

Vergaderjaar 2018–2019

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 273

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 maart 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 21 januari 2019 inzake voortgang vrachtwagenheffing (Kamerstuk 31 305, nr. 272).

De Minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 februari 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

1

Wat kost de invoering en exploitatie van het systeem voor een vrachtwagenheffing?

Voor het beleidskader is een eerste raming gemaakt van de kosten van het systeem. Hieruit blijkt dat de eenmalige invoeringskosten van het heffingssysteem naar verwachting rond de € 200 miljoen liggen. De jaarlijkse exploitatiekosten van het heffingssysteem zijn geraamd op € 100 tot € 125 miljoen per jaar. In de komende periode wordt, onder andere op basis van uitvoeringstoetsen en marktverkenningen, de kostenraming verder uitgewerkt.

2

Welke kosten zijn gemoeid met de handhaving van een vrachtwagenheffing?

De kosten van het handhavingssysteem maken onderdeel uit van de in vraag 1 genoemde kosten. Overheidsorganisaties die een rol krijgen in de uitvoering van de publieke taken van de vrachtwagenheffing, gaan in uitvoeringstoetsen aangeven tegen welke kosten en met hoeveel inzet zij de taken uit kunnen voeren. Deze uitvoeringstoetsen worden opgesteld nadat het wetsvoorstel voor internetconsultatie gepubliceerd is. De kosten voor handhaving worden in dat kader in beeld gebracht. Deze kosten zullen gedekt worden uit de opbrengst van de heffing.

3

Welke opbrengsten komen er uiteindelijk per scenario voor het wegennet, waarvan in het beleidskader drie zijn opgenomen, beschikbaar voor verduurzaming en innovatie?

De opbrengsten zijn afhankelijk van de keuze van het wegennet waarop de heffing van toepassing wordt. Het kabinet heeft in het beleidskader aangegeven het uitgangspunt te hanteren dat de vrachtwagenheffing zal worden ingevoerd op de autosnelwegen en de wegen waar naar verwachting substantiële uitwijk op zal plaatsvinden. De opbrengsten uit de heffing zal naar verwachting tussen de scenario's met een heffing op alleen autosnelwegen en een heffing op autosnelwegen en alle N-wegen liggen. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing minus de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen. Een indicatie voor de omvang van de middelen voor verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector ligt daarbij tussen de circa € 200 en € 500 miljoen per jaar, afhankelijk van de uiteindelijke keuze voor het wegennet waarop wordt geheven.

4

Wat is de afname van het aantal vrachtautoritten door invoering van de vrachtwagenheffing?

Invoering van de vrachtwagenheffing leidt bij een gemiddeld tarief van € 0,15 per kilometer naar verwachting tot een daling van het aantal vrachtautoritten met maximaal 0,8% (zie Effectstudies vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268).

5

Wat is het verwachte effect van de vrachtwagenheffing op de «modal shift»?

De vrachtwagenheffing zorgt voor hogere kosten voor het vervoer van goederen over de weg. Hierdoor daalt het aantal vervoerde tonnen over de weg licht (maximaal 0,7%). Een modal shift is zichtbaar naar vervoer per spoor (toename vervoerde tonnen maximaal 0,6%) en binnenvaart (toename vervoerde tonnen maximaal 1,9%) (zie Effectstudies vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268).

6

Wat is het maximale tarief voor de vrachtwagenheffing?

Op de hoogte van de maximale tarief wil ik nog niet vooruitlopen. We hanteren voorlopig een gemiddeld tarief van € 0,15/km. Bij het indienen van het wetsvoorstel is daar meer duidelijkheid over.

7

Wat zijn de verwachte opbrengsten van de buitenlandse vrachtauto's door de vrachtwagenheffing en welk percentage vormt dat van de totale verwachte opbrengst?

Uit cijfers van het CBS blijkt dat ongeveer 11% van de in Nederland gemaakte kilometers met vrachtauto's door buitenlandse vervoerders worden gemaakt. Hieruit volgt dat naar verwachting 11% van de opbrengsten afkomstig zijn van buitenlandse vervoerders.

8

Hoeveel budget kan er naar verwachting worden weggezet in 2023 voor de verduurzaming van het wegtransport?

Zie antwoord op vraag 3.

9

Wat gebeurt er met de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing wanneer verduurzaming van het wagenpark gerealiseerd is?

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden in overleg met de sector ingezet voor verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector. Voor de besteding van de opbrengsten zal in nauw overleg met de transportsector een verduurzamings- en innovatieagenda worden opgesteld, op basis waarvan concrete maatregelen kunnen worden uitgewerkt. Hiermee kan de vrachtwagenheffing een significante impuls geven aan de Nederlandse vervoerssector en bijdragen aan een versnelde transitie naar een duurzaam, slim en innovatief vervoerssysteem. De inzet is om voor het eind van 2019 deze verduurzamings- en innovatieagenda gereed te hebben. Het is nog te vroeg om een uitspraak te doen over de omvang van het pakket maatregelen van de verduurzamings- en innovatieagenda en de mogelijke effecten ervan op de lange termijn.

10

Wat zijn de directe gevolgen van de vrachtwagenheffing voor de im- en export en daarmee het vestigingsklimaat van Nederland?

Gezien de relatief kleine impact op de productprijzen (stijging 0,0% tot 0,2%) is de impact op de (inter)nationale handel naar verwachting klein. Specifiek voor de nationale zeehavens wordt een klein negatief effect op de concurrentiepositie verwacht door de toename van de kosten voor wegvervoer door Nederland (Zie bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268; Effect vrachtwagenheffing op concurrentiepositie en economie). Voor de haven van Rotterdam is dit effect voorzichtig ingeschat op een 0,1%-0,2%

lager marktaandeel in de containeroverslag in de range Le Havre-Hamburg.

11

Wat zijn de regionale effecten voor bedrijven buiten het Randstedelijk gebied (zij rijden gemiddeld meer kilometers) wanneer autosnelwegen en N-wegen een vrachtwagenheffing opgelegd krijgen?

In globale zin heeft Ecorys onderzocht (zie bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268; Effect vrachtwagenheffing op concurrentiepositie en economie) in welke provincies de effecten op de producenten het grootst zijn. Hieruit blijkt dat absoluut gezien dit effect in Zuid-Holland het grootst is. Relatief gezien is dat in Zeeland het geval. De effecten zijn procentueel zeer klein (maximaal 0,02%-0,04% negatief). Ook het onderscheid tussen provincies is marginaal.

12

Draagt invoering van de vrachtwagenheffing bij aan economische groei in krimpregio's?

In hoeverre de vrachtwagenheffing invloed heeft op de economische groei in krimpregio's is niet onderzocht.

13

Op basis van welke criteria gaat u vaststellen welke N-wegen eventueel wel en welke N-wegen eventueel niet onder de maatregel zullen gaan vallen?

Door de heffing ook op een beperkt deel van het onderliggend wegennet te laten gelden zal het mogelijke uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet afnemen. Dit heeft geleid tot de keuze om de heffing te laten gelden op het snelwegennet van Nederland en die wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Per provincie zal in overleg met de regionale wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen) worden bepaald op welke wegen substantiële uitwijk aan de orde kan zijn. Bij het bepalen van de route zal de vervoerder de afweging maken tussen de kosten van de gereden kilometers en de kosten van de reistijd. Als het goedkoper is om via niet-beprijste wegen te rijden, kan het voorkomen dat verkeer «uitwijkt» naar het onderliggend wegennet. In het verkeersonderzoek is met verkeersmodellen een inschatting gemaakt van de wegen waarop uitwijk van verkeer door vrachtwagenheffing is te verwachten. Samen met de regionale wegbeheerders wordt komende maanden bekeken op welke wegen deze uitwijk naar verwachting substantieel is. Op basis van te verwachten verkeerstoename en effecten kan een optimale keuze gemaakt worden voor het wegennet waarop de heffing gaat gelden

14

Wat zijn de verwachte effecten op de verkeersveiligheid van het gemeentelijke wegennet, wanneer de vrachtwagenheffing gaat gelden op de rijkswegen en een geselecteerd aantal N-wegen?

Bij een heffing op autosnelwegen en N-wegen is er een geringe verbetering van verkeersveiligheid op de snelwegen en een geringe afname van verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Per saldo is het effect vrijwel neutraal.

15

Welke alternatieve elektronische systemen onderzoekt u naast een vrachtwagenheffing met tolkastjes?

Aangezien het regeerakkoord stelt dat het registratie- en betalingssysteem gelijk wordt aan dat in de buurlanden, is het uitgangspunt dat gebruik zal worden gemaakt van on-board units met satelliet gebaseerde plaatsbepalingstechnologie (GNSS). Gelet op de omvang van het Nederlandse wegennet waar de heffing naar verwachting op van toepassing is, ligt een systeem met GNSS het meest voor de hand. Daarnaast biedt GNSS voordelen op het gebied van o.a. flexibiliteit, uitbreidbaarheid, verkeersmanagement en transactiekosten.

Het enige alternatieve elektronische systeem voor tolheffing zonder on-board units is een systeem op basis van kentekenherkenning (ANPR: Automatic Number Plate Recognition), zoals dit is voorzien voor de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15. Een dergelijk systeem zou ertoe leiden dat na elke op- en afrit een ANPR-systeem moet worden geïnstalleerd. De kosten hiervan zijn hoger dan de kosten van een GNSS-systeem.

16

Welk tolsysteem wordt voor de tijdelijke tolheffing bij infrastructuur ingekocht?

Voor de tijdelijke tolheffing zal straks gebruik worden gemaakt van wegkantregistratie op basis van kentekenplaatherkenning (ANPR).

17

Welke partij voert de verkenning naar een andere bekostigingssystematiek, waarvan sprake is in het ontwerpKlimaatakkoord, uit en wat is de opleverdatum?

In het ontwerpklimaatakkoord is opgenomen dat het kabinet in 2019 een verkenning start naar een andere bekostiging van mobiliteit. Het kabinet werkt dit momenteel uit.

18

Hoeveel innovatiebudget is er beschikbaar voor logistieke ketens? Blijft dit behouden per 2023?

Door de vrachtwagenheffing komen additionele middelen beschikbaar voor innovatie en verduurzaming. Dit zal zorgen voor een extra impuls voor verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoersector. Het effect van de terugsluis op bestaande regelingen kan nog niet in beeld worden gebracht.

19

Wat bent u van plan om met de opbrengst van de vrachtwagenheffing te doen, gesteld dat deze, bij de optimale inzet ervan de hoogst mogelijke internationale standaarden van innovatie en verduurzaming in logistiek behaalt?

Met de sector (Transport en Logistiek Nederland (TLN), evofenedex en de Vereniging voor eigen Rijders Nederland (VERN)) is overeenstemming bereikt over de bestedingsrichtingen van de middelen voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. De bestedingsrichtingen worden via een verduurzamings- en innovatieagenda uitgewerkt tot concrete maatregelen. De verduurzamings- en innovatieagenda zal periodiek worden herijkt om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen in de sector.

20

Is het tolsysteem dat in vrachtauto's ingebouwd moet gaan worden ook toepasbaar in personenauto's?

Conform het regeerakkoord wordt gewerkt aan de invoering van vrachtwagenheffing. Bij de uitwerking en keuzes voor het systeem voor de vrachtwagenheffing is geen onderzoek gedaan naar de vraag of het systeem ook toepasbaar is in personenauto's.

21

Welk aandeel (zowel absoluut als procentueel) van de CO₂-uitstoot van het wegverkeer nemen vrachtauto's nu voor hun rekening?

Het CBS rapporteert dat vrachtwagens 19% van de CO₂-uitstoot van het wegverkeer in 2017 voor hun rekening nemen. Absoluut gezien gaat het om 5,6 Megaton CO₂.

22

Vallen de vergoedingen voor de dienstaanbieders onder de systeemkosten en bijbehorende raming van 100 tot 125 miljoen euro per jaar? Dit is het geval.

23

Welke besparing van CO₂-uitstoot van vrachtauto's moet de vrachtwagenheffing gaan opleveren?

Het komende jaar span ik mij in om met de transportsector concrete afspraken te maken over de besteding van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

24

Wat is de inschatting van de kosten voor de vergoedingen voor dienstaanbieders?

De vergoedingen voor dienstaanbieders bestaan veelal uit een vaste en een variabele component. In het onderzoek van PTOLEMUS (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272) wordt een gemiddelde variabele vergoeding van 1,5% van de heffingsopbrengsten verondersteld.

25

Is de veronderstelling juist dat de raming van de accijnsderving als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing, die afgetrokken wordt van de voorgenomen terugsluis van heffingsinkomsten naar de transportsector, hoogst onzeker is?

De in het beleidskader genoemde accijnsderving van € 35–55 miljoen betreft een eerste indicatie waarbij de onzekerheid wordt bepaald door de aannames en uitgangspunten die zijn gehanteerd. Zo zijn de effecten van de heffing in beeld gebracht voor twee WLO-Scenario's Hoog en Laag om een inschatting te maken van de hoeveelheid verkeer in 2030. Daarbij is gekeken naar drie varianten: een heffing op alle wegen, op autosnelwegen en N-wegen en op alleen autosnelwegen. Het uitgangspunt daarbij is een tarief van gemiddeld € 0,15 per kilometer. De keuze van het wegennet waarop de heffing zal gelden, alsmede de tariefdifferentiatie, wordt nog nader uitgewerkt. Voordat ik het wetsvoorstel aanbied aan uw Kamer, zal ik samen met mijn collega van Financiën een raming maken van de te verwachten accijnsderving.

26

Kunt u de inschatting van de accijnsderving van 35 tot 55 miljoen euro nader duiden?

Zie het antwoord op vraag 25.

27

Kunt u toelichten dat uit de documenten blijkt dat de Maut (vrachtwagenheffing) in alle gevallen een negatieve maatschappelijke kosten-batenanalyse kent?

Een vergelijking van maatschappelijke kosten en baten van een vrachtwagenheffing is uitgevoerd zonder meenemen van mogelijke positieve effecten van terugsluis voor verduurzaming en innovatie. Hierdoor ontstaat een negatief saldo van kosten en baten voor alle beschouwde varianten en scenario's (MKBA vrachtwagenheffing, Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 269). Uit de analyse blijkt verder dat het saldo positiever wordt, naarmate de opbrengsten van de heffing hoger zijn doordat op meer wegen in Nederland wordt geheven. Kosten van het systeem, effecten voor vrachtverkeer en indirecte effecten zijn de grootste negatieve posten. Opbrengsten door buitenlandse vervoerders, effecten voor personenvervoer en het effect op de emissies van voertuigen zijn de belangrijkste positieve posten.

28

Wat zijn de verwachte opbrengsten van chauffeurs uit het buitenland en zijn er aanwijzingen dat deze kosten worden doorberekend aan de consument?

Voor de verwachte opbrengsten, zie antwoord op vraag 7. De verwachting is dat de extra kosten voor vervoer uiteindelijk worden doorberekend door de vervoerder naar de verlader of producent. En dat de producent dit vervolgens verwerkt in de productprijzen voor de consument. Het is te verwachten dat zowel nationale als internationale producenten dit op termijn gaan doen.

29

Wordt er bij de verwachte daling van uitstoot gekeken naar waar deze plaatsvindt en wat hier dan precies het effect van is?

Voor de totstandkoming van het beleidskader is onderzoek uitgevoerd naar de effecten op landelijke schaal (Effectstudies vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268). In het uitgevoerde onderzoek is niet gekeken naar de locatie van deze effecten; dit is mede afhankelijk van de keuze van het wegennet waarop de heffing van toepassing wordt. De uitgevoerde analyse is voldoende om inzicht te krijgen in hoe de verlaging van emissies afhangt van de omvang van het te beprijzen wegennet. Uit het onderzoek blijkt dat door invoering van de vrachtwagenheffing per saldo een verbetering van het milieu plaatsvindt. De uitstoot gaat omlaag door minder gereden kilometers met vrachtwagens. Daarnaast zal de uitstoot naar verwachting verder verminderen door de inzet van schonere voertuigen als gevolg van de differentiatie van het tarief op milieuklasse en de verduurzaming van de sector met de gelden uit de terugsluis.

30

Wordt een verschuiving van vrachtwagengebruik naar meer gebruik van bestelwagens reëel geacht?

Door de vrachtwagenheffing wordt het verschil in kosten per voertuigkilometer tussen een kleine vrachtwagen en een grote bestelauto groter.

Daardoor bestaat er een kans dat er lading verschuift van vrachtwagens naar bestelauto's. Dit geldt alleen voor ladingen die in één bestelauto passen en dus minder dan 2 ton wegen. Slechts een klein deel (1,6 procent) van het huidige vrachtwagenvervoer heeft betrekking op deze kleine ladingen van minder dan 2 ton. De verwachting is daarom dat de omvang van een dergelijke verschuiving beperkt zal blijven. De kosten per ladingtonkilometer voor vrachtwagens vallen bij grotere zendingen of een bundeling van kleinere zendingen boven de 2 ton nog altijd lager uit dan voor bestelauto's.

31

Waarom is in het beleidskader alsnog de accijnsderving meegenomen als minuspost; bij de netto-inkomsten is immers sprake van heffingsinkomsten minus de derving door het vervallen van het eurovignet en de verlaging van de motorrijtuigenbelasting (MRB)?

Het uitgangspunt is dat de invoering van de vrachtwagenheffing neutraal is voor de schatkist. In het regeerakkoord zijn geen extra middelen ter beschikking gesteld voor de invoering, die dan ook neutraal moet zijn voor de schatkist. Het Rijk moet er niet op vooruit gaan maar ook niet op achteruit.

Dit wordt gedaan door de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing terug te sluisen naar de vervoerssector voor verduurzaming en innovatie. De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing minus de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en de accijnzen.

Als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing zullen er namelijk naar verwachting minder vrachtkilometers worden gereden, waardoor accijnsderving zal optreden. Gezien het uitgangspunt «neutraal voor de schatkist» zal dit daarom gecompenseerd worden uit de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing.

32

Wat zijn de verwachte kosten, zowel incidenteel als structureel, voor de handhaving van de vrachtwagenheffing? Kunnen de kosten gespecificeerd worden per handhavingsmethode genoemd in het kader? Hoeveel fte zal hiervoor beschikbaar moeten zijn?

