het onderliggende wegennet opnieuw de effecten in kaart gebracht. In de eindsessie op 16 april wordt het definitieve netwerk gepresenteerd. Dit definitieve netwerk wordt als advies aan de minister aangeboden. Het wetsvoorstel incl. heffingnetwerk zal voor inspraak via internetconsultatie, de verwachting is voor de zomer, vrij gegeven worden.

## 1. Context

In het bestuursakkoord is het volgende inzake (doorgaand) vrachtverkeer opgenomen:

Vrachtverkeer uit België dat Maastricht niet als eindbestemming heeft, rijdt ook niet door de stad. Op basis van dit uitgangspunt komen tot een structurele oplossing voor de lange termijn met vooruitlopend hierop reducerende maatregelen op de korte termijn. Beide in overleg en samenwerking met de Belgische overheden.



De Minister is vanwege de volgende passage uit het Regeerakkoord met de vrachtwagenheffing aan de slag gegaan:

Opdracht uit het Regeerakkoord:

“In navolging van omringende landen wordt zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer (“Maut”) ingevoerd. Het daarvoor te introduceren registratie- en betalingssysteem wordt gelijk aan dat in de buurlanden, zodat voor vrachtauto’s geen extra apparatuur benodigd is.

De inkomsten uit de heffing zullen in overleg met de sector worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto’s en gelden voor innovatie en verduurzaming.”

## 2. Gewenste situatie

Uitgangspunten Rijk vrachtwagenheffing:

Het doel van de heffing is:

1. Betalen naar gebruik
2. Verduurzaming en innovatie van de vervoerssector

Een deel van de opbrengst van de vrachtwagenheffing vloeit terug richting de sector. Dit door te investeren in verduurzaming en innovatie (geluid, luchtkwaliteit, veiligheid etc.)

Een gevolg van de heffing is een afname van vrachtkilometers in heel Nederland door een verschuiving richting modal shift, efficiëntere belading, keuze afnemers, routekeuze enz.

Tevens wordt er tariefdifferentiatie toegepast: schonere vrachtwagens betalen minder (Euro klasse).

Door op deze wijze kilometerheffing vorm te geven is het beoogde effect: schoner, stiller en veiliger vrachtverkeer.

### Heffing- en monitoringnetwerk

De minister heeft er niet voor gekozen om alle wegen van het onderliggende wegennet in het heffingnetwerk op te nemen. Als er aantoonbaar uitwijkgedrag op een weg plaats vindt of met gemotiveerde redenen kunnen gemeenten wegen in het heffingnetwerk laten opnemen. Risico om een weg op te nemen is dat er een nog verder uitwijkeffect plaats kan vinden op andere wegen. Eenmaal opgenomen in het heffingnetwerk kan de weg er niet eenvoudig weer uitgehaald worden, aangezien dit onderdeel is van het wetsvoorstel. Het Rijk wil tevens afspraken maken ten aanzien van het monitoringnetwerk. Samen met wegbeheerders wordt de situatie voor invoering op relevante wegen goed in kaart gebracht. Met een procedure kan een weg naderhand nog toegevoegd worden aan het heffingnetwerk. De verwachting is echter dat dit vrij lang, minimaal 1 jaar en wellicht 2 jaar,



gaat duren. Direct na invoering wordt voorzien in een eenmalige noodprocedure. Het proces hieromtrent ziet er als volgt uit:



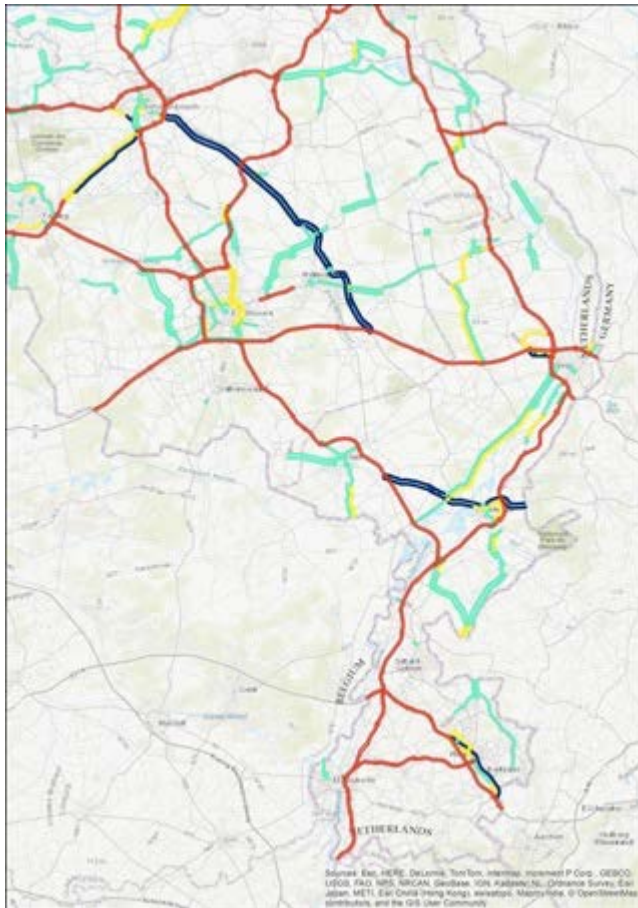
Collegievoorstel

### Wegen in Maastricht in heffingnetwerk

Met behulp van het landelijke NRM model is het mogelijke uitwijkgedrag in het geval van vrachtwagenheffing alleen op A-wegen (autosnelwegen) in kaart gebracht.

Kanttekening bij het gebruikte (NRM)model is dat het vrij grofmazig is en dat de reeds bestaande verdringeffecten van de invoering van de vrachtwagenheffing in België in 2016 op het Nederlandse wegennet hier onvoldoende in zitten.

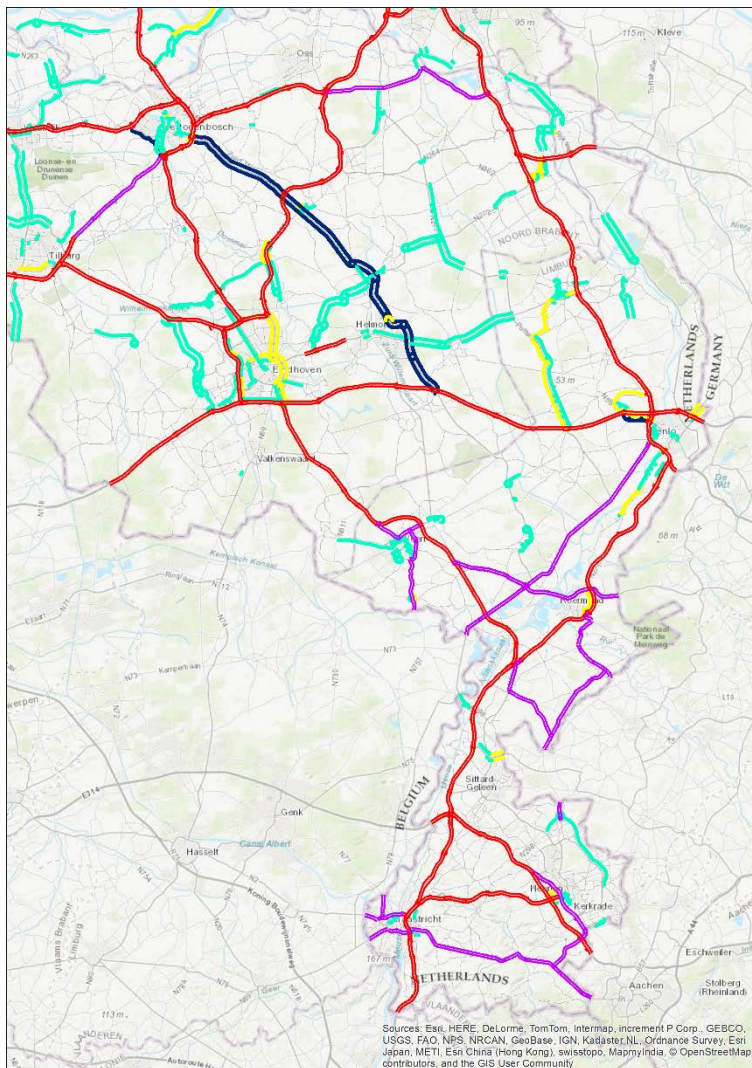
De modelberekening hiervoor leverden het volgende plaatje op:



## Collegevoorstel

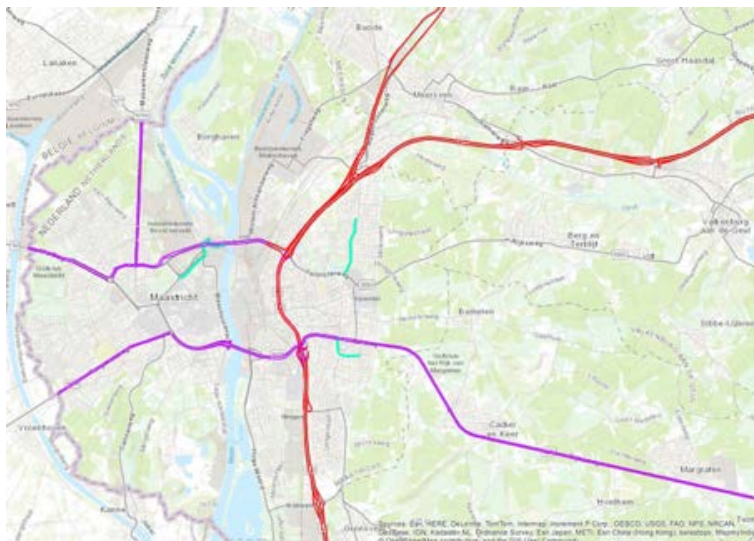
In rood het heffingnetwerk op het hoofdwegenet. In blauw is het te verwachten uitwijkgedrag (meer dan 100 vrachtauto's per etmaal) aangegeven. Op de figuur is te zien dat er op de Belvédèrelaan-Brusselseweg mogelijk een toename van het vrachtverkeer te verwachten is.

Vervolgens is er een doorrekening gemaakt, met een aantal mogelijke routes aan de westkant van Maastricht en de N278 door het Heuvelland opgenomen in het heffingnetwerk. Dit levert het volgende resultaat op:



### *Plaatje Limburg*

In paars de toegevoegde routes aan het heffingnetwerk. In blauw en geel verwachte extra toename aan vrachtverkeer.



Detailniveau Maastricht (plaatje aanpassen, route via Belvédèrelaan!!)

In rood is het voorgestelde netwerk op het hoofdwegenet. In paars (met een nog door te voeren correctie inzake Belvédèrelaan) het doorgerekende heffingnetwerk voor Maastricht. Met het toevoegen van de routes over de Tongerseweg, Via Regia, en Brusselseweg/Belvédèrelaan is er een uitwijk-effect te zien op de Frontensingel, Ambyerstraat en Dorpstraat. Dit lijkt erop dat het model op deze wegen van 'lagere orde', niet de werkelijke situatie weergeeft. Zo is er bv op de Ambyerstraat sprake van een vrachtwagenverbod. Hierdoor is het niet waarschijnlijk dat vrachtverkeer over dit soort routes gaat uitwijken. Andere parallelle routes zijn eveneens onwaarschijnlijk. Door de branche (TLN) is aangegeven dat wegen waarop vrachtverkeer te vaak moet stoppen als doorgaande route niet aantrekkelijk zijn (brandstofverbruik) waardoor deze over het algemeen niet of nauwelijks gebruikt worden.

Overigens blijkt uit alle berekeningen dat er geen verwacht effect op de N278 door het Heuvelland zal optreden. Door de Provincie zal richting bestuurders in het Heuvelland voorgesteld worden om deze weg alleen op te nemen in het monitoringnetwerk.