In de komende periode wordt, onder andere op basis van de uitvoerings-toetsen en marktverkenningen, de kostenraming verder uitgewerkt. Bij de indienen van het wetsvoorstel wordt meer inzicht geboden, met dien verstande dat er geen bedragen worden vrijgegeven die de marktbenadering kunnen verstoren.

33

Wat is de verwachte afname van het aantal ritten door de invoering van de vrachtwagenheffing?

Zie het antwoord op vraag 4.

34

Kunt u aangeven wat de gebruikelijke regel is ten aanzien van het bekostigen van invoeringskosten van (nieuwe) belastingen en waar deze regel op gebaseerd is?

Er is hiervoor geen algemeen geldende regel. Specifiek voor de invoering van de vrachtwagenheffing geldt dat deze neutraal is voor de schatkist, dat wil zeggen dat de uitgaven en ontvangsten voor de Rijksbegroting in totaal nul zijn.

35

Kunt u aangeven wat de gemiddelde kosten van invoering van de vrachtwagenheffing zijn geweest in de buurlanden en hoe zich dat verhoudt tot de geraamde kosten in Nederland?

De invoeringskosten in Duitsland bedroegen € 1,2 miljard; de invoeringskosten in België zijn niet openbaar. De kosten zijn afhankelijk van de omvang van het wegennet waarop de heffing geldt, van de gekozen architectuur en van de gebruikte technologie. De geraamde invoeringskosten van de Nederlandse vrachtwagenheffing zijn gezien deze aspecten in verhouding met de kosten in andere Europese landen, zoals blijkt uit internationaal vergelijkend onderzoek (Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611).

36

Is overleg gevoerd met buurlanden om sluipverkeer in die landen te mitigeren?

Ik heb geen overleg gevoerd met de buurlanden over mogelijk uitwijkverkeer in de buurlanden als gevolg van de invoering van de Nederlandse vrachtwagenheffing. Door het wegennet waarop de heffing gaat gelden goed aan te laten sluiten op wegennet waarop de heffing in de buurlanden geldt, wordt zo veel mogelijk uitwijkverkeer voorkomen.

37

Is in het licht van wat in het rapport van het Centraal Planbureau (CPB) staat, namelijk dat door invoering van de vrachtwagenheffing een afname van de werkgelegenheid plaats zal vinden, de kosten voor een gemiddeld huishouden (beperkt) zullen toenemen op jaarbasis en de nationale zeehavens een negatief effect op hun concurrentiepositie zullen ervaren, naar uw mening de vrachtwagenheffing nog steeds de beste oplossing voor het probleem om de sector te laten verduurzamen? Is er ook naar andere mogelijkheden gekeken? Zo ja, zou u het afwegingskader en de afwegingen met ons kunnen delen? Zo nee, waarom niet?

In het rapport van het Centraal Planbureau is nog geen rekening gehouden met de positieve effecten van de besteding van de middelen voor innovatie en verduurzaming. Als deze maatregelen zijn uitgewerkt worden de effecten van die maatregelen in beeld gebracht. Omdat de invoering van vrachtwagenheffing onderdeel uitmaakt van het regeerakkoord is voor de financiering van het innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector niet verkend of er andere instrumenten ingezet kunnen worden.

38

Is het waar dat het vrachtverkeer meer gaat betalen voor het gebruik van de weg dan zij nu doet?

Door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer, gaat het vrachtverkeer betalen voor gebruik van de weg. Hierbij zal worden aangesloten bij de gemiddelde tarieven zoals gehanteerd in België en Duitsland. Voor een individuele kentekenhouder kan de vrachtwagenheffing leiden tot een lastenverzwaring of een lastenverlaging. Dit is afhankelijk van het aantal kilometers dat gereden wordt op wegen waarop de heffing geldt. Voor de Nederlandse vrachtsector als geheel zal de vrachtwagenheffing (zonder terugsluis) leiden tot een lastenverzwaring. De omvang van die lastenverzwaring is afhankelijk van het tarief en het aantal wegen waarop de heffing gaat gelden.

39

Hoeveel gaat het vrachtverkeer meer betalen voor gebruik van de weg dan nu het geval is?

De extra kosten voor de vrachtsector bestaan uit de kosten voor de invoering en exploitatie van het systeem en de middelen voor innovatie en verduurzaming. Hieraan wordt ook bijgedragen door het buitenlandse vrachtverkeer dat gebruik maakt van het Nederlandse wegennet. De middelen voor innovatie en verduurzaming worden teruggesluisd naar de vervoerssector.

40

Hoe meet u «zo min mogelijk effecten op de verkeersveiligheid en de Nederlandse concurrentiepositie»? Hoe bewaakt u de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector, voor nu en voor dadelijk als de Maut er is? Hoe blijft de Maut in de periode na dit kabinet dit uitgangspunt dienen?

Het uitgangspunt dat er zo min mogelijk ongewenste effecten zullen zijn op verkeersveiligheid en de Nederlandse concurrentiepositie wordt betrokken in de keuze van het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden. In de uitwerking van het wetsvoorstel worden de onderzoeken naar de effecten van de vrachtwagenheffing geactualiseerd met recente inzichten met betrekking tot de keuze van het wegennet en andere parameters.

41

Bent u bereid om onderzoek te doen naar de effecten van de heffing op de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector? Kunt u bevestigen dat de resultaten van een dergelijke studie meegenomen zullen worden in de uitwerking?

Ik heb onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van vrachtwagenheffing op de concurrentiepositie (Effect vrachtwagenheffing op concurrentiepositie en economie, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268). In dit onderzoek is uitgegaan van recente, objectieve gegevens, bijvoorbeeld over de kilometer kostprijs van vervoer over de weg afkomstig van de kostenbarometer van het KIM. In de uitwerking van het wetsvoorstel wordt dit onderzoek geactualiseerd met recente inzichten met betrekking tot de keuze van het wegennet en andere parameters. Daarnaast heb ik reeds toegezegd aan TLN, evofenedex, en VERN dat in vervolgonderzoek ook wordt gekeken naar andere soorten vervoerders die een andere gemiddelde kostprijs hebben dan het gemiddelde uit de kostenbarometer.

42

Is er overeenstemming bereikt met de sector over de bestedingsrichting van de middelen voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector?

Ja. Met de sector (TLN, evofenedex en VERN) is overeenstemming bereikt over de bestedingsrichting van de middelen voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. De stakeholders zullen betrokken blijven bij de verdere uitwerking van de vrachtwagenheffing.

43

Hoe vaak is er afgestemd met de sector over de heffing en de bestedingsrichting van de middelen?

Sinds begin 2018 is intensief en veelvuldig contact geweest met de sector (TLN, evofenedex en VERN).

44

Blijft de sector gedurende de gehele periode van uitwerking betrokken?

Jazeker. De sector zal actief betrokken blijven bij de verdere uitwerking van de vrachtwagenheffing. Het is de bedoeling om voor het eind van dit jaar een verduurzamings- en innovatie-agenda met de sector overeen te komen, waarin de bestedingsrichtingen worden uitgewerkt in een pakket van concrete maatregelen.

45

In het regeerakkoord staat niets over netto-opbrengsten, terwijl in het CPB-rapport staat dat «de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing – zoals aangegeven in het regeerakkoord – zullen worden teruggeluid»; hoe verklaart u dit verschil?

Het CPB is in zijn notitie uitgegaan van de uitgangspunten zoals die zijn opgenomen in het beleidskader.

46

Hoe houdt u de voorbereiding, aanbesteding en daadwerkelijke invoering van het systeem en de jaarlijkse exploitatie ervan zo laag mogelijk, als kostenefficiëntie het uitgangspunt is?

Een van de afweegcriteria die bij de invoering van de vrachtwagenheffing wordt gehanteerd, is dat het kostenefficiënt is. Het dient daarmee zo efficiënt mogelijk uitgevoerd te worden tegen zo laag mogelijke investeringen en operationele kosten gedurende de levensduur van het systeem.

In de realisatiefase zullen de kosten beperkt worden door zoveel mogelijk gebruik te maken van bewezen techniek, kennis en ervaring uit binnen- en buitenland, met de nadruk op België en Duitsland waar vergelijkbare systemen zijn ingevoerd. Daarnaast wordt er ingestoken op beheersing en kwaliteitsborging. Onafhankelijke kwaliteitschecks en toetsen worden uitgevoerd (bijv. CIO-oordeel, BIT-toets en gateway reviews) om vast te kunnen stellen dat er voor een juiste balans tussen risico's en kostenefficiëntie is gekozen. Ook wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring op het vlak van beheersing, bedrijfsvoering en control afkomstig uit andere (ICT-)projecten zoals ERTMS.

Tijdens de realisatiefase zal de basis gelegd worden voor de kostenefficiënte exploitatie van het systeem na acceptatie, oplevering en overdracht.

47

Is het realistisch dat het systeem in 2023 is geïmplementeerd?

Op basis van de huidige inzichten en uitgaande van het beleidskader is de invoering van het Vrachtwagenheffing in 2023 reëel. De realisatie van het systeem met een oplevering in 2023 is haalbaar door het parallel schakelen van de onderdelen, zoals het starten met de voorbereiding van de aanbesteding van het systeem gelijktijdig met het wetgevingstraject, zonder dat er onomkeerbare stappen worden gezet en/of de benodigde definitieve besluiten zijn genomen. Direct na vaststelling van de wet kan de aanbesteding plaatsvinden. Met het parallel schakelen zijn er vanzelfsprekend grotere afhankelijkheden tussen de onderdelen en mogelijke risico's die gevolgen kunnen hebben voor de haalbaarheid van de planning. Deze risico's worden in beeld gebracht, gemonitord en waar mogelijk worden beheersmaatregelen getroffen.

48

In de richtlijn voor het eurovignet staat dat differentiatie mogelijk is op basis van euro-emissieklassen; welke exacte euroklasse wordt hierbij dan als norm gekozen? Ook staat in deze richtlijn dat tolheffing en Maut (vrachtwagenheffing) niet samen kunnen gaan; hoe gaat u daarmee om? Worden de toltrajecten beëindigd of wordt de Maut niet van toepassing op deze stukken weg?

Voor de uitwerking van de differentiatie wordt geen gebruik gemaakt van een bepaalde EURO-emissieklasse als norm. De differentiatie wordt zo uitgewerkt dat het gemiddelde tarief rond de € 0,15 per kilometer ligt. Tolheffing en vrachtwagenheffing zijn allebei vormen van het beprijzen van het gebruik. Volgens de Europese richtlijnen is het mogelijk dat beide vormen van beprijzen samengaan. De toltrajecten blijven met hun eigen heffing bestaan en er zal op die (korte) toltrajecten geen vrachtwagenheffing van toepassing zijn. Wat volgens de richtlijn niet is toegestaan is dat op een wegvak een vignet en tolheffing tegelijkertijd worden toegepast.

49

Hoe gaat de tariefbepaling plaatsvinden en hoe zwaar gaan de verschillende onderdelen van de differentiatie wegen? Hoe wordt voorkomen dat iedere vrachtwagen in de schoonste klasse zit? En wat gebeurt er als dat wel het geval is?

Het tarief wordt gedifferentieerd op basis van gewichtsklasse van (het samenstel van) de vrachtwagen (en de oplegger) en de milieueigenschappen (EURO-emissieklasse). De Eurovignetrichtlijn stelt een differentiatie op basis van milieueigenschappen (EURO-emissieklasse) verplicht. De tariefdifferentiatie sluit aan op de differentiatie van de motorrijtuigenbelasting en op de Belgische wijze van differentiëren. Op de hoogte van de tarieven en de mate van differentiatie wil ik nog niet vooruitlopen. Bij het indienen van het wetsvoorstel is daar meer duidelijkheid over.

50

Aan welke tarieven denkt u voor Nederland? Welke variatie zit daarin en welk maximumtarief is denkbaar? Hoe wordt voorkomen dat in de toekomst de tarieven flink opgeschroefd worden door een volgend kabinet en de Maut een extra belasting gaat vormen voor de sector?

Op de hoogte van de tarieven en de wijze van differentiatie wil ik nog niet vooruitlopen. Bij het indienen van het wetsvoorstel is daar meer duidelijkheid over. In het beleidskader is opgenomen dat de ramingen van de inkomsten en van de middelen voor innovatie en verduurzaming bij iedere kabinetsformatie automatisch worden herijkt.

51

Is er al een keuze gemaakt als het gaat om de uitwerking? Ziet u meer in de Belgische tarieven en werkwijze of de Duitse? Hoe gaat Nederland daar keuzes in maken? Hoe houdt u de uitwerking zo uniform en eenvoudig mogelijk?

Zie antwoord op vraag 49.

52

Waarom is in de European Electronic Toll Service-richtlijn (de EETS-richtlijn) gekozen voor private dienstverlening voor de inning van tolgelden?

In de EETS-richtlijn wordt uitgegaan van de interne markt. De EETS-dienstaanbieders sluiten contracten met de tolheffers van de verschillende EETS-tolgebieden in de EU-lidstaten. De EETS-dienstaanbieders faciliteren vervolgens de gebruiker door met de voor het voertuig geleverde OBU (on board unit), één contract en één factuur toegang te geven aan die EETS-tolgebieden in de lidstaten en verzorgen daarmee de inning van de tolgelden voor de tolheffer. Hiermee wordt beoogd de interoperabiliteit van de tolsystemen te verbeteren, zodat niet per EETS-gebied een andere OBU moet worden aangeschaft. Lidstaten houden daarbij het recht om parallel aan de EETS-dienstaanbieders zelf rechtstreeks te innen.

53

Is de herziene EETS-richtlijn al in werking getreden? In hoeverre gaat de EETS-richtlijn nog veranderen?

De herziening van de EETS-richtlijn is bijna gereed. Zowel de Europese Raad als het Europees parlement zijn akkoord. Momenteel wordt de laatste hand gelegd op de definitieve vertalingen voor de talen van de lidstaten. De publicatie van de herziene richtlijn is naar verwachting dit voorjaar. De implementatietermijn bedraagt vervolgens 30 maanden, 20 dagen na publicatie zal de richtlijn in werking treden.

54

Waarom is er gekozen voor de installatie van een «on-board unit» (OBU) in combinatie met tracking van de route in plaats van een stickersysteem? Hoe valt te controleren of iemand een OBU in zijn wagen heeft? Hoe vindt handhaving plaats?

Als u met een stickersysteem doelt op een fysiek vignet, is zo'n systeem momenteel in Nederland (in digitale vorm) actief in de vorm van het Eurovignet («belasting zware motorvoertuigen»). Dit is een tijdgebonden heffing. In het regeerakkoord is opgenomen dat er, in navolging van de omliggende landen, een afstandsgebonden heffing wordt ingevoerd. Door de komst van de vrachtwagenheffing zal het Eurovignet niet langer in Nederland worden geheven.

Bij de vrachtwagenheffing zal, net als in het buitenland, handhavend worden opgetreden tegen het ontbreken van correct werkende on-board units, tegen het ontbreken van een geldig contract met een dienst aanbieder voor de inning van de heffing en tegen valsheid in geschrifte gepleegd met registratiedocumenten van het voertuig. De kentekhouder wordt aansprakelijk voor het naleven van de geldende wet- en regelgeving. Bij constatering van een overtreding zal een boete worden opgelegd aan de kentekhouder van het voertuig waarmee de overtreding is begaan. Meer informatie hierover vindt u in het document «Uitgangspunten handhaving vrachtwagenheffing» (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268).

55

Hoe ziet de uitwerking eruit in de praktijk van de uitleg dat «door middel van controleapparatuur en fysiek toezicht langs de kant van de weg gedetecteerd wordt of alle vrachtwagens over een correct werkende OBU beschikken. Een handhavende instantie stelt vast of er sprake is van een overtreding door de weggebruiker»? Komt op alle wegen controleapparatuur beschikbaar? Resulteert fysiek toezicht in het staande houden van vrachtwagens om te kijken of er een OBU is geïnstalleerd?

De handhaving vindt in eerste instantie geautomatiseerd plaats, zodat geen staande houding nodig is. Door vaste, flexibele en mobiele controleapparatuur langs de kant van de weg wordt het voertuig

gedetecteerd en het signaal van de on-board unit uitgelezen door middel van Dedicated Short Range Communication (DSRC) dat binnen enkele tientallen meters te ontvangen is terwijl de vrachtwagen rijdt. Er wordt gebruik gemaakt van camera's met ANPR (Automatic Number Plate Recognition) om het kenteken vast te leggen. Indien er sprake is van een vermoeden van overtreding, wordt het kenteken met de foto verstuurd naar de backoffice van de toezichthouder. Hier wordt geconstateerd of er wel of geen sprake is van een overtreding. Is er geen sprake van een overtreding, dan worden de gegevens verwijderd.

De controleapparatuur komt beschikbaar op alle wegen waar de vrachtwagenheffing gaat gelden. Vaste controleapparatuur op de hoofdwegen en flexibele controleapparatuur op het onderliggende wegennet. Het fysieke toezicht vormt het sluitstuk van de handhaving. Vrachtwagens die een overtreding hebben begaan en de boete niet voldoen, kunnen worden staande gehouden waarbij het openstaande bedrag direct kan worden geïnd of de vrachtwagen in bewaring kan worden gesteld. Daarnaast wordt ingezet op fysiek toezicht op het manipuleren van de on-board unit en om boetes op te leggen aan voertuigen waarvan de NAW-gegevens niet kunnen worden achterhaald (dit is het geval bij voertuigen uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie). Meer informatie over het handhavingsconcept vindt u in de het document «Uitgangspunten handhaving vrachtwagenheffing» (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268).

56

Hoe hoog worden de boetes voor overtredingen? Hoe is gegarandeerd dat buitenlandse overtredders daadwerkelijk ook een sanctie opgelegd krijgen die voldaan moet worden?

De op te leggen sancties voor overtredingen moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Het is mijn voornemen om voor het bepalen van de boetehoogte te kijken naar relevante Nederlandse wetgeving en de boetehoogte bij vergelijkbare systemen in het buitenland. De hoogte van de boete in verschillende Europese landen (zie «Internationaal onderzoek Kilometerheffing vracht», bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611) onderzochte landen varieert tussen de € 70 en € 1.000. Differentiatie van boetebedragen naar de aard van de overtreding wordt in een aantal landen toegepast (Duitsland, België en Oostenrijk). De nieuwe EETS-richtlijn, die ruim voor de start van de vrachtwagenheffing in werking zal treden, maakt het mogelijk dat RDW de benodigde gegevens van buitenlandse kentekenhouders kan opvragen. Voor de gegevensuitwisseling wordt gebruik gemaakt van het EUCARIS-systeem, dat nu al in werking is voor bijvoorbeeld snelheidsovertredingen. Hierdoor is het vanaf de start van de vrachtwagenheffing mogelijk om boetes op te sturen naar buitenlandse kentekenhouders.

57

Worden de voertuigen ook belast als zij zonder oplegger rijden? In hoeverre is de limiet van 3.500 kilo hard, aangezien er in Duitsland een andere limiet geldt?

De vrachtwagenheffing gaat gelden voor opleggertrekkers, ook als ze zonder oplegger rijden.

De Eurovignetrichtlijn schrijft voor dat vrachtwagens met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kg onder de heffingsplicht zouden moeten vallen indien er tol geheven wordt. Duitsland heeft vanaf 2005 een vrachtwagenheffing die toen nog verplicht was vanaf 12 ton. Sinds 2012 geldt dat een dergelijke heffing van toepassing is op vrachtwagens met een toegestane maximum massa van 3,5 ton.

58

Welke heffing wordt of blijft van toepassing voor de voertuigen die uitgezonderd worden? Profiteren deze ook van de afschaffing van het eurovignet of verlaging van de MRB?

Vrijwel alle voertuigen die zullen worden vrijgesteld of uitgezonderd van vrachtwagenheffing zijn momenteel ook vrijgesteld van de motorrijtuigenbelasting.

59

Werkt de koppeling van het kentekenregister met de lijst van vrijgestelde voertuigen optimaal om zo oneigenlijke boetes te voorkomen?

De voorgestelde categorieën van de voertuigen die worden vrijgesteld van de vrachtwagenheffing zijn in het kentekenregister herkenbaar. Daarnaast kan aanvullende informatie nodig zijn, bijvoorbeeld over het bedrijfsmatige gebruik van oldtimers. Door een koppeling van het kentekenregister met de aanvullende informatie kan makkelijk worden vastgesteld of voor een bepaald voertuig een vrijstelling geldt.

60

Hoe wordt het onderzoek en het overleg met regionale overheden en andere betrokkenen geregeld voor het vaststellen van het wegennet waarvoor de heffing gaat gelden?

In de periode van januari tot en met april wordt in een aantal sessies met regionale wegbeheerders (provincie, gemeente en waterschappen) bekeken op welke wegen substantieel uitwijkend vrachtverkeer aan de orde is. Per regio worden een startbijeenkomst, twee expertmeetings en een afrondende bijeenkomst gehouden. Met behulp van modelberekeningen (met het verkeersmodel NRM) wordt in beeld gebracht op welke wegen naar verwachting duidelijk sprake zal zijn van uitwijkend verkeer. Dit betreft een uitwerking van de effectstudie die ik u heb toegezonden (Effectstudies vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268). In de sessies wordt dit beeld met lokale kennis getoetst en aangescherpt. Op basis van de uitkomsten van al deze regionale sessies wordt een voorstel gemaakt voor een samenhangend landelijk heffingsnetwerk. Dit wordt teruggekoppeld aan de regio's, de koepelorganisaties IPO, VNG en de Unie van Waterschappen. Vervolgens zal ik een integrale keuze maken van het wegennet waarop de heffing gaat gelden. Daarnaast worden wegen aangewezen waarop de groei van het vrachtverkeer zal worden gemonitord. Daar zal op basis van tellingen het uitwijkverkeer worden beoordeeld.

61

Hoe wordt bepaald op welke wegen naar verwachting substantiële uitwijkplaats zal gaan vinden? Is er niet nu al vaak een probleem op het onderliggende wegennet tot en met polderwegen aan toe?

Zie antwoord op vraag 13.

62

Heeft met de provincies al overleg plaatsgevonden over hun wegennetwerk in relatie tot de Maut?

Met het Interprovinciaal Overleg (IPO) is vanaf het voorjaar 2018 overleg geweest over de invoering van de vrachtwagenheffing. Het ging dan vooral om de provincie in de rol als wegbeheerder. Dit overleg werd gecombineerd met overleg met de koepelorganisaties van de andere regionale wegbeheerders, gemeenten en waterschappen: de Vereniging

Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen. IPO heeft vervolgens een werkgroep vrachtwagenheffing in het leven geroepen. Met deze werkgroep zijn diverse bijeenkomsten gehouden. Op basis daarvan heeft IPO op 19 oktober input gegeven voor het beleidskader. Hier heb ik vervolgens een reactie op gegeven.

Verder is in de zomer en het najaar van 2018 een pilot uitgevoerd in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Doel van de pilot was te onderzoeken op welke wijze de discussie over het regionale wegennet het beste kan plaatsvinden voor het bepalen van die wegen waar naar verwachting «substantiële uitwijk» plaats zal vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen.

Met de ervaring van deze pilot is een aanpak ontwikkeld om met de regionale wegbeheerders van alle regio's (provincies, gemeenten, waterschappen en Rijkswaterstaat) het gesprek te voeren over het wegennet voor de vrachtwagenheffing. Dit proces is gestart in de laatste week van januari en zal tot en met het voorjaar lopen.

63

Is het de bedoeling van de heffing om het onderliggend wegennet zwaarder te belasten, gezien de modelberekening van een toename van ongeveer 5% van het aantal afgelegde kilometers door vrachtwagens op het onderliggend wegennet?

Het is niet de bedoeling om het onderliggend wegennet zwaarder te belasten. Voor alle wegen waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden, zal hetzelfde tarief per kilometer gehanteerd worden. Wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen, zullen onderdeel vormen van het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden.

64

Is er zicht op welke N-wegen de Maut gaat gelden? In welke mate zijn de vrijgestelde wegen in staat om extra verkeer op te vangen en is er in die gevallen altijd sprake van vrij liggende fietspaden en relatief weinig gevaarlijke kruisingen? Hoe gaat u de verkeersveiligheid monitoren? Zijn er kaarten beschikbaar en/of cijfers?

Op dit moment breng wordt samen met de regionale wegbeheerders in kaart gebracht, op welke wegen substantieel uitwijkverkeer wordt verwacht. Dit inzicht wordt gebruikt om te bepalen op welke regionale wegen de vrachtwagenheffing van toepassing wordt. De impact op verkeersveiligheid is in sterke mate afhankelijk van de mate waarin vrachtverkeer uitwijkt naar het onderliggende wegennet. De SWOV concludeert in haar rapport (Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268 Impact vrachtwagenheffing op verkeersveiligheid) dat de impact op de verkeersveiligheid afhangt van de keuze voor welke wegen de heffing van toepassing is. Als er veel extra vrachtwagens op het onderliggend wegennet gaan rijden, kan dat de verkeersveiligheid beïnvloeden. Het beperken van negatieve effecten, die kunnen ontstaan doordat vrachtwagens uitwijken naar het onderliggend wegennet, is van groot belang. Om dergelijke uitwijk-effecten tegen te gaan wordt niet alleen een heffing op snelwegen ingevoerd maar ook op een aantal onderliggende wegen.

65

Op welke manier wordt verwacht het uitwijkgedrag in kaart te kunnen brengen? In welke mate zal een verbod voor vrachtverkeer op bepaalde wegen kunnen worden gehandhaafd? In hoeverre worden dergelijke verboden op dit moment gehandhaafd en is dat effectief? Zorgt dat niet voor nog meer kilometers omrijden?

Per provincie wordt in overleg met de regionale wegbeheerders bepaald op welke wegen mogelijke uitwijk aan de orde is. Op basis daarvan zal ik een keuze maken voor het wegennet waarop de heffing gaat gelden. De daadwerkelijke uitwijk kan pas worden bepaald na invoering van de vrachtwagenheffing. Daarom maakt monitoring en evaluatie onderdeel uit van de vrachtwagenheffing. Om goed te kunnen bepalen waar er sprake is van uitwijkend vrachtverkeer wordt een monitoring- en evaluatieplan opgesteld in samenwerking met de regio's. Onderdeel van het plan is het opstellen van een meetplan voor het uitwijkend verkeer. Het verbieden van vrachtverkeer is een lokale aangelegenheid en zal niet onderdeel uitmaken van het wetsvoorstel voor de vrachtwagenheffing. Door wegen aan het heffingsnetwerk toe te voegen waarop substantieel uitwijkverkeer wordt verwacht, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat vrachtwagenchauffeurs gaan omrijden. Voor die wegen waarbij de uitwijk minder zeker is, kan besloten worden deze onderwerp te laten zijn van monitoring.

Bij de VNG is geïnformeerd naar overige wegen waar verboden voor vrachtverkeer gelden. Bekend zijn de milieuzones in bepaalde steden, waaronder Den Haag en Rotterdam. Er is verder geen overzicht over uitwijkgedrag of lokaal beleid op het gebied van verboden. Wel kunnen gemeenten met infrastructurele aanpassingen en verkeersmaatregelen zoals inrijverboden, verkeersbewegingen beïnvloeden.

66

In hoeverre is er op dit moment sprake van een sluitende handhaving en inning bij buitenlandse transporteurs en chauffeurs? Hoe ver staat het met de uitvoering van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie? Is dit proces Europees afgerond en geregeld of nog niet? Per wanneer werkt dit?

Op dit moment wordt handhavend opgetreden tegen buitenlandse transporteurs en chauffeurs. Bijvoorbeeld bij overtredingen in het kader van rij- en rusttijden, overbelading en verkeersovertredingen. Gelijk aan de voorgestelde handhaving bij vrachtwagenheffing is er vrijwel altijd sprake van een combinatie van administratieve en fysieke handhaving. Door middel van de Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie draagt het CJIB, indien betaling uit blijft, de tenuitvoerlegging van boetebesluiten over aan de Centrale Autoriteit van het land van de betreffende transporteur of chauffeur. Het is de bedoeling dit ook mogelijk te maken voor boetes die voortvloeien uit de vrachtwagenheffing.

67

Wordt er bij het bepalen van het tarief enkel rekening gehouden met de toegestane maximummassa en de emissieklasse van de vrachtwagen en niet met het feit op welk type weg de vrachtwagen zich begeeft?

Voor alle wegen waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden, zal hetzelfde tarief per kilometer gehanteerd worden. Wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen, zullen onderdeel vormen van het wegennet waarop de vrachtwagenheffing gaat gelden.

68

Wanneer is artikel 9bis van de Richtlijn betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (Richtlijn 1999/62/EG) gereed? Hoe ver zijn andere lidstaten met deze bepaling, zoals Polen, Tsjechië, Hongarije, Bulgarije, Letland en Roemenië?

Artikel 9bis betreffende de handhaving is bij de herziening van de richtlijn 1999/62/EG 2006 opgenomen en is in zoverre gereed. De handhavingssystemen van diverse landen zijn bestudeerd bij het internationale onderzoek kilometerheffing vracht (bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611), waarover uw Kamer bij brief van 17 september 2018 geïnformeerd is. Hierbij wordt ingegaan op vergelijkbare heffingen in elf landen (België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Hongarije, Slovenië, Polen, Tsjechië, Rusland, Slowakije).

In Bulgarije, Letland en Roemenië geldt een vignet. De handhaving hiervan is niet nader bestudeerd, omdat Nederland al bekend is met een vignet voor vrachtvoertuigen en nu juist overgaat naar een op afstand gebaseerde heffing.

69

Hoeveel onafhankelijke aanbieders van apparatuur zijn er inmiddels? In hoeverre moet de overheid hier zelf een rol in nemen? Bent u van plan om een sterke rol te spelen in dit proces, net als de overheid in Duitsland en België?

Er zijn momenteel 9 geregistreerde EETS-aanbieders. Dat zijn euroWAG, Total, Brobizz, Toll4Europe, Tolltickets, Axxes, Multi Service Tolls, Eurotoll en Telepass.

Het is de bedoeling de markt van EETS-aanbieders in het heffingssysteem maximaal te benutten, omdat zij het mogelijk maken om met één contract, één on-board unit en via één factuur in meerdere landen tol te betalen. Dit sluit aan op de doelstelling uit het regeerakkoord.

Naar verwachting is het nodig ook een nationale aanbieder te contracteren. Een nationale dienstaanbieder is een aanbieder van toldiensten die maar in één land actief is en diensten levert aan klanten die niet bij een EETS-aanbieder terecht kunnen of willen. Hiermee wordt verzekerd dat bij livegang van het stelsel elke weggebruiker aan zijn verplichtingen kan voldoen en over een on-board unit kan beschikken. In veel landen, waaronder Duitsland en Polen, heeft één integraal contract met zowel de nationale aanbieder als de ondersteunde systemen in scope geleid tot juridische procedures met hoge kosten en vertragingen tot gevolg. In het proces van marktbenadering wordt gestuurd op het voorkomen van dit soort afhankelijkheden en kwetsbaarheden.

70

Welke interesse uit de markt bestaat er voor het aanbieden van apparatuur?

Uit het onderzoek van PTOLEMUS (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272) komt naar voren dat er naar verwachting voldoende dienstverleners bereid zullen zijn om hun diensten in Nederland aan te bieden. De informatieve gesprekken die medewerkers van mijn ministerie tot nu toe met de markt hebben gevoerd, ondersteunen dit beeld.

71

Welke kosten gaan er allemaal gemaakt worden om tot dit systeem te komen?

De invoeringskosten van het systeem hebben betrekking op voorbereidende onderzoeken, personeel, de aanschaf van apparatuur ten behoeve van de handhaving, de ontwikkeling van ICT-systemen en de aanbesteding van een nationale dienstaanbieder. Daarnaast zullen de uitvoeringsorganisaties zich voorbereiden op de uitvoering van de publieke taken van de vrachtwagenheffing.

72

Hoe lang blijft dit systeem werken en hoe beperkt u de kosten die nodig zijn voor toezicht, handhaving, uitrol, voorbereiding, aanbesteding, planning, voorbereidende werkzaamheden, gesprekken, afstemming tussen organisaties, koppelingen, ICT-data verwerking, rapportages en controles e.d.?

Zie antwoord op vraag 46.

73

De opgehaalde financiële middelen komen pas voor de sector beschikbaar vanaf 2023; is dat niet te vervroegen of voor te financieren door de partijen, zodat die zelf ook eerder met verduurzaming kunnen gaan werken?

Nee. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector. Zolang er nog geen vrachtwagenheffing is ingevoerd, zijn er ook nog geen opbrengsten. Voorfinanciering van middelen voor innovatie en verduurzaming is wat het kabinet betreft dan ook niet aan de orde.

74

Wie neemt de kosten voor zijn rekening die vanaf heden worden gemaakt in de voorbereiding en tot het moment van operationeel zijn? Hoe worden deze kosten in de hand gehouden?

De invoerings- en exploitatie kosten worden gedekt uit de toekomstige opbrengsten van de vrachtwagenheffing en worden voorgefinancierd uit de investeringsruimte Wegen van het infrastructuurfonds (artikel 20.05). Zie verder het antwoord op vraag 46.

75

In hoeverre vertegenwoordigen de drie brancheorganisaties de hele sector? Zitten ze nog op dezelfde lijn als eerder?

Het kabinet beschouwt de drie brancheorganisaties (TLN, evofenedex en VERN) als een goede en volledige vertegenwoordiger. Er is constructief overleg met deze organisaties. De standpunten van de organisaties zijn op hoofdlijnen hetzelfde gebleven.

76

De criteria en randvoorwaarden zijn eerder met de sector overeengekomen; hoe duidt u de huidige kritiek van TLN als het gaat om de gedeerde accijnzen?

Met de sector (TLN, evofenedex en VERN) is overeenstemming bereikt over zes bestedingsrichtingen van de middelen voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector en de criteria en randvoorwaarden waaraan de maatregelen die worden uitgewerkt, moeten voldoen. Het gaat hierbij om de besteding van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing.

De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing minus de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en de accijnzen. Gezien het uitgangspunt «neutraal voor de schatkist» worden de gedeerde accijnzen gecompenseerd uit de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing.

77

Hoe is de 200 miljoen euro voor eenmalige systeemkosten tot stand gekomen? Kunt u een splitsing aangeven? Is dat niet een zeer fors bedrag als je er 600 miljoen euro mee gaat ophalen?

De raming van de eenmalige investeringskosten is o.a. gebaseerd op referentiebedragen van de kilometerheffing voor vrachtwagens in België en van de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15.

78

Hoe voorkomen we dat de systeemkosten veel hoger uitvallen?

Zie het antwoord op vraag 46.

79

Bent u bereid om een percentage op te nemen voor de besteding van middelen naar doelgebieden in plaats van een bedrag in kosten?

Het uitgangspunt is dat de invoering van de vrachtwagenheffing een neutraal effect heeft voor de Rijksbegroting. De rijksoverheid gaat er financieel niet op vooruit, maar ook niet op achteruit. De compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen dient derhalve volledig uit de opbrengst van de vrachtwagenheffing voldaan te worden. Een vast verdelingspercentage is derhalve onwenselijk.

80

Waarom moet de beperkte accijnsderving van 35 tot 55 miljoen euro gedekt worden vanuit de inkomsten van de heffing? Hoe is deze tot stand gekomen? Op basis van welke begrotingsregels wordt dit voorgesteld? Kunnen wij de onderliggende aannames ontvangen over de totstandkoming van dit bedrag? Hoeveel kilometers gaan minder gereden worden?

Voor de reden waarom de accijnsderving gedekt moet worden uit de inkomsten van de heffing en hoe deze tot stand is gekomen, zie het antwoord op vraag 31. Voor de totstandkoming van de accijnsderving, zie het antwoord op vraag 25.

In de begrotingsregels 2018–2021 van het kabinet-Rutte III (bijlage bij startnota (Kamerstuk 34 775, nr. 54)) is opgenomen dat daar waar relevant, ook het eerste orde gedragseffect meetelt in het inkomstenkader. Dit zijn directe effecten op de grondslag van de belasting waar de maatregel op betrekking heeft. Daar waar relevant wordt rekening gehouden met kruiselasticiteiten. Het beprijzen van vrachtverkeer heeft uiteindelijk tot gevolg dat er minder brandstof wordt getankt, wat leidt tot accijnsderving. De opbrengsten uit de vrachtwagenheffing worden weliswaar op de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu geraamd, maar maken onderdeel uit van het inkomstenkader.

81

Hoeveel, in een percentage van de opbrengst, gaat naar de verlaging van de MRB? Welk percentage gaat naar verduurzaming en innovatie? Bent u bereid de percentages vast te leggen in plaats van harde bedragen?

De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden in overleg met de sector ingezet voor verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector. De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing minus de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de

compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen. De hoogte van de opbrengsten is afhankelijk van de omvang van het wegennet waarvoor de heffing zal gaan gelden en de hoogte van de heffing per kilometer. Hoe meer wegen onder de heffing gaan vallen en hoe hoger de prijs per kilometer, des te groter de netto-opbrengsten zullen worden.

82

Wat is de onderbouwing van de bewering dat er 5% minder vrachtverkeer op ons wegennet zal komen? Zijn dat buitenlandse chauffeurs die Nederland gaan mijden of binnenlands vrachtverkeer?

De vrachtwagenheffing zorgt voor hogere kosten voor het vervoer van goederen over de weg. Hierdoor daalt het aantal vervoerde tonnen over de weg licht (maximaal 0,7%). Een «modal shift» is zichtbaar naar vervoer per spoor (toename vervoerde tonnen maximaal 0,6%) en binnenvaart (toename vervoerde tonnen maximaal 1,9%). Daarnaast worden de goederen over de weg naar verwachting over een minder lange afstand vervoerd. Door verbetering van de logistieke efficiency is te verwachten dat er iets minder ritten nodig zijn om hetzelfde aantal goederen te vervoeren. Daarnaast kunnen vervoerders voor een kortere route kiezen om de vervoerskosten te minimaliseren. Al deze effecten bij elkaar opgeteld leiden tot een reductie van 5% van afgelegde vrachtkilometers in Nederland (Effectstudies vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268).

83

Hoeveel mensen raken hun baan kwijt door invoering van de Maut? Hoeveel banen gaan er verloren? Tot welke en hoeveel kostenstijgingen leidt de Maut?

De heffing resulteert in een kostenstijging voor productiesectoren. In de sectoren waarin wegvervoer een groot aandeel heeft in de kosten bedraagt deze stijging maximaal 0,2%. Dit kan doorwerken in een kleine stijging van de consumentenprijzen (maximaal +0,06%). Daarnaast kan de heffing leiden tot een kleine afname van werkgelegenheid. Ook hier gaat het om een marginaal effect (maximaal 0,05%). Daarbij is het belangrijk om op te merken dat in dit onderzoek nog geen maatregelen voor de terugsluis voor verduurzaming en innovatie van de sector zijn meegenomen. Onderzoek uit België en Duitsland laat zien dat vormen van terugsluis de potentie hebben om mogelijk negatieve effecten op productie, consumptie en economie om te zetten in positieve effecten (zie bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268, Effect vrachtwagenheffing op concurrentiepositie en economie).

84

Deelt u de mening dat de wet helder moet zijn en er zo min mogelijk Algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) ingezet moeten worden? Welke garanties krijgen de transporteurs op het moment dat iets niet per wet geregeld is, maar via een AMvB?

Het gaat hier om een heffing van het Rijk. De Grondwet stelt in dat geval bijzondere eisen, namelijk dat inderdaad zoveel mogelijk op wetsniveau moet worden geregeld. Over zaken die eventueel bij AMvB worden geregeld zal in de wet moeten worden geclausuleerd wat in de AMvB geregeld kan worden.

85

Wat is het maximumbedrag dat jaarlijks te besteden is aan de invoering, inning en de exploitatie? Bent u bereid daar een limiet op te zetten?

Om de vrachtwagenheffing te kunnen invoeren en exploiteren, zullen er uitvoeringskosten worden gemaakt. Deze worden gefinancierd uit de inkomsten van de heffing. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen eenmalige investeringskosten en jaarlijkse exploitatiekosten. De eenmalige investeringskosten zijn nodig om het systeem te ontwikkelen te gebruiksklaar te maken. De totale investeringskosten liggen rond de € 200 miljoen (prijspeil 2018).

De jaarlijkse exploitatiekosten van het heffingssysteem zijn geraamd op € 100 tot € 125 miljoen per jaar. Deze bandbreedte is in lijn met de kosten die – zo blijkt uit internationaal onderzoek – gelden voor andere elektronische tolheffingssystemen (Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611). Ik zet voor de invoering van de vrachtwagenheffing in op het tijdig realiseren van een betrouwbaar heffingssysteem dat kostenefficiënt, beheersbaar, flexibel en gebruiksvriendelijk is. Deze criteria kunnen in bepaalde gevallen tegen elkaar in werken. Wordt gekozen voor maximale klantvriendelijkheid, dan kan dat bijvoorbeeld leiden tot hogere uitvoeringskosten (lagere kostenefficiëntie) en vice versa. Deze aspecten zullen tegen elkaar afgewogen moeten worden bij de keuzes die gemaakt worden tijdens de verdere uitwerking van de vrachtwagenheffing. Het nu opnemen van een kostenlimiet verhoudt zich slecht tot dit principe.

86

In hoeverre loopt dit voorstel vooruit op toekomstige plannen over herziening van het belastingstelsel en andere manieren van beprijzen van verkeer? Wat is het peiljaar als het gaat om kostenbepalingen en -ramingen?

Met de introductie van een vrachtwagenheffing wordt uitvoering gegeven aan het regeerakkoord uit 2017 van het kabinet Rutte-III (Begroting Kamerstuk 34 700, nr. 34). Zoals uit het ontwerpklimatekkoord uit december 2018 blijkt, zal het kabinet in 2019 een verkenning starten naar een andere bekostiging voor mobiliteit. De invoering van de vrachtwagenheffing gaat intussen onverminderd door, gelet op de ambitie uit het regeerakkoord om dit zo snel mogelijk te realiseren en wacht dus niet op de uitkomsten van een verkenning.

Het peiljaar voor de kostenbepalingen en kostenramingen is 2018.

87

Hoe voorkomen we vrijstellingen voor zero-emissievoertuigen, aangezien die ook gebruik maken van het wegennet? Als dadelijk alles zero-emissie is, wat gebeurt er dan met de Maut?

Zero-emissievoertuigen worden niet vrijgesteld van de vrachtwagenheffing, maar gaan het laagste tarief betalen. Ook als alle voertuigen zero-emissie zijn, blijft de doelstelling gelden om binnen- en buitenlands vrachtverkeer te laten betalen voor het gebruik van de weg.

88

Kunt u een overzicht geven van de bestedingen die de sector zelf voor ogen heeft? Zijn daar bedragen of percentages aan te koppelen en een tijdsplanning? In hoeverre gaat u daar zelf ook keuzes in maken of blijft dat aan de sector zelf? Wat doet u als de sector de Maut niet meer ziet zitten?

Met de sector (TLN, evofenedex en VERN) is overeenstemming bereikt over de bestedingsrichting van de middelen voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.

Ten eerste gaat het daarbij om het tot stand brengen van een duurzaam vervoerssysteem door de CO₂-uitstoot te reduceren en negatieve milieueffecten te verminderen aan de hand van de volgende doelen:

- een versnelling van de invoering van niet-fossiel rijden;
- een beperking van de uitstoot van fijnstof en NO_x;
- een vermindering van geluidsoverlast.

Ten tweede betreft het de bevordering van een slim en innovatief vervoerssysteem door het optimaliseren van de logistieke keten waarvoor de volgende doelen zijn geformuleerd:

- verhogen van de veiligheid van materieel en personeel;
- de bevordering van integraal ketenbeheer (supply chain management);
- het mogelijk maken van efficiënte en zero emission stedelijke distributie.

In de komende periode worden deze zes bestedingsrichtingen, via een verduurzamings- en innovatieagenda, uitgewerkt tot concrete maatregelen. In deze agenda moet tevens inzichtelijk worden gemaakt welk bedrag voor de verschillende maatregelen noodzakelijk is, en de daarbij behorende tijdsplanning. Waar mogelijk wordt aangesloten op bestaande en geplande stimuleringsmaatregelen voor verduurzaming en innovatie. De sectorpartijen zullen uiteraard de komende jaren actief betrokken blijven bij de verdere uitwerking van de besteding van de gelden voor innovatie en verduurzaming. De sector, markt, wetenschap en overheid gaan de komende jaren gezamenlijk een verduurzamings- en innovatieagenda opstellen en zullen voorstellen doen voor de besteding en toedeling van de middelen.

89

Wat zijn de gevolgen voor de verkeersvraag door de invoering van een vrachtwagenheffing? Wat is de verwachte afname van het aantal vrachtwagenkilometers? Leidt dit tot minder transport, een modal shift naar water en spoor, kleinere busjes en/of een hogere beladingsgraad?

Zie antwoorden 4 (verkeerseffect), 5 (modal shift) en 30 (bestelautos).

90

Als uiteindelijk blijkt dat er grote verschillen in effect zijn (het effect op bepaalde wegen, regio's, tijden en sectoren, etc.) en dit anders uitpakt dan verwacht of gehoopt, zijn er dan mogelijkheden om het tarief te differentiëren voor een groter of minder groot effect?

Het tarief wordt gedifferentieerd op basis van gewichtsklasse van (het samenstel van) de vrachtwagen (en de oplegger) en de milieueigenschappen (EURO-emissieklasse). De wijze waarop het tarief wordt gedifferentieerd wordt opgenomen in de wet.

91

Was geen vraag opgenomen

92

Hoe wordt bepaald welke N-wegen onderdeel worden van het systeem en welke niet? Kan het aantal N-wegen later worden aangevuld? Is het mogelijk om ook lokale wegen mee te nemen om ongewenste effecten te mitigeren?

Zie het antwoord op vraag 61.

93

Als er een heffing komt voor provinciale wegen, is het dan redelijk dat de opbrengst naar de betreffende provincie gaat?

In het regeerakkoord is afgesproken dat de opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden teruggesluisd naar de vervoerssector door verlaging

van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's en gelden voor innovatie en verduurzaming.

94

Is het niet redelijk dat vrachtwagens sowieso meer gaan meebetalen aan de maatschappelijke kosten die ze veroorzaken, zoals klimaat- en gezondheidsschade en extra zwaar uitgevoerde infrastructuur?

Een doelstelling van de vrachtwagenheffing is om vrachtwagens te laten betalen voor het gebruik van de weg doordat ze gaan betalen per gereden kilometer.

95

Is het niet redelijk dat de vrachtsector zelf de kosten voor verduurzaming draagt, net als de meeste andere sectoren?

De invoering van een vrachtwagenheffing en de investeringen in innovatie en verduurzaming zullen bijdragen aan de in het regeerakkoord opgenomen CO₂-reductieopgave voor transport en de wens om te komen tot een slim en duurzaam vervoerssysteem.

96

Het regeerakkoord stelt dat de opbrengst gebruikt gaat worden voor de verduurzaming van de vrachtsector, niet de vrachtwagensector, kan dat geld dus ook worden gebruikt voor het stimuleren van transport over water en spoor? Heeft u beloftes gedaan aan de vrachtwagensector?

Er is met de sector (TLN, evofenedex en VERN) overeenstemming bereikt over de bestedingsrichting en de randvoorwaarden van de middelen voor verduurzaming en innovatie van de vervoerssector. Een belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat de uiteindelijke maatregelen sectorrelevant zijn. Dat wil zeggen dat de maatregelen direct of indirect ten gunste komen van de (vertegenwoordigers van de) heffingsplichtige vrachtvervoerders. Een rechtstreekse stimulering van de binnenvaart of het spoor past daar niet bij. De zes bestedingsrichtingen bieden aanknopingspunten om te kijken waar bepaalde maatregelen ten goede kunnen komen aan de gehele logistieke keten. Dit geldt in het bijzonder voor de bestedingsrichting: «bevordering van integraal ketenbeheer (supply chain management)».

97

Wat wordt de basis van het tarief? Alleen de gereden kilometers? Of ook de milieuprestaties van de vrachtwagen, de tijd en de plaats van het gebruik van de weg, de afmetingen of het gewicht?

Het tarief per kilometer wordt gedifferentieerd op basis van gewichtsklassen en EURO-emissieklasse. Het af te dragen bedrag is het aantal gereden kilometers op wegen waarop de vrachtwagenheffing van toepassing is maal het tarief per kilometer op basis van de combinatie van gewichts- en EURO-emissieklasse van het betreffende voertuig.

98

Komt er een apart tarief voor zero-emissievrachtwagens, zoals Duitsland onlangs heeft bepaald en waar zowel de Europese Commissie als het Europees parlement voor hebben gepleit?

Zie het antwoord op vraag 87.

99

Als een deel van de opbrengst wordt ingehouden als compensatie voor gedeerde accijnzen, loopt dit aandeel dan op naarmate een groter deel van de vrachtwagens emissievrij wordt? Of gaat het tarief voor fossiele vrachtwagens omhoog?

De accijnsderving die wordt ingehouden als compensatie voor gedeerde accijnzen is afhankelijk van het aantal minder gereden kilometers door de vrachtwagenheffing. De accijnsderving die wordt ingehouden als compensatie voor gedeerde accijnzen neemt niet toe wanneer de hoeveelheid emissievrije vrachtwagens toeneemt. Op het moment van het voor het eerst opvoeren van de vrachtwagenheffing en terugsluis in de begrotingen wordt tevens de inhouding van de gedeerde accijnzen bepaald.

100

Wordt er bij de keuze voor een bepaalde techniek (de kastjes) ook rekening gehouden met de mogelijkheid voor een latere uitbreiding van de doelgroep naar bijvoorbeeld bestelbusjes en/of personenauto's?

Conform het regeerakkoord wordt gewerkt aan de invoering van vrachtwagenheffing. Bij de uitwerking en keuzes voor een bepaalde techniek wordt niet vooruit gelopen op de mogelijkheid voor een latere uitbreiding van de doelgroep.

101

Kan de afname van de MRB die is voorgesteld als uitruil voor de kilometerheffing, worden beperkt tot nul-emissietrucks? Wordt daarmee voldaan aan de belofte uit het regeerakkoord?

Met de invoering van de vrachtwagenheffing wordt een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en de belasting zware motorvoertuigen) omgezet in een variabele belasting waar per gereden kilometer betaald. Van alle voertuigen waarvoor de vrachtwagenheffing gaat gelden, zal de motorrijtuigenbelasting worden verlaagd.

102

Wat is de reden om de kilometerheffing niet te laten gelden voor lokale wegen, als juist daar de beladingsgraad laag is en de gevolgen voor de gezondheid van mensen en het verkeer juist groot zijn?

Het beperken van negatieve effecten, zoals uitwijkverkeer, is van groot belang. Het is daarbij van belang een balans te vinden tussen de omvang van de effecten van het uitwijkverkeer en de kosten voor de weggebruiker c.q. transporteur. Daarbij wordt ook gekeken naar wat in de ons omliggende landen gebeurt. Een heffing op alle wegen zou niet alleen tot hoge kosten voor de sector leiden, maar sluit ook niet aan bij de situatie in onze buurlanden. Het uitgangspunt is dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Uit onderzoek blijkt dat door de heffing ook op andere wegen te laten gelden, het mogelijke uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet afneemt (Effectstudies vrachtwagenheffing, Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268). De keuze voor autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting uitwijk plaats vindt, sluit bovendien aan op de situatie in onze buurlanden die een heffing kennen op autosnelwegen en N-wegen.

103

In hoeverre is vanuit het kabinet onderzoek gedaan naar het potentiële effect van tariefdifferentie naar milieuklassen op basis van CO₂-uitstoot en het stimulerende effect op de aanschaf van zero-emissievoertuigen?

Conform de huidige Eurovignetrichtlijn wordt gedifferentieerd naar euro emissieklasse en niet naar CO₂-uitstoot. In de effectstudies is kwalitatief het mogelijke effect van een differentiatie op CO₂-uitstoot beschreven. Hieruit blijkt dat een differentiatie naar CO₂-emissie effectief kan zijn voor halen van klimaatdoelen, bijvoorbeeld door lagere heffingen te hanteren voor zero emission (elektrisch) en low emission (hybride) vervoer. Dit is niet kwantitatief onderzocht.

104

Heeft u onderzoek gedaan naar de heffingssystemen in Duitsland en België? Welke lessen heeft u daaruit getrokken?

Ik heb een internationaal vergelijkend onderzoek laten uitvoeren naar vergelijkbare heffingen in elf landen (België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Hongarije, Slovenië, Polen, Tsjechië, Rusland, Slowakije). De resultaten van dat onderzoek heb ik bij mijn verzamelbrief wegvervoer en verkeersveiligheid van 17 september 2018 naar uw Kamer gestuurd (bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611; Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht).

Uit het onderzoek zijn lessen getrokken die zijn benut bij het opstellen van het beleidskader. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de keuze voor het wegennet, de voertuigen waarvoor de heffing gaat gelden en de verhouding tussen een nationale dienst aanbieder en onafhankelijke dienst aanbieders voor de inning en registratie.

105

Kunt u toelichten hoe het systeem in België en de terugsluis is georganiseerd?

Voor alle voertuigen waarvoor de Belgische kilometerheffing voor vrachtverkeer geldt, is de motorrijtuigenbelasting verlaagd. Ook het Eurovignet voor het gebruik van het Belgische wegennet is afgeschaft. In Wallonië en Vlaanderen wordt het merendeel van de opbrengsten gebruikt voor investeringen in de weginfrastructuur. Tenslotte worden daarnaast in Vlaanderen de middelen aangewend voor het ondersteunen van logistiek-ecologische maatregelen in de land- en tuinbouwsector en agrovoedingssector, voor strenge en effectieve handhaving, pilots op het vlak van lange en zware voertuigen en maatregelen leidende tot een vermindering van directe en indirecte loonlasten.

106

Kunt u toelichten hoe het systeem en eventuele terugsluis in Frankrijk is ingericht?

Frankrijk heeft onderzoek gedaan naar kilometerheffing voor vrachtverkeer, maar dit uiteindelijk niet ingevoerd. In de plannen was het de bedoeling de inkomsten van de heffing te gebruiken voor vervoersprojecten met betrekking tot de ontwikkeling van andere infrastructuur voor goederenvervoer en voor het onderhoud van lokale wegen. In Frankrijk was geen sprake van een specifieke terugsluis naar de sector.

107

Kunt u een toelichting geven op de inrichting van het heffingssysteem in Europese landen?

Ik heb een internationaal vergelijkend onderzoek laten uitvoeren naar vergelijkbare heffingen in elf landen (België, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Hongarije, Slovenië, Polen, Tsjechië, Rusland, Slowakije). De resultaten van dat onderzoek heb ik bij mijn verzamelbrief wegvervoer en verkeersveiligheid van 17 september 2018 naar uw Kamer gestuurd. Hierin staat een beschrijving van de inrichting van het heffings-systeem in elf Europese landen (Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611).

108

Kunt u inzichtelijk maken welke maatschappelijke opbrengsten een filevermindering van 5% oplevert?

Als de files met 5% zouden verminderen levert dat jaarlijks circa 150 miljoen maatschappelijke baten op. Volgens het KiM bedragen de maatschappelijke kosten van files momenteel 3 miljard euro. De verwachte 5% minder vrachtwagenkilometers op de weg heeft een minimaal effect op congestie (minder dan 1%). Voor een belangrijk deel komt dit doordat het aandeel vrachtwagens in de spits relatief klein is. Daarnaast ontstaat door minder vrachtverkeer «ruimte» voor personenauto's, met een lichte stijging van de door personenauto's afgelegde kilometers tot gevolg. Netto zorgt de daling van het vrachtverkeer en een lichte stijging van personenverkeer voor een minimale verandering van de congestie.

109

Kunt u toelichten hoeveel buitenlands sluipverkeer nu gebruikmaakt van de Nederlandse provinciale- en snelwegen in verband met de vrachtwagenheffing in het buitenland?

Er is geen indicatie dat er momenteel (veel) sluipverkeer gebruik maakt van de Nederlandse wegen om vrachtwagenheffingen in het buitenland te ontlopen. Na de invoering van de Belgische kilometerheffing voor vracht in 2016 is een onderzoek gedaan naar de effecten hiervan op het Nederlands wegennet. Daarbij werden geen effecten geconstateerd. Uw Kamer is hierover bij brief van 11 mei 2017 geïnformeerd (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 76). De Duitse kilometerheffing voor vracht is in 2005 ingevoerd. Het wegennet waarop de Duitse kilometerheffing voor vracht van toepassing is, is in 2018 fors uitgebreid met zo'n 40.000 kilometer. Ik heb geen indicatie ontvangen dat daardoor het sluipverkeer in Nederland substantieel is toegenomen.

110

Kan de Kamer een uiteenzetting ontvangen van het aantal Nederlandse en buitenlandse vrachtwagens dat nu gebruikmaakt van de Nederlandse infrastructuur?

Zie antwoord op vraag 7.

111

Kunt u toelichten welke innovatieve en duurzame ontwikkelingen er reeds zijn in Nederland in de transportsector?

Op veel fronten werken bedrijfsleven, overheid en kennisinstellingen aan verduurzaming en innovatie van de transportsector, zoals in de Topsector Logistiek. Dit vertaalt zich in kennisontwikkeling, pilots, opschaling die leiden tot nieuwe technieken en samenwerkingsvormen. Om tot een robuuste verduurzamings- en innovatie agenda te komen voor een transitie richting een duurzame wegtransportsector, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de Rijksdienst voor Ondernemend

Nederland opdracht gegeven te inventariseren welke bestaande financiële instrumenten voorhanden zijn gericht op innovatie en verduurzaming van de (weg)transportsector. In dit onderzoek wordt tevens gekeken naar de mate waarin er de afgelopen jaren gebruik van een bepaalde regeling is gemaakt. Het onderzoek bevindt zich in de afrondende fase. Zodra het onderzoek gereed is, zal ik dit met uw Kamer delen.

112

Kunt u inzicht geven in het aantal zero-emissievrachtwagens dat reeds op de Nederlandse weg rijdt?

Op 1 januari 2019 stonden 37 zero-emissievrachtwagens en 60 volledig elektrische trekkers met oplegger met een Nederlands kenteken geregistreerd bij de RDW.

113

Hoe lang voorziet u dat het systeem inclusief terugsluis van kracht zal zijn?

Het systeem van de vrachtwagenheffing wordt voor onbepaalde tijd ontwikkeld. De terugsluis heeft ook een blijvend karakter. Het komende jaar wordt samen met de sector een verduurzamings- en innovatieagenda opgesteld. Het is de bedoeling dat de agenda regelmatig geactualiseerd zal worden.

114

Hoe verhoudt de vrachtwagenheffing zich tot het onderzoek dat in het kader van het klimaatakkoord zal worden uitgevoerd betreffende anders betalen voor mobiliteit?

Zoals uit het ontwerpklimaatakkoord uit december 2018 blijkt, zal het kabinet in 2019 een verkenning starten naar een andere bekostiging voor mobiliteit. De invoering van de vrachtwagenheffing gaat intussen onverminderd door, gelet op de ambitie uit het regeerakkoord om dit zo snel mogelijk te realiseren.

115

Was geen vraag opgenomen

116

Was geen vraag opgenomen

117

Welke partij voert de verkenning naar een andere bekostigingssystematiek uit, zoals opgenomen in het ontwerpklimaatakkoord, en wat is de exacte opleverdatum eind 2019?

In het ontwerpklimaatakkoord is opgenomen dat het kabinet in 2019 een verkenning start naar een andere bekostiging van mobiliteit. Het kabinet is dit momenteel nader aan het uitwerken.

118

Wat gebeurt er met de opbrengsten uit de vrachtwagenheffing wanneer verduurzaming van het vrachtwagenpark gerealiseerd is?

Zie het antwoord op vraag 9.

119

Wat zijn de verwachte effecten op de verkeersveiligheid wanneer de vrachtwagenheffing gaat gelden op de rijkswegen en niet op N-wegen?

Bij een heffing op alleen snelwegen is de verwachting (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268; Impact vrachtwagenheffing op verkeersveiligheid)) dat het aantal doden met circa 3 zal toenemen, en het aantal ernstig verkeersgewonden met 6 á 7 per jaar. Vandaar dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen.

120

Wat is het doel van de vrachtwagenheffing? Hoe kan worden nagegaan of het doel bereikt is/wordt? Wat is eigenlijk het einddoel en wanneer is dat in zicht?

Met de vrachtwagenheffing beoogt het kabinet de volgende doelstellingen te behalen:

- Binnen- en buitenlands vrachtverkeer laten betalen voor het gebruik van de weg, door de omzetting van een vaste belasting (motorrijtuigenbelasting en Eurovignet) naar een variabele heffing waarbij betaald wordt per gereden kilometer.
- Innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. Vanaf het moment dat de vrachtwagenheffing in werking is wordt bijgedragen aan het behalen van de doelstelling. Er wordt dan immers betaald per gereden kilometer op wegen waarop de heffing geldt. Met de op te stellen agenda voor innovatie en verduurzaming wordt invulling gegeven de tweede doelstelling.

121

Wanneer zijn de beoogde innovatie en verduurzaming van de sector definitief behaald? Hoe wordt dat gemeten?

Het komende jaar gaat het kabinet samen met de sector verduurzamings- en innovatieagenda opstellen. Hierin wenst het kabinet concrete en meetbare doelstellingen op te nemen voor de verduurzaming en versterken van innovatiekracht van de vervoerssector. Tevens wenst het kabinet dat er in deze agenda afspraken worden gemaakt over de monitoring van de afspraken, zodat tijdige bijsturing mogelijk wordt. Het is de bedoeling dat de agenda regelmatig geactualiseerd zal worden.

122

Wat gebeurt er met de vrachtwagenheffing als de doelen daarvan zijn gehaald? Wordt die dat afgeschaft of blijft die?

Zie het antwoord op vraag 9.

123

Wat gebeurt er met de eventuele vrijvallende middelen? Gaan die ook terug naar de sector zelf of worden deze aangewend voor investeringen in de wegeninfrastructuur? Blijven de middelen binnen de range van uw ministerie of komen deze in handen van het Ministerie van Financiën?

Er is geen sprake van vrijvallende middelen. De netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden in overleg met de sector ingezet voor verduurzaming en innovatie van de Nederlandse vervoerssector. De netto-opbrengsten bedragen de inkomsten van de vrachtwagenheffing minus de systeemkosten, de compensatie van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens en de compensatie van de derving van de inkomsten uit het Eurovignet en accijnzen.

124

In hoeverre is hierover gesproken met de sector in het kader van de vrachtwagenheffing en is er overeenstemming over?

Zie het antwoord op vraag 76.

125

Is gekeken naar goedkopere instrumenten om dezelfde doelstellingen te realiseren, aangezien uit een rapport van het Centraal Planbureau blijkt dat een heffing van € 0,15 per kilometer bijna niet rendabel is vanwege de hoge systeemkosten en relatief beperkte positieve welvaartseffecten?

In het regeerakkoord is afgesproken dat er een vrachtwagenheffing komt. De doelstellingen die het kabinet daarmee beoogt te behalen zijn vervolgens in het beleidskader opgenomen. Bij de uitwerking van de vrachtwagenheffing is kostenefficiëntie van belang. Zie antwoord op vraag 46. In het rapport van het Centraal Planbureau is nog geen rekening gehouden met de positieve effecten van de besteding van de middelen voor innovatie en verduurzaming. De maatregelen voor innovatie en verduurzaming waren nog niet uitgewerkt toen het CPB zijn analyse maakte. Als deze maatregelen zijn uitgewerkt worden de effecten van die maatregelen in beeld gebracht.

126

Wat zijn de belangrijkste maatregelen om de vervoerssector te verduurzamen? Komen deze overeen met de doelen van de sector? Wat is de beoogde CO₂-reductie bij invoering van de Maut? Op basis van welke informatie komt u tot dit getal?

De verwachting is dat vrachtwagenheffing zelf zorgt voor maximaal 0,2 Megaton reductie. Daarnaast worden in de komende periode de zes bestedingsrichtingen die in het beleidskader zijn genoemd, via een verduurzamings- en innovatieagenda, uitgewerkt tot concrete maatregelen. Het kabinet wenst hier tevens concrete afspraken in te maken over de doelstellingen die met de gelden moeten worden gerealiseerd, bijvoorbeeld ten aanzien van de gewenste CO₂-reductie.

127

Welke kosten worden gemaakt bij de invoering van de Maut? Kunt u dit uitsplitsen in eenmalige kosten, kosten voor de ambtelijke organisatie, onderzoek en structurele kosten?

De eenmalige investeringskosten zijn nodig om het systeem te ontwikkelen te gebruiksklaar te maken. De totale investeringskosten liggen rond de € 200 miljoen. De jaarlijkse exploitatiekosten van het heffingssysteem zijn geraamd op € 100 tot € 125 miljoen per jaar. Een nadere detaillering van de kosten wordt in de volgende fase gemaakt.

Overheidsorganisaties die een rol krijgen in de uitvoering van de publieke taken van de vrachtwagenheffing, gaan in uitvoeringstoetsen aangeven tegen welke kosten en met hoeveel inzet zij de taken uit kunnen voeren. Deze uitvoeringstoetsen worden opgesteld als het wetsvoorstel voor internetconsultatie gereed is.

128

Welke verdeelsleutel is vastgelegd bij de terugsluis naar de sector? Welk percentage van de opbrengst is bestemd voor de verlaging van de MRB, welk percentage is bedoeld voor de innovaties in de sector? Welke percentage is bedoeld voor verduurzaming? Zijn er afspraken gemaakt over de manier waarop verduurzaming plaatsvindt? Zijn dit directe of indirecte maatregelen?

Er wordt geen gebruik gemaakt van een verdeelsleutel of vastgelegde percentages. Zie ook het antwoord op vraag 81.

129

Op welke manier is/wordt invulling gegeven aan het aspect betrouwbaarheid?

Onder betrouwbaarheid wordt verstaan dat het systeem voor vrachtwagenheffing voldoende zekerheid geeft dat elke gereden kilometer op het netwerk waarop de heffing geldt, op betrouwbare wijze wordt geregistreerd en geïnd. Via eisen die gesteld worden aan dienstaanbieders die zorgen voor de inning en registratie en via de wijze waarop de handhaving wordt uitgewerkt, wordt hier invulling aan gegeven.

130

Aan welke voorwaarden moet een systeem voldoen om betrouwbaar te zijn?

Zoals aangegeven in de afweegcriteria uit het beleidskader, dient het systeem voor vrachtwagenheffing voldoende zekerheid te geven dat elke gereden kilometer op betrouwbare wijze wordt geïnd.

131

Aan welke keuze in het wegennet waar de Maut wordt ingevoerd moet worden voldaan om de invoering betrouwbaar te laten zijn, waarbij er geen weglekeffecten naar het onderliggende wegennet zal plaatsvinden?

De keuze voor het wegennet heeft geen invloed op de betrouwbaarheid van het systeem.

132

Op welke manier is/wordt invulling gegeven aan het aspect kostenefficiëntie? Zijn er vergelijkingen gemaakt met landen in en buiten Europa?

Zie antwoord op vraag 46.

133

Wat is de samenhang en het spanningsveld tussen de verschillende criteria?

Verschiedende criteria verhouden zich op verschillende wijze tot elkaar. Een efficiënte en beheersbare uitvoering kunnen elkaar bijvoorbeeld versterken. Maar er kan ook mogelijk spanning zijn tussen twee criteria. Zie ook het antwoord op vraag 85.

134

Welke verschillende vormen van beprijzing van vrachtverkeer zijn gepasseerd? Kunt u per vorm vijf voordelen en vijf nadelen benoemen? Zo nee, waarom niet?

Conform het regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) wordt gewerkt aan de invoering van een vrachtwagenheffing waarbij betaald gaat worden per gereden kilometer.

135

Is er gekeken naar de effecten van de vrachtwagenheffing op beheer en onderhoud van het wegennet, bijvoorbeeld door hogere beladingsgraden van vrachtwagens? Zo ja, kan deze analyse gedeeld worden met de Kamer?

In de MKBA is een inschatting gemaakt van het effect op de kosten voor beheer en onderhoud. Daarbij is uitgegaan van minder onderhoudskosten doordat het totaal aantal door vrachtwagens gemaakte kilometers afneemt met 5%. Uit de effectstudies blijkt dat het effect op de beladingsgraad van vrachtwagens klein is. Daarom is ervan uitgegaan dat dit geen impact heeft op de beheer- en onderhoudskosten.

136

Welke calculaties liggen hieraan ten grondslag, zowel voor de totale opbrengsten, de kosten die in aftrek worden gebracht voor inning, alsmede voor de besteding door de sector van de opgebleven middelen?

Voor de ramingen is gebruik gemaakt van verschillende informatiebronnen, zoals de verwachte verkeersprognoses uit verkeersmodellen, ervaring met de voorbereidingen van tijdelijke tolheffing en van ervaringen uit België

137

Wat is het verschil tussen het eurovignet en de vrachtwagenheffing?

Het Eurovignet is een tijdgebonden heffing voor voertuigen boven de 12 ton. De vrachtwagenheffing zal berekend worden op grond van de gereden afstand en gaat gelden voor vrachtwagens boven de 3,5 ton.

138

Zijn er mogelijkheden om het eurovignet uit te breiden tot een bredere categorie waarbij de rompslomp van een nieuw systeem vermeden kan worden? Zo nee, kunt u een uitgebreide toelichting geven?

Nee. Het regeerakkoord stelt dat in navolging van omliggende landen zo spoedig mogelijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer wordt ingevoerd. Het Eurovignet is gebaseerd op een tijdsduur; er worden geen gereden kilometers geregistreerd, waardoor dit systeem niet geschikt is om invulling te geven aan het regeerakkoord.

139

Is de herziening van de EETS-richtlijn al gereed? Zo ja, wat zijn de belangrijkste wijzigingen waar ook overeenstemming over bereikt is?

De herziening van de EETS-richtlijn is bijna gereed. Zowel de Europese Raad als het Europees parlement zijn akkoord. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de definitieve vertalingen voor de talen van de lidstaten. De publicatie van de herziene richtlijn is naar verwachting dit voorjaar. De implementatietermijn bedraagt vervolgens dertig maanden. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Het creëren van een grondslag voor het uitwisselen van voertuiggereleerde gegevens bij niet betaling van tol tussen lidstaten om dat handhaving van tolsystemen te verbeteren.
- Het uitbreiden van het toepassingsbereik naar alle elektronische tolheffingssystemen, waar de bestaande richtlijn beperkt tot systemen die gebruik maken van een OBU (on board unit). De eisen aan EETS-dienstverleners voor wat betreft het sluiten van contracten met alle EETS-gebieden in de EU zijn versoepeld, waardoor een betere business-case ontstaat voor het aanbieden van diensten aan gebruikers.
- De rechten en plichten van actoren binnen de EETS zijn nu vooral in het Besluit 2009/750/EG opgenomen. Deze bepalingen zijn bij de herziening grotendeels opgenomen in de richtlijn zelf.

Uit de effectstudies is gebleken dat uitwijkverkeer kan worden voorkomen door belangrijke uitwijkroutes aan het heffingsplichtige netwerk toe te

voegen. Daarom wordt met regionale wegbeheerders overlegd om de uitwijk zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de zomer wordt dit proces afgerond.

140

Hoe wilt u voorkomen dat in het nieuw op te tuigen systeem wordt voorkomen dat chauffeurs of logistiekdienstverleners de wegen waarop heffing gaat gelden, gaan mijden?

Uit de effectstudies (Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268 Effectstudies vrachtwagenheffing) is gebleken dat uitwijkverkeer kan worden voorkomen door belangrijke uitwijkroutes aan het heffing plichtige netwerk toe te voegen. Per provincie zal in overleg met de regionale wegbeheerders worden bepaald op welke wegen substantiële uitwijk aan de orde kan zijn als gevolg van een heffing op alleen de autosnelwegen. Hiervoor zullen per provincie een aantal overleggen worden georganiseerd waarbij ook de effecten van het toevoegen van wegen worden doorgerekend. Dit proces zal in mei worden afgerond. Op basis daarvan maak ik een keuze voor het wegennet waarop de heffing gaat gelden.

141

Op welke manier gaat u toetsen of chauffeurs of logistiekdienstverleners de wegen waarop heffing gaat gelden, gaan mijden? Welke rol is hier voor de rijksoverheid, welke rol voor de provincie en welke rol voor de gemeenten? Hoe snel kan een aanpassing plaatsvinden en welke informatie is hiervoor nodig?

In afstemming met de provincies en gemeenten wordt een monitorings- en evaluatieplan uitgewerkt waarin wordt opgenomen hoe de uitwijk van vrachtverkeer wordt gemonitord. Daarin zullen zoveel mogelijk gegevens worden gehanteerd van bestaande (tel-)systemen, in het beheer van het Rijk, provincie en gemeente. In het monitorings- en evaluatieplan zal worden opgenomen wie welke verantwoordelijkheid heeft. In het kader van het wetsvoorstel worden de mogelijkheden bekeken om het wegennet snel aan te kunnen passen als blijkt dat zich onverwachte uitwijkeffecten voordoen.

142

Hoeveel private tolheffers krijgen de mogelijkheid tot registratie en inning van de gelden? Op basis van welk onderzoek/analyse bent u tot deze keuze gekomen? Wat betekent dit voor de prijsstelling?

De overheid zal optreden als enige tolheffer voor de vrachtwagenheffing. Als tolheffer is de overheid verantwoordelijk voor het heffen van de tol. Private dienstaanbieders (zogenaamde EETS-aanbieders) en een nationale dienstaanbieder innen de heffing en storten deze door aan de tolheffer. De onderzoeken van PWC over de publieke taakverdeling en het markt- en organisatiemodel (bijlagen bij Kamerstuk 31 305, nr. 272) onderbouwen deze keuze.

De EETS-richtlijn verplicht lidstaten om alle EETS-aanbieders toe te laten, mits zij voldoen aan de eisen in een nog door mij op te stellen tolgebiedverklaring voor vrachtwagenheffing. Toegelaten aanbieders komen in aanmerking voor een passende vergoeding. Deze vergoeding moet de systematiek volgen van de vergoeding die met de nationale dienstaanbieder wordt afgesproken.

143

Kunt u aangeven hoeveel controles er de afgelopen tien jaar (overzicht per jaar) hebben plaatsgevonden op rijtijdenregistratie en andere controles

voor vrachtwagens? Door wie zijn deze controles uitgevoerd? Wat waren de onvolkomenheden?

In onderstaand overzicht vindt u het aantal controles dat per jaar is uitgevoerd door de ILT, de politie en andere autoriteiten en het aantal boetes dat per jaar is opgelegd voor de overtredingen op het gebied van rijtijden, overbelading en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Jaar	Rijtijden		Overbelading		Gevaarlijke stoffen	
	Controle	Boete	Controle	Boete	Controle	Boete
2018	5.695	1030	1.494	415	2.097	719
2017	6.317	888	1.998	333	2.188	392
2016	8.921	564	2.913	741	3.089	165
2015	13.118	740	4.565	2.821	3.316	160
2014	10.790	770	4.816	2.844	3.251	117
2013	10.706	727	3.573	1.397	4.049	193

144

Wat is de kans (uitgaande van het huidige aantal vervoerders en vrachtwagens die in aanmerking komen voor de heffing) dat er een controle plaatsvindt?

Met het oog op het optimaliseren van de controlekans, is onderzoek gedaan naar handhavingslocaties voor de vrachtwagenheffing (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272; Optimalisatie Handhavingslocaties Vrachtwagenheffing). Uit dit onderzoek blijkt dat, uitgaande van 62 vaste en 30 flexibele handhavingslocaties, er gemiddeld 1 maal per 59 gereden kilometers een controle plaatsvindt. De kans dat een vrachtwagen die van Duitsland via Nederland naar België rijdt, of omgekeerd, wordt gecontroleerd is hoger dan 95%.

145

Klopt het dat slechts 30% van de vrachtwagenheffing wordt gemitigeerd door een verhoogde logistieke efficiency en daarmee dus 70% puur een kostenstijging voor wegvervoerders is? Is er de hoop dat hierdoor meer per spoor en water vervoerd zal gaan worden? Als dit zo is, worden de toegenomen emissies hiervan dan meegenomen in de verwachte milieuwinst?

Invoering van vrachtwagenheffing leidt tot een verhoging van de kosten van wegvervoer per kilometer met ongeveer 10% (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268 (Effectstudies vrachtwagenheffing)). Op basis van literatuuronderzoek is aangenomen dat van deze 10% hogere kilometerprijs, 3% wordt opgevangen door een hogere efficiency. De overige kosten worden in eerste instantie doorberekend naar de vervoerders. De vervoerders berekenen deze kosten op hun beurt deels door aan de productiesector en/of de eindgebruiker, blijkt uit het onderzoek «Effect vrachtwagenheffing op concurrentiepositie» (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268). Dit heeft effecten op de werkgelegenheid en consumentenprijzen. Deze effecten resulteren daarnaast in een lichte daling van het aantal vervoerde tonnen over de weg (maximaal 0,7% daling). Een modal shift is zichtbaar naar vervoer per spoor (toename vervoerde tonnen met maximaal 0,6%) en binnenvaart (toename vervoerde tonnen met maximaal 1,9%). De milieuwinst van deze modal shift is in de hiervoor genoemde onderzoeken niet meegenomen, omdat deze naar verwachting marginaal is.

146

Hoe ziet het Landelijk Model Systeem eruit en hoe wordt dit gebruikt?

Het Landelijk Model Systeem is een verkeers- en vervoermodel in beheer bij Rijkswaterstaat. Het berekent de omvang en de ruimtelijke verdeling van het autoverkeer (ook het vrachtverkeer), openbaar vervoer en langzaam verkeer in Nederland en het verkeer over de landsgrenzen. Dit voor de huidige situatie en voor toekomstige zichtjaren (2030 en 2040) onder veronderstellingen van een bepaald toekomstscenario. De belangrijkste uitgangspunten hierbij (inwoners, arbeidsplaatsen, economische groei e.d.) komen uit de Welvaart en Leefomgeving scenario's van de planbureaus van eind 2015. Hierbij wordt ervan uit gegaan dat het MIRT-programma gerealiseerd wordt. Bij de effectstudie van de vrachtwagenheffing is het zichtjaar 2030. Er worden twee berekeningen uitgevoerd, met en zonder de vrachtwagenheffing. Het verschil in beide toekomstige verkeerssituaties is het effect van de vrachtwagenheffing.

147

Is bij de inschatting van de omvang van de handhaving rekening gehouden met uitwijkmogelijkheden op het onderliggende wegennet?

De inschatting van de omvang van de handhaving is gebaseerd op de aanname dat, net als in België, alle heffingsplichtige voertuigen een on-board unit aan boord moeten hebben als zij van de openbare weg gebruik maken, ongeacht of er een tarief in rekening wordt gebracht. Daarbij is er dus ook handhaving nodig op het onderliggende wegennet. De handhaving op het onderliggende wegennet vindt plaats met behulp van flexibele handhavingsvoorzieningen. Mocht blijken dat op een specifieke plek veel uitwijkverkeer rijdt, dan kunnen er op die plek daardoor eenvoudig controles worden uitgevoerd. De definitieve keuze of een on-board unit op alle openbare wegen verplicht wordt, wordt pas gemaakt als bekend is op welke wegen de heffing gaat gelden. Naar verwachting zal deze keuze slechts beperkte invloed hebben op de benodigde omvang van de handhaving.

148

Op basis van welke informatie heeft u de keuze gemaakt voor vrachtwagens met een maximummassa van 3.500 kg?

De Eurovignetrichtlijn schrijft voor dat vrachtwagens van meer dan 3.500 kg onder de heffingsplicht zouden moeten vallen indien er tol geheven wordt. Alleen onder bepaalde voorwaarden mogen lidstaten een hoger gewicht gebruiken, namelijk indien er specifiek door voertuigen tussen 3.500 kg en 12.000 kg sluiproutes zouden worden gebruikt met aanzienlijke ongunstige gevolgen voor de doorstroming van het verkeer, het milieu, de geluidsniveaus, de congestie, de volksgezondheid of de verkeersveiligheid, of indien het toevoegen van deze groep voertuigen administratieve kosten zou meebrengen die meer bedragen dan 30% van de extra door die uitbreiding voortgebrachte inkomsten. Beide uitzonderingsgronden zijn voor de vrachtwagenheffing niet van toepassing.

149

Wat wordt bedoeld met vrachtwagens tussen de 3.500 kg en 12.000 kg die sluiproutes zouden gaan gebruiken?

Zie het antwoord op vraag 148.

150

Waarom is dat niet van toepassing voor Nederland?

Zie het antwoord op vraag 148.

151

Waarom heeft Duitsland gekozen voor een heffing vanaf 7.500 kg?

De vragen 151 en 152 worden gezamenlijk beantwoord. De Maut geldt in Duitsland vanaf 2005 en aanvankelijk alleen voor voertuigen met een toegestane maximum massa van tenminste 12 ton, overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG zoals die toen gold. Vanaf 2012 geldt dat tolgelden in beginsel van toepassing zijn op alle voertuigen met een toegestane maximum massa van 3,5 ton of meer, tenzij dat zou leiden tot sluipverkeer met aanzienlijk effecten voor de doorstroming van het verkeer, het milieu, de geluidsniveaus, de congestie, de volksgezondheid of de verkeersveiligheid, of als dat zou leiden tot administratieve kosten die meer dan 30% van de extra door die uitbreiding voorgebrachte inkomsten. Vermoedelijk heeft Duitsland van deze uitzonderingsgronden gebruik gemaakt. In 2015 is het oorspronkelijk contract met Toll Collect met drie jaar verlengd en is daarnaast de Maut uitgebreid tot voertuigen vanaf 7,5 Ton.

152

Aan welke voorwaarden heeft Duitsland voldaan om een hoger tolgewicht te kiezen?

Zie het antwoord op de vraag 151.

153

Kan Nederland voldoen aan de voorwaarden om een hoger tolgewicht te kiezen? Zo nee, waarom niet?

Zie het antwoord op vraag 148.

154

Waarom worden de voertuigen die dienst doen in het kader van de gladheidsbestrijding niet uitgezonderd?

Voertuigen die worden gebruikt voor gladheidsbestrijding zijn reguliere vrachtwagens die het grootste deel van de tijd voor andere doeleinden dan gladheidsbestrijding worden ingezet. Voor deze voertuigen wordt nu ook motorrijtuigenbelasting en belasting zware motorvoertuigen betaald.

155

Kunt u aangeven waarom er nog geen duidelijkheid is over het wegennet waarop de heffing van toepassing wordt?

Per provincie zal in overleg met de regionale wegbeheerders worden bepaald op welke wegen substantiële uitwijk aan de orde kan zijn als gevolg van een heffing op alleen de autosnelwegen. Hiervoor zullen per provincie een aantal overleggen worden georganiseerd waarbij ook de effecten van het toevoegen van wegen worden doorgerekend. Dit proces zal in mei worden afgerond. Op basis daarvan maak ik een keuze voor het wegennet waarop de heffing gaat gelden.

156

Op welke manier kan de keuze van het wegennet de prijs en de voorwaarden die gesteld zijn op bladzijde 2 van het beleidskader beïnvloeden?

In het beleidskader zijn de voorwaarden geschetst met betrekking tot de maximale hoogte en de opbouw van de tarieven, die volgen uit de Eurovignetrichtlijn. De keuze van het wegennet heeft hier geen invloed op. De keuze van het wegennet heeft evenmin invloed op de voorwaarden die volgen uit de EETS-richtlijn. Deze hebben met name betrekking op

interoperabiliteit tussen tolsystemen en stelt eisen aan de organisatie voor de inning van tolgelden.

Daarnaast wordt bij de uitwerking van de vrachtwagenheffing een set criteria gebruikt zoals tijdigheid, betrouwbaarheid, flexibiliteit, beheersbaarheid en gebruiksvriendelijkheid. De keuze van het wegennet heeft geen invloed op de mate waaraan deze criteria kan worden voldaan. Alleen wat betreft het criterium kostenefficiëntie kan er sprake zijn van invloed. Hoe meer wegen aan de heffing worden toegevoegd, hoe groter de kostenefficiëntie naar verwachting is, uitgaande van een gelijkblijvend tarief. Immers de opbrengsten zullen hoger zijn, terwijl een groot deel van de kosten gelijk zal blijven (vaste kosten).

Tenslotte is in het beleidskader opgenomen dat het heffingssysteem zo wordt uitgewerkt dat er zo min mogelijk negatieve effecten zullen optreden. Zo blijkt uit onderzoek dat de vrachtwagenheffing een beperkt negatief effect kan hebben op de winstgevendheid van vervoerders (Effect vrachtwagenheffing op concurrentiepositie en economie, Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268). Dit effect zal iets groter zijn in een variant met een heffing op alle wegen. Anderzijds zal de keuze van het wegennet effect hebben op de verkeersveiligheid als gevolg van vrachtverkeer dat uitwijkt naar het onderliggend wegennet. Zie verder vraag 131.

157

Wanneer is het onderzoek naar de keuze van het wegennet gereed?

Voor de zomer zal dit onderzoek afgerond zijn. De resultaten zullen worden opgenomen als onderdeel van het wetsvoorstel.

158

Hoe gaat u ervoor zorgen dat met name het landelijk gebied met N-wegen niet zwaarder belast wordt door de keuze die gemaakt wordt?

Zie het antwoord op vraag 61.

159

Wat verstaat u onder substantieel en hoe kunt u dit kwantificeren en kwalificeren?

Met behulp van berekeningen met een verkeersmodel wordt in beeld gebracht op welke wegen naar verwachting duidelijk sprake zal zijn van uitwijkend verkeer. Dit betreft een uitwerking van de effectstudies (Zie «Effectstudies vrachtwagenheffing», bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268). Dit beeld wordt besproken met regionale wegbeheerders en vertegenwoordigers van de vervoerssector. Hieruit ontstaat een beeld van de wegen die logischerwijs aan het netwerk worden toegevoegd omdat daar met grote zekerheid kan worden voorspeld dat er omgereden gaat worden. De wegen waarvoor dit minder zeker is worden na invoering goed gemonitord. Als na invoering van de vrachtwagenheffing blijkt dat op deze wegen sprake is van uitwijkend verkeer, worden in overleg met de regio de achterliggende oorzaken in beeld gebracht. Een van de mogelijkheden is om een deel van deze wegen achteraf alsnog toe te voegen aan het netwerk van wegen met een vrachtwagenheffing.

160

Hoe kunt u onderbouwen dat de toename van vrachtverkeer op het onderliggende wegennet toeneemt met 10–15%, tenzij de heffing ook op andere wegen gaat gelden? Hoe kunt u onderbouwen dat, als de heffing ook op andere wegen plaatsvindt, die toename op de secundaire wegen niet plaats zal vinden? Uit welk onderzoek blijkt dit?

Door vrachtwagenheffing maakt een vervoerder een nieuwe afweging voor de te kiezen route. Hij kiest hierbij tussen het vasthouden aan de bestaande route en de kosten van de heffing te betalen, of het wijzigen van de route met minder «heffingskosten», maar wel met een langere reistijd (en daarmee samenhangende kosten). Bij een heffing op alle wegen is een klein effect zichtbaar omdat het in die situatie maar voor een beperkt aantal vrachtwagens loont om een kortere route te kiezen en zo de kosten te minimaliseren. Bij een heffing op alleen snelwegen heeft het vrachtverkeer relatief veel alternatieve routes tot zijn beschikking (waaronder een aantal belangrijke N-wegen) om de heffing te ontwijken. Dit zorgt voor een toename van het aantal afgelegde kilometers door vrachtwagens op het onderliggende wegennet (niet zijnde autosnelwegen) van 10–15%. Als naast de snelwegen ook op de N-wegen een heffing moet worden betaald, zijn de beschikbare alternatieven een stuk minder groot. In dat geval wordt een toename verwacht van ongeveer 5% op het onderliggende wegennet (niet zijnde snelwegen en N-wegen). Dit hebben we onderzocht in de effectstudies met verschillende varianten van de vrachtwagenheffing (Effectstudies vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268).

161

Wat is de verantwoordelijkheid van de waterschappen om zich met deze keuzes bezig te houden?

De verantwoordelijkheid van de keuze op welke wegen de vrachtwagenheffing geldt ligt bij mij. Waterschappen, gemeenten, provincies en het Rijk zijn wegbeheerder voor de wegen waar zij het beheer over hebben. Het is dus ook voor de waterschappen van belang om te weten of de vrachtwagenheffing invloed kan hebben op de hoeveelheid vrachtverkeer die over hun wegen rijdt.

162

Waar is deze bevoegdheid opgenomen?

Zie het antwoord op vraag 161.

163

Is het om de vrachtwagenheffing te handhaven realistisch dat u zich in het handhavingskader alleen richt op overtredingen rondom het rijden zonder correct werkende OBU?

De handhaving van vrachtwagenheffing richt zich, conform de ervaring in onze buurlanden, op overtredingen rondom het rijden zonder on-board unit en op het rijden met een niet correct werkende OBU.

Indien de verschuldigde heffing door een weggebruiker aan een dienst-aanbieder niet wordt voldaan, is dat een privaatrechtelijk geschil tussen weggebruiker en dienst-aanbieder. De dienst-aanbieder kan hier privaatrechtelijke maatregelen tegen treffen, bijvoorbeeld het inschakelen van een incassobureau.

164

Is het met de huidige politiecapaciteit realistisch om te focussen op fysiek toezicht en op het koppelen van verschillende handhavingsvormen?

Er is een eerste verkenning gedaan naar de mogelijke rol die overheidsorganisaties kunnen spelen in de uitvoering van de publieke taken van de vrachtwagenheffing (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272; Vrachtwagenheffing: Onderzoek naar invulling publieke taken voor de uitvoering van vrachtwagenheffing). Hieruit is naar voren gekomen dat dat er onvoldoende beleidsmatige aanknopingspunten zijn om de politie een taak te

laten uitvoeren in het kader van de vrachtwagenheffing. In het verkeersdomein is de primaire taak van de politie het toezien op verkeersveiligheid en handhaven van de verkeersregels. De taken in het kader van de vrachtwagenheffing sluiten daar onvoldoende op aan.

165

Hoe kan worden geborgd dat lokaal verkeer geen enorme toename van drukte gaat ondervinden, doordat provincies op het onderliggende wegennet geen heffing willen?

Zie antwoord op vraag 61.

166

Op welke manieren vindt de monitoring plaats om uitwijkeffecten te rapporteren? Wie is verantwoordelijk voor het aanwijzen van trajecten? Wie is verantwoordelijk voor het uitvoeren, alsmede het dragen van de kosten, van deze monitoring? Hoe snel kan er geanticipeerd worden op uitwijkgedrag in tijd en geld?

In afstemming met de provincies en gemeenten wordt een monitorings- en evaluatieplan uitgewerkt waarin wordt opgenomen hoe de uitwijk van vrachtverkeer wordt gemonitord. Daarin zullen zoveel mogelijk gegevens worden gehanteerd van bestaande (tel-)systemen, in het beheer van het Rijk, provincie en gemeente. Daarbij is het uitgangspunt dat de monitoring niet tot extra kosten moet leiden voor de regionale wegbeheerders. In het kader van het wetsvoorstel worden de mogelijkheden bekeken om het wegennet snel aan te kunnen passen als blijkt dat zich onverwachte uitwijkeffecten voordoen.

167

Bent u bekend met verboden op lokale wegen om sluipverkeer (zowel personenauto's als vrachtverkeer) te voorkomen? Zo ja, kunt u van tien gemeenten rapporteren hoe vaak er controles op dat soort wegen plaatsvinden?

Gemeenten kunnen als maatregel tegen sluipverkeer inrijverboden instellen, algemeen of gedurende bepaalde tijdsvakken. Ook kunnen milieuzones worden ingesteld of gebieden uitsluitend toegankelijk worden gemaakt voor bestemmingsverkeer. Verder kunnen gemeenten met andere infrastructurele aanpassingen sluipverkeer tegen gaan (bijvoorbeeld aan rotondes, verkeersdrempels, versmallingen). Bij de VNG is geïnformeerd naar gegevens over de frequentie van uitgevoerde controles. Deze gegevens zijn echter niet beschikbaar.

168

Wat is de beoogde termijn om een aanpassing van het wegennet waarop de heffing zal plaatsvinden aan te passen?

De wegen waarop de heffing zal plaatsvinden zullen in de wet worden opgenomen. Bij het wetsvoorstel wordt aangegeven hoe de procedure eruit zal zien om tot een aanpassing hiervan te komen. Dat zal in ieder geval een procedure betreffen voor aanpassing van het wegennet waarop de heffing zal plaatsvinden als gevolg van aangepast beleid. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht van een procedure waarmee in spoedeisende gevallen, bijvoorbeeld vanwege onvoorziene ongewenste uitwijk van vrachtverkeer op een regionale weg, het wegennet snel kan worden aangepast.

169

Wat is de beoogde termijn om de hoogte van de heffing te kunnen aanpassen? Kan dit lopende het jaar plaatsvinden?

Zie het antwoord op vraag 50.

170

Is het onderliggende wegennet (kwaliteit van wegdek en berm) in Duitsland en België te vergelijken met het Nederlandse wegennet?

Voor de totstandkoming van het beleidskader is onderzoek gedaan naar vergelijkbare systemen in Europa (Internationaal onderzoek kilometerheffing vracht, bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611). Voor het beleidskader is geen nader onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van het wegdek en de berm in ons omringende landen met de Nederlandse situatie.

171

Kunt u een uitgebreide toelichting geven op de lokale situaties in Duitsland en België, waar uitwijk is naar het onderliggende net?

In Vlaanderen was bij invoering op 1 april 2016 sprake van een vrachtwagenheffing op de snelwegen en op de belangrijkste N-wegen. In het daaropvolgende jaar is een evaluatie uitgevoerd van uitwijkend verkeer met behulp van metingen. Hieruit blijkt dat in Vlaanderen in algemene zin geen verschuiving geweest van vrachtverkeer van wegen met een heffing naar wegen die geen onderdeel uitmaken van het heffingsnetwerk (zoals lokale/gemeentelijke wegen). Sterker nog, er is een lichte afname geconstateerd in het aantal vrachtwagens op de wegen die geen onderdeel uitmaken van het heffingsnetwerk en een toename op de wegen met een vrachtwagenheffing. De exacte oorzaak hiervan is niet geheel duidelijk. In een aantal lokale situaties blijkt wel sprake van uitwijk op enkele N-wegen die geen onderdeel zijn van het heffingsnetwerk. Daarom is besloten om op 1 januari 2018 het netwerk uit te breiden met een aantal N-wegen, met een totale lengte van ongeveer 160 kilometer. Op 1 januari 2019 zijn hier nog eens ongeveer 40 kilometer aan toegevoegd. In totaal betekent dit een toename van 5% van het aantal wegkilometers waarop de heffing van toepassing is. In Duitsland blijkt uitwijkend verkeer geen landelijk probleem. Uitwijkend verkeer vindt plaats, in het bijzonder op goed gebouwde wegen die voor invoering van de heffing ook al bovenmatig werden gebruikt door vrachtverkeer. De mate van uitwijk is beperkt: de invoering heeft op 98,5% van de provinciale en federale wegen niet tot significante verschuivingen geleid.

172

Waarom is de uitwerking van de tariefdifferentiatie nog niet gereed? Kan de tariefdifferentiaties effect hebben op andere keuzes? Zo nee, kunt u dat toelichten?

In het beleidskader zijn de hoofdlijnen van de belangrijkste parameters van de vrachtwagenheffing beschreven. Voor het wetsvoorstel worden deze parameters, waaronder de tariefdifferentiatie, verder uitgewerkt. Omdat in de uitwerking van de differentiatie het tarief gemiddeld rond de € 0,15/km komt te liggen, heeft dit geen effect op andere parameters.

173

Kunt u bevestigen dat de tariefkeuze effecten heeft op de totale opbrengst? Zo nee, waarom niet?

De tariefkeuze heeft uiteraard een effect op de opbrengsten.

174

Op welke manier gaat u de preventieve werking en corrigerende werking invullen? Heeft u hier ervaringen mee?

Handhaving is controle op de naleving van wet- en regelgeving en is erop gericht dat de deelnemers zich houden aan de regels die gelden binnen het systeem. Een goed ontworpen handhavingssysteem heeft zowel een preventieve als een corrigerende werking. De preventieve werking bestaat uit handhavings- en voorlichtingsmaatregelen in combinatie met een hoge gepercipieerde pakkans om te zorgen voor een naleving van de geldende regels.

Hierbij kan worden gedacht aan de hoogte van de boete, de mogelijkheid tot het inzetten van een deurwaarder, maar ook de mogelijkheid om een vrachtwagen aan de ketting te leggen in het geval dat een boete niet wordt betaald. Onder de corrigerende werking wordt het bereiken van een gedragsverandering verstaan of het beëindigen van een overtreding door het consequent uitvoeren van handhavingsmaatregelen als de regels worden overtreden.

175

Op welke manier vindt de corrigerende werking plaats bij snelheidsovertredingen?

Onder de corrigerende werking wordt het bereiken van een gedragsverandering verstaan of het beëindigen van een overtreding door het consequent opleggen van een sanctie als de regels worden overtreden. Bij snelheidsovertredingen gebeurt dit door de Nationale politie of door middel van digitale handhavingsmiddelen, zoals flitspalen, trajectcontrolesystemen en mobiele radarsets.

176

Op welke manier vindt de preventieve werking plaats bij snelheidsovertredingen? Vindt u dat u hierin slaagt?

De maatregelen kunnen, zoals in het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 639) is aangegeven, grofweg in drie categorieën worden ingedeeld: infrastructurele aanpassingen en technische oplossingen in voertuigen, educatie en voorlichting en handhaving. Aanpassing van de infrastructuur zorgt voor de meest blijvende veranderingen in het gedrag van verkeersdeelnemers. Door de weginrichting zo aan te passen dat niet harder dan de toegestane snelheid kan worden gereden, worden verkeersdeelnemers bewogen zich aan de regels te houden. Daarnaast kunnen aanpassingen aan voertuigen helpen, bijvoorbeeld door te waarschuwen als de bestuurder te hard rijdt. Voorlichting en educatie zorgen ervoor dat verkeersdeelnemers bekend zijn met de verkeersregels en de verschillende risico's. Ze zijn voorbereid op situaties die ze in het verkeer kunnen tegenkomen en weten wat de gevaren zijn als zij bijvoorbeeld te hard rijden. Voor verkeersdeelnemers die, ondanks de preventieve maatregelen, de (verkeers-) regels overtreden, is ten slotte de handhaving belangrijk.

177

Op welke manier vindt de corrigerende werking plaats bij de rij- en rusttijden?

Dat gebeurt door middel van boeteoplegging conform het handhavingsbeleid (Beleidsregel van de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van 21 maart 2016,

nr. ILT-2016/23757) en bevelen tot staken van de arbeid (opleggen rijverbod).

178

Op welke manier vindt de preventieve werking plaats bij de rij- en rusttijden? Vindt u dat u hierin slaagt?

De ILT vermeldt de wettelijke verplichtingen op haar website. Het Meld- en Informatiecentrum (MIC) verzorgt het klantcontact en geeft tekst en uitleg. De ILT geeft ook bij de branchevereniging voorlichting.

179

Wat is de kans dat een vrachtwagenchauffeur gecontroleerd wordt op een correct werkende OBU? Op basis van welke informatie komt u tot deze kansberekening?

Zie het antwoord op vraag 144.

180

Hoe kunnen middelen teruggesluisd worden naar de sector als bij alle scenario's een negatief saldo is opgenomen?

Het saldo uit de MKBA is inderdaad negatief. Het gaat hier echter niet om het saldo van opbrengsten en kosten van vrachtwagenheffing, maar het totale saldo aan maatschappelijke kosten en baten. Het verschil tussen opbrengsten van de heffing en kosten is positief. Dat is het bedrag dat teruggesluisd wordt naar de sector. In de MKBA zijn hier nog geen aanvullende effecten van verondersteld.

181

Is gekeken naar de indirecte effecten op de arbeidsmarkt en nationale en internationale handel?

Er is globaal gekeken naar de effecten op de werkgelegenheid (0,02% tot 0,03% minder werkgelegenheid). De impact op de nationale en internationale handel is niet specifiek in beeld gebracht. Gezien de kleine impact op de productprijzen (stijging 0,0% tot 0,2%) is de impact op de (inter-) nationale handel naar verwachting klein.

182

In hoeverre zal, gelet op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de ambitie die hierbij uitgesproken is, verkeersveiligheid leidend zijn in de keuze voor het te belasten wegennet?

De impact op verkeersveiligheid is in sterke mate afhankelijk van de mate waarin vrachtverkeer uitwijkt naar het onderliggende wegennet. Als er veel extra vrachtwagens op het onderliggend wegennet gaan rijden, kan dat de verkeersveiligheid beïnvloeden. Door de heffing niet alleen op snelwegen maar ook op een beperkt deel van het onderliggend wegennet te laten gelden zal het mogelijke uitwijkgedrag naar het onderliggend wegennet afnemen. Per provincie zal in overleg met de regionale wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen) worden bepaald op welke wegen substantiële uitwijk aan de orde kan zijn en hoe dat in de praktijk te voorkomen is. Op basis van te verwachten verkeers- toename en effecten – zoals op de verkeersveiligheid – kan dan een optimale keuze gemaakt worden voor het wegennet waarop de heffing gaat gelden.

183

Op basis waarvan wordt aangenomen dat de combinatie van administratieve, digitale en fysieke handhaving bijdraagt aan een geloofwaardig systeem van vrachtwagenheffing met een acceptabele gepercipieerde pakkans op het gebied van handhaving? En hoe groot wordt de pakkans dan geacht?

Het doel van handhaving bij vrachtwagenheffing is te borgen dat binnen- en buitenlandse kentekenhouders betalen voor het gebruik van de Nederlandse wegen en dat daarbij een gelijk en eerlijk speelveld voor zowel Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens ontstaat. Bij het ontwerp van het handhavingssysteem is gebruik gemaakt van de ervaring in het buitenland (waar onder België en Duitsland, beide landen realiseren een nalevingspercentage van meer dan 99%), de ervaring vanuit de handhaving van verkeersovertredingen en het ontwerp van de handhaving in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15.

184

Hebben in deze tijden van digitalisering, waarmee digitale handhaving het meest voor de hand liggend lijkt, ook buitenlandse chauffeurs een acceptabele gepercipieerde pakkans, aangezien slechts één van de drie digitale methoden op hen van toepassing zal zijn?

Ook buitenlandse chauffeurs zullen een hoge gepercipieerde pakkans gaan ervaren. De gepercipieerde pakkans wordt niet alleen bepaald door digitale handhaving, maar ook door de controleapparatuur langs de wegkant (gemiddeld 1 maal per 59 gereden kilometers een controle en daarnaast een controlekans van meer dan 95% indien een vrachtwagen van Duitsland via Nederland naar België rijdt, of omgekeerd), voldoende inspecteurs die vrachtwagens daadwerkelijk staande houden en specifieke maatregelen gericht op buitenlandse overtreeders zoals het uitwisselen van NAW gegevens zodat een boete kan worden opgelegd en de mogelijkheid tot het overdragen van boetes naar het betreffende land.

185

Hoe vaak komen de reeds bestaande vormen van handhaving voor vrachtverkeer (rij-, rusttijden, overbelading, vervoer van gevaarlijke stoffen etc.) voor en zijn er cijfers hoe vaak hierbij een boete is opgelegd?

Zie het antwoord op vraag 143.

186

Op basis waarvan kan gezegd worden dat een individuele vrachtwagen in de praktijk vaker wordt gecontroleerd dan op basis van trips is berekend? Welk onderzoek ligt hieraan ten grondslag?

Het begrip «trip» correspondeert met één door een vrachtwagen afgelegde rit van A naar B. Aangezien een vrachtwagen over het algemeen meerdere ritten per etmaal aflegt (bijvoorbeeld van het distributiecentrum naar supermarkt A, B en C en retour naar het distributiecentrum) en er op elk van die ritten controle plaats kan vinden zal de controlekans in de praktijk hoger liggen dan op basis van trips is berekend.

Bovenstaande komt terug in het onderzoek «Optimalisatie Handhavingslocaties Vrachtwagenheffing» (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272) dat is uitgevoerd met het oog op het optimaliseren van de pakkans.

187

Gezien het feit dat voor elektrisch vervoer de laagste tarieven gelden, is duidelijk welke afstand een elektrische vrachtwagen van 3.500 kg kan afleggen alvorens weer te moeten opladen?

Afhankelijk van onder meer het gewicht en de belading, hebben commercieel beschikbare volledig elektrische vrachtwagens vanaf 3,5 ton op dit moment een actieradius van ongeveer 100 tot 300 kilometer.

188

Hoeveel vrachtauto's zijn er de afgelopen vijf jaar gecontroleerd op overbelading (graag een overzicht per jaar)?

Zie het antwoord op vraag 185.

189

Worden vrachtwagens van Nederlandse bedrijven die overtredingen begaan in bewaring gesteld?

Alleen in de situatie dat een eerder opgelegde boete niet is betaald, kan de handhaver straks langs de wegwand de vrachtwagen voor een bepaalde termijn in bewaring stellen (feitelijk: aan de ketting leggen). Dit houdt in dat niet meer gereden mag worden met de betreffende vrachtwagen tot de openstaande boete is betaald. Wordt niet tijdig betaald, dan wordt de vrachtwagen afgesleept en verkocht. De opbrengst wordt gebruikt om de openstaande boete(s) en bijkomende kosten te voldoen. Dit geldt zowel voor Nederlandse als buitenlandse vrachtwagens.

190

Welke publieke organisatie gaat toezicht houden op de dienstverleners? Wat zijn de incidentele kosten om dit toezicht op de inning vorm te geven?

Samen met Rijkswaterstaat, RDW, het CJIB en de ILT wordt verkend of en zo ja, welke rol zij zouden kunnen krijgen in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Hierbij wordt ook bekeken welke organisatie toezicht op de dienstverleners gaan houden. Uit het onderzoek dat ik met mijn brief van 21 januari naar uw Kamer hebt gestuurd komt naar voren dat Rijkswaterstaat en de RDW de meest geschikte organisaties zijn voor deze taak. Overheidsorganisaties die een rol krijgen in de uitvoering van de publieke taken van de vrachtwagenheffing, gaan in uitvoeringstoetsen aangeven tegen welke kosten en met hoeveel inzet zij de taken uit kunnen voeren. Deze uitvoeringstoetsen worden opgesteld als het wetsvoorstel voor internetconsultatie gereed is. De kosten voor het toezicht op de dienstverleners worden in dat kader in beeld gebracht. Om het toezicht in te richten worden investeringen gedaan, die onderdeel uitmaken van de totale investeringskosten.

191

Wat zijn de structurele kosten om het toezicht op dienstverleners vorm te geven?

Zie het antwoord op vraag 190.

192

Wat zijn de publieke toezichtkosten in Duitsland en België, zowel incidenteel als structureel?

Ik heb geen inzicht in de kosten van het publieke toezicht in België en Duitsland. In het internationaal onderzoek dat ik bij mijn verzamelbrief wegvervoer en verkeersveiligheid van 17 september 2018 naar uw Kamer

gestuurd, staat een overzicht met de personele capaciteit, het aantal gebruikte portalen en mobiele handhavingsvoertuigen (bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611). Deze informatie geeft een indicatie van inzet op het gebied van handhaving.

193

Welke handhavers worden aangewezen voor de handhaving? Wat zijn de incidentele kosten en wat zijn de structurele kosten?

Om de handhaving in te richten worden investeringen gedaan, die onderdeel uitmaken van de totale investeringskosten. Samen met Rijkswaterstaat, RDW, het CJIB en de ILT wordt verkend of en zo ja, welke rol zij zouden kunnen krijgen in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Hierbij wordt ook bekeken welke organisaties een rol krijgen in de handhaving. Overheidsorganisaties die een rol krijgen in de uitvoering van de publieke taken van de vrachtwagenheffing, gaan in uitvoeringstoetsen aangeven tegen welke kosten en met hoeveel inzet zij de taken uit kunnen voeren. Deze uitvoeringstoetsen worden opgesteld als het wetsvoorstel voor internetconsultatie gereed is. De kosten voor het toezicht op de dienstverleners worden in dat kader in beeld gebracht en worden gedekt uit de opbrengst van de vrachtwagenheffing.

194

Hoeveel extra capaciteit is nodig voor het publieke toezicht en de handhaving?

De extra capaciteit voor de uitvoering van de publieke taken op het gebied van toezicht en de handhaving is op dit moment nog niet bekend. Het bepalen van de benodigde capaciteit maakt onderdeel uit van de uitvoeringstoetsen door de beoogde publieke organisaties.

195

Welke publieke organisatie gaat zorgen voor de ketenregie? Is deze organisatie al aangewezen en betrokken bij het beleidskader? Zo nee, waarom niet?

Samen met Rijkswaterstaat, RDW, het CJIB en de ILT wordt verkend of, en zo ja, welke rol deze organisaties zouden kunnen krijgen in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Hierbij wordt ook bekeken welke organisatie de integraliteit van de uitvoering kan bewaken. Uit het onderzoek dat ik met mijn brief van 21 januari naar uw Kamer hebt gestuurd komt naar voren dat Rijkswaterstaat en de RDW de meest geschikte organisaties zijn voor deze regierol (Vrachtwagenheffing: Onderzoek naar invulling publieke taken voor de uitvoering van vrachtwagenheffing, bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272). Beide organisaties zijn betrokken geweest in de totstandkoming van het beleidskader.

196

Hoe lang mogen gegevens bewaard worden?

De bewaartermijnen moeten nog worden bepaald. Voor zover het persoonsgegevens betreft mogen die gegevens op grond van de AVG in beginsel niet langer worden bewaard dan nodig is voor de doeleinden waarvoor de persoonsgegevens worden verwerkt.

197

Op welke manier wordt gewerkt om te kunnen controleren of een bedrijf of chauffeur vaker de regels overtreedt?

Op basis van data zal worden geanalyseerd waar sprake is van structurele overtredingen of vermoedens van fraude. In dat geval kan verscherpt toezicht worden ingesteld. Dit houdt in dat de voertuigen van de betreffende kentekenhouder altijd staande worden gehouden als ze worden aangetroffen tijdens een controle. Verscherpt toezicht wordt ook als maatregel toegepast bij de handhaving van vrachtverkeer door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

198

Heeft de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) al een oordeel geveld over het beleidskader? Zo ja, wat is de uitkomst?

De Autoriteit Persoonsgegevens (AP) heeft nog geen oordeel geveld over het beleidskader. Het wetsvoorstel zal gelijk met de start van de internetconsultatie aan de AP worden aangeboden.

199

Welke handhavingsvariant heeft de voorkeur en op basis waarvan gaat de keuze gemaakt worden?

In het onderzoek «Uitgangspunten handhaving vrachtwagenheffing» (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268) is een maatregelenpakket uitgewerkt. Dit maatregelenpakket bestaat uit administratieve, digitale en fysieke handhaving. Deze combinatie leidt tot een geloofwaardig handhavingssysteem met een acceptabele gepercipieerde pakkans. Daarnaast zijn enkele additionele maatregelen beschreven zoals beslag leggen, kentekenblokkade en bedrijfsbezoeken. De wenselijkheid van deze maatregelen in de context van de vrachtwagenheffing moet nog nader worden onderzocht.

De keuze voor een definitieve handhavingsmix wordt gemaakt bij het wetsvoorstel.

200

Hoeveel CO₂ wordt er met deze maatregel gereduceerd en met hoeveel graden wordt de opwarming van de aarde daarmee vertraagd?

Zie het antwoord op vraag 126.

201

Op basis van welke berekeningen komt u tot een verlaging van de motorrijtuigenbelasting van 33 miljoen euro per jaar?

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van gegevens van de Belastingdienst van vrachtwagens waarvoor motorrijtuigenbelasting wordt betaald. Bij de verlaging van de motorrijtuigenbelasting is uitgegaan van de bestaande tariefstructuur voor vrachtauto's in de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. Voor de berekening van de verlaging van de motorrijtuigenbelasting naar de Europese minimumtarieven (zoals deze volgen uit de Eurovignetrichtlijn), is per gewichtsklasse in de huidige MRB-tariefstructuur, bepaald hoe hoog het tarief minimaal moet zijn zodat voldaan wordt aan het Europees minimumtarief. Daaruit volgt een derving van € 33 miljoen.

202

Kunt u toelichten of de derving van accijns conform de begrotingsrichtlijn inkomstenderving gedekt moet worden uit de opbrengst van de Maut? Graag een verwijzing naar het artikel.

Zie het antwoord op vraag 80.

203

Hoe verhouden de analyse dat het af te dragen bedrag met behulp van gps wordt berekend op basis van tarief maal afstand en het beleidskader, waarin wordt gesproken over een differentiatie op basis van gewicht en euronormklasse, zich tot elkaar?

Het tarief per kilometer wordt gedifferentieerd op basis van gewichtsklassen en EURO-emissieklasse. Het af te dragen bedrag is het aantal gereden kilometers op wegen waarop de vrachtwagenheffing van toepassing is maal het tarief per kilometer op basis van de combinatie van gewichts- en EURO-emissieklasse van het betreffende voertuig.

204

62 fysieke en 30 flexibele handhavingslocaties lijken op basis van deze gegevens het meest effectief, maar is dit ook realistisch? Wat zouden hiervan de incidentele en structurele kosten zijn, zowel op gebied van plaatsing, onderhoud, fte etc.? Wanneer wordt de keuze voor het aantal posten gemaakt en op basis waarvan zal deze gemaakt worden?

Met het oog op het optimaliseren van de controlekans, is onderzoek gedaan naar handhavingslocaties voor de vrachtwagenheffing (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272; Optimalisatie Handhavingslocaties Vrachtwagenheffing). Hieruit blijkt dat het realiseren van 62 vaste en 30 flexibele handhavingsvoorzieningen het meest kosteneffectief is in relatie tot de controlekans. Daarom is dit aantal voorzieningen opgenomen in de uitgangspunten voor de realisatie van het systeem. De bijbehorende kosten zijn daarmee ook opgenomen in de raming van de realisatie- en exploitatiekosten. In de komende periode worden, onder andere op basis van de uitvoeringstoetsen en marktverkenningen, deze uitgangspunten verder uitgewerkt. Nadien kan meer inzicht worden geboden, met dien verstande dat geen bedragen worden vrijgegeven die de marktbenadering kunnen verstoren.

205

Zijn de totale investeringskosten van 200 miljoen euro gezien de omvang wel reëel te noemen?

De raming van de eenmalige investeringskosten is o.a. gebaseerd op referentiebedragen van de kilometerheffing voor vrachtwagens in België en van de tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15. De raming is getoetst door CPB en een onafhankelijk adviesbureau en past binnen de internationale benchmark.

206

Hoe ziet de verschuiving van vervoer van goederen over de weg eruit voor de groei van het personenvervoer, de groei van vervoer over water, de groei van vervoer via spoor en eventueel andere modaliteiten?

Zie antwoord 5 voor de modal shift naar spoorgoederen en de binnenvaart.

De verwachte 5% minder vrachtwagenkilometers op de weg heeft een minimaal effect op congestie. Voor een belangrijk deel komt dit doordat het aandeel vrachtwagens in de spits relatief klein is. Daarnaast ontstaat door minder vrachtverkeer «ruimte» voor personenauto's, met een lichte stijging van de door personenauto's afgelegde kilometers tot gevolg. Netto zorgt de daling van het vrachtverkeer en een lichte stijging van personenverkeer voor een minimale verandering van de congestie.

207

Wat is de toename van de CO₂-uitstoot door verschuivingen van goederen over de weg?

Er is sprake van een afname van de CO₂-uitstoot van 0,7%, bepaald ten opzichte van de totale uitstoot van wegverkeer (dus inclusief personenauto's). De toename van de CO₂-uitstoot van andere modaliteiten is verwaarloosbaar.

208

Kunt u garanderen dat bij een toename van het vervoer door kleinere auto's geen extra maatregelen worden genomen om het vervoer in stedelijk gebied te beperken?

Die garantie kan ik niet geven. Gemeenten hebben de bevoegdheid om maatregelen te treffen op gemeentelijke wegen.

209

Zijn er cijfers van de meest en minst voorkomende overtredingen in België en Duitsland en is hierin een dalende trend te zien waarmee aangenomen mag worden dat er inderdaad een zowel preventieve als corrigerende werking van de handhaving uitgaat?

Kort na de introductie van het tolsysteem ligt het nalevingspercentage over het algemeen lager, blijkt uit het internationaal onderzoek (zie «Internationaal onderzoek Kilometerheffing vracht», bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611) Zo was er in Hongarije en België na de introductie van het tolsysteem een nalevingspercentage van respectievelijk 97,4% en 95%. Inmiddels ligt dit percentage in beide landen rond de 99%. Voor België geldt daarnaast dat het aantal vastgestelde overtredingen in 2018 is gedaald ten opzichte van 2017. Een combinatie van administratieve en fysieke handhaving geeft daar een voldoende hoge pakkans om een goede naleving te bereiken.

210

Is uitgerekend wat de heffing op het vrachtverkeer voor impact heeft op de Nederlandse exportpositie en onze internationale logistieke sector?

Zie het antwoord op vraag 83.

211

Is in de stelling dat de impact op de verkeersveiligheid neutraal is door de verwachte uitwijk naar het onderliggend wegennet, meegenomen dat als vrachtwagens hiernaar uitwijken, er doorgaans minder inhaal mogelijkheden zijn en dit de verkeersveiligheid kan verlagen?

Ja, hier is rekening mee gehouden. De berekeningen zijn uitgevoerd door de SWOV (Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268 Impact vrachtwagenheffing op verkeersveiligheid).

212

Wat gaat er met het geld gebeuren als de raming van 1,1 miljard euro uitkomt? Heeft de sector daar dan ook een besteding voor? Gaan de tarieven per kilometer dan omlaag?

In de analyse van de maatschappelijke kosten en baten worden drie scenario's onderzocht: een invoering van een vrachtwagenheffing op alle autosnelwegen, een invoering op alle autosnelwegen en alle N-wegen of een invoering op het volledige Nederlandse wegennet. De opbrengst van de heffing bij een invoering op het volledige wegennet wordt geschat op € 1,1 miljard per jaar. In het beleidskader heeft het kabinet aangegeven

dat als uitgangspunt wordt gehanteerd dat de vrachtwagenheffing wordt geheven op alle autosnelwegen en wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zou vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Hierdoor zullen de geschatte opbrengsten uit de vrachtwagenheffing bij een gemiddeld tarief van € 0,15/km tussen het scenario voor alle autosnelwegen (circa € 600 miljoen) én alle autosnelwegen en N-wegen komen te liggen (circa € 900 miljoen).

213

Kunt u een uitgebreide toelichting geven op de samenhang met de verkeersveiligheid?

Zie het antwoord op antwoord 14.

214

Op welke manier gaat u de verkeersveiligheid regelen bij uitwijk op laag gelegen verkeersnet (in verband met smalle wegen en zachte bermen)?

Zie het antwoord op vraag 61. Uitwijk wordt voorkomen door de substantiële uitwijkroutes op te nemen aan het samenhangende heffingsnetwerk waarop de heffing gaat gelden. Daarnaast volgen we de ontwikkeling van het uitwijkverkeer middels monitoring en evaluatie, waarvoor een monitoring- en evaluatieplan zal worden opgesteld.

215

Hoe beoordeelt u substantieel in relatie tot verkeersveiligheid?

Zie het antwoord op vraag 61.

216

Op basis waarvan zal het uiteindelijke juridische kader voor handhaving gekozen worden?

De sancties dienen doeltreffend, afschrikkend en evenredig te zijn. Aan de hand van andere sancties in Nederland voor vergelijkbare overtredingen, de sancties in het buitenland en de ervaringen van bijvoorbeeld het CJIB zal bepaald worden hoe het systeem voor de handhaving exact zal worden ingericht

217

Op basis waarvan zal de boetehoogte uiteindelijk bepaald gaan worden?

Zie het antwoord op vraag 56.

218

Indien de meeropbrengst door grootschalige invoering op het hele wegennet van toepassing is, welke mogelijkheden zijn er om de MRB nog meer te verlagen?

De Eurovignetrichtlijn schrijft minimumtarieven voor de motorrijtuigenbelasting voor. Het is niet mogelijk om de motorrijtuigenbelasting verder te verlagen dan tot die minimumtarieven.

219

Bent u bereid, zoals aangegeven in de aanbevelingen, na het vaststellen van het tarief en het wegennet, te bekijken of de conclusies uit dit onderzoek nog valide zijn? Zo nee, waarom niet?

Na vaststelling van het tarief en het wegennet wordt onderzocht of de eerder onderzochte effecten nog valide zijn.

220

Hoe staat het feit dat de opbrengst van boetes aan buitenlandse kentekens ten gunste komt van de buitenlandse instantie in contrast met het feit dat de gehele opbrengst van de Maut naar verduurzaming en innovatie van onze transportsector zou gaan? Waarom komt dit geld ten gunste van de buitenlandse staat en niet ten gunste van de staat die de heffing instelt?

Voor de vrachtwagenheffing is het de bedoeling mogelijk te maken dat de tenuitvoerlegging van boetebesluiten kan worden overgedragen aan het land waar het kenteken is ingeschreven. Nadat het overdragen daadwerkelijk mogelijk is gemaakt, zal de tenuitvoerlegging pas in een ander land plaats kunnen vinden als het administratieve proces (inning en incasso van de opgelegde boete) niet tot volledige betaling heeft geleid. De opbrengst van de boetes komt slechts in dat geval ten gunste van het land waar de tenuitvoerlegging plaatsvindt. Dit moet worden gezien als een ultimatum remedium, zoals dat ook voor snelheidsovertredingen geldt. In het algemeen zal de boete worden voldaan in het land waar die boete is opgelegd.

221

Hoe kunnen boetes op buitenlandse kentekens verhaald worden als deze door de lidstaat niet wederzijds erkend worden?

Indien een kentekenhouder de boete niet voldaan heeft, wordt het betreffende kenteken in het fysieke handnavingsregister geplaatst. Toezichhouders zullen voertuigen op basis van dit register staande houden, waarbij het openstaande bedrag direct kan worden geïnd of de vrachtwagen in bewaring kan worden gesteld. Daarnaast is het de bedoeling mogelijk te maken dat de tenuitvoerlegging van boetebesluiten kan worden overgedragen aan het land waar het kenteken is ingeschreven.

222

Welke handnavingsmix zal uiteindelijk gekozen worden? Is het logisch te stellen dat met een minimale handnavingsmix geen maximaal resultaat behaald gaat worden?

In het onderzoek «Uitgangspunten handnaving vrachtwagenheffing» (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 268) is een maatregelenpakket uitgewerkt. Dit maatregelenpakket bestaat uit administratieve, digitale en fysieke handnaving. Deze combinatie leidt tot een geloofwaardig handnavingssysteem met een acceptabele gepercipieerde pakkans. Daarnaast zijn enkele additionele maatregelen beschreven zoals beslag leggen, kentekenblokkade en bedrijfsbezoeken. De wenselijkheid van deze maatregelen in de context van de vrachtwagenheffing moet nog nader worden onderzocht.

De keuze voor een definitieve handnavingsmix wordt gemaakt bij het wetsvoorstel.

223

Kunt u per domein een overzicht geven van de Nederlandse en/of Europese bedrijven en instanties die hieronder zullen vallen en de partij(en) die u hiervoor denkt aan te wijzen?

Samen met Rijkswaterstaat, RDW, het CJIB en de ILT wordt verkend of en zo ja, welke rol zij zouden kunnen krijgen in de uitvoering van de vrachtwagenheffing. Hierbij wordt ook bekeken welke organisaties een rol krijgen in de handnaving. Daarnaast geeft het rapport van PTOLEMUS (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272) een overzicht van de bedrijven die momenteel actief zijn in de waardeketens van de tolheffingen en daardoor

in aanmerking kunnen komen voor het verlenen van verschillende soorten diensten.

In het komende jaar wordt een start gemaakt met de marktbenadering voor de verschillende domeinen en wordt o.a. een marktverkenning uitgevoerd.

224

Welke geregistreerde EETS-aanbieders zijn er op dit moment en wat zijn de onderlinge verschillen? Graag een uitsplitsing naar zowel aanbod als prijs.

Er zijn momenteel 9 geregistreerde EETS-aanbieders. Dat zijn euroWAG, Total, Brobizz, Toll4Europe, Tolltickets, Axxes, Multi Service Tolls, Eurotoll en Telepass. Deze worden in het rapport van PTOLEMUS (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272) nader beschouwd. De meeste aanbieders zijn verbonden aan of dochter van een moederonderneming zoals een energiemaatschappij of mobiliteitsprovider. Vaak bieden deze bedrijven daarom meerdere diensten aan (zoals tankpassen, pechhulp en fleet management). Dat biedt gebruikers de mogelijkheid meerdere diensten gebundeld af te nemen, wat het gebruikersgemak vergroot. De aangeboden toldiensten zijn in de basis aan elkaar gelijk: deze maken het mogelijk om met één on-board unit gebruik te maken van de verschillende tolwegen in Europa, volgens het principe «één on-board unit, één contract, één factuur».

De EETS-richtlijn verplicht lidstaten om toegelaten EETS-aanbieders een passende vergoeding aan te bieden. Deze vergoeding moet de systematiek volgen van de vergoeding die met de nationale dienst aanbieder wordt afgesproken.

225

Welke noodzakelijke diensten kunnen de EETS-aanbieders niet leveren, aangezien wordt aangegeven dat zij het overgrote deel van de noodzakelijke diensten kunnen leveren aan het overgrote deel van de gebruikers? Waarom niet? Welk deel van de gebruikers raakt dit?

EETS-aanbieders accepteren niet in alle gevallen alle klanten die zich melden, bijvoorbeeld vanwege onvoldoende kredietwaardigheid. Verder gaat het om het organiseren van een netwerk van uitgiftepunten, waar gebruikers een OBU kunnen verkrijgen, omruilen of inleveren. Deze punten lijken vooral te worden gebruikt door weggebruikers die slechts eenmalig door het land rijden of omdat de reeds aanwezige OBU niet goed functioneert. In het komende jaar wordt o.a. een marktverkenning uitgevoerd om te bezien welke diensten bij EETS-aanbieders kunnen worden belegd en welke voorwaarden daaraan verbonden zijn. Op basis daarvan wordt ook de nationale dienst aanbieder gedefinieerd.

226

Wat vindt u van de Belgische en Duitse variant, waarbij er slechts één integraal contract is voor zowel dienst aanbieder als het leveren van de ondersteunende systemen? Vreest u hierbij een variant op de Poolse lock-in?

De onderzoeken van AECOM (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272) en KPMG (bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 611) laten zien dat het hebben van één integraal contract (met zowel nationale dienst aanbieder en ondersteunende systemen in scope) in veel landen heeft geleid tot juridische procedures met hoge kosten en vertragingen tot gevolg. Polen is daarvan een voorbeeld. Daarom wordt in ieder geval niet gekozen voor een volledige uitbesteding in één langjarig integraal contract. Zo wordt afhankelijkheid en kwetsbaarheid voorkomen.

In de komende periode wordt verder onderzoek gedaan naar de marktbenaderingsmethode, o.a. door het uitvoeren van een marktverkenning.

227

Wat gaat u eraan