Door het toevoegen van deze lokale grensoverschrijdende routes aan het heffingsnetwerk zal voor meer gereden kilometers een heffing betaald moeten worden. Op nationaal niveau is de heffing kostenneutraal door verlaging van de vaste motorrijtuigenbelastingen waardoor transport niet duurder wordt en dus bedrijven en ondernemers niet worden geconfronteerd met een kostenstijging voor goederenvervoer. Op lokaal niveau in Maastricht geldt voor ondernemers met eigen transport dat de kosten van individuele ritten door de lokale heffing toe te voegen toeneemt. Deze toename is echter zeer gering vanwege het lage aantal kilometers ten opzichte van het totaal aantal gereden kilometers. Ook als een ondernemer alleen lokale korte ritten maakt en dus door deze



heffingsnetwerkwijziging veel meer heffing moet betalen, wordt hij of zij daarvoor gecompenseerd met een verlaging van de vaste motorrijtuigenbelastingen. Bovendien vallen ondernemers die het eigen wagenpark verschonen in een lagere tariefgroep per kilometer.

### **3. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

In de vrachtwagenheffing wordt een aangepast tarief voor schonere vrachtauto's gehanteerd. Hierdoor is er sprake van een positief effect op de duurzaamheid van het vrachtverkeer en de daarmee samenhangende gezondheidsaspecten.

### **4. Effect op de openbare ruimte**

Er is geen effect op de openbare ruimte voorzien.

### **5. Personeel en organisatie**

N.v.t.

### **6. Informatiemanagement en automatisering**

N.v.t.

### **7. Financiën**

N.v.t.

### **8. Aanbestedingen**

N.v.t.

### **9. Participatie tot heden**

Er is sprake van participatie vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat richting de regio's (gemeentes, Provincies, waterschappen). Er is geen sprake van een participatietraject vanuit de gemeente Maastricht zelf.

### **10. Voorstel**

Zoals geschetst in paragraaf 3 'gewenste situatie' is het aan te bevelen om de genoemde wegen nu al in het heffingnetwerk op te nemen.

Hierdoor wordt voorkomen dat in het geval van een ongewenst verdringingseffect, via de (nood)procedure de weg(en) alsnog aan het heffingnetwerk toegevoegd moet worden. Met het risico dat dit mogelijk niet lukt, danwel lang kan duren (wellicht 2 jaar!).





Door het opnemen van alle 4 de routes in het heffingnetwerk wordt in heel Maastricht-West op dezelfde manier omgegaan met het vrachtverkeer. Ook is er nu de mogelijkheid om de problematiek van de ontbrekende vrachtwagenheffing aan Belgische zijde (Maastrichter Steenweg/N79) op te lossen. Het opnemen van de routes in het heffingnetwerk past ook in de afspraken in het coalitieakkoord, nl.: “Vrachtverkeer uit België dat Maastricht niet als eindbestemming heeft, rijdt ook niet door de stad. Op basis van dit uitgangspunt komen tot een structurele oplossing voor de lange termijn met vooruitlopend hierop reducerende maatregelen op de korte termijn”. De vrachtwagenheffing kan mogelijk een rol spelen in de reducerende maatregelen op redelijk korte termijn (2023). Het uitwijk-effect op andere wegen lijkt beperkt. Kanttekening is dat lokale vrachtverkeer door de opnemen van de routes in het heffingnetwerk ook in heffing wordt meegenomen.

#### **11. Uitvoering, evaluatie en vervolg**

Het voorgestelde heffing- en monitoringnetwerk wordt als advies aan de minister aangeboden. De Minister stelt vervolgens het heffingsnetwerk vast. Ten aanzien van het wetsvoorstel zal door het Rijk deze zomer een interactief inspraakproces (internetconsultatie) gevolgd worden. De daadwerkelijke invoering van het systeem van vrachtwagenheffing is voorzien voor 2023. De problematiek over kort tijdsproces en besluitvormingstrajecten speelt in heel Nederland. De regio Midden-Limburg heeft dit opgelost door richting de Provincie Limburg als regio-coördinator aan te geven dat zij zich het recht voorbehouden om in het geval van ontbreken van draagvlak voor de gemaakte keuzes, om tijdens de internetconsultatie op het wetsvoorstel, incl heffingsnetwerk, te reageren.

Overigens is het gemiddeld tarief voor de vrachtwagenheffing per vrachtauto in de rekenmodellen €0,15 per km. De inschatting is dat vanwege de naar verhouding korte routes in Maastricht die aan het netwerk van A-wegen toegevoegd worden, geen negatief economisch effect te verwachten is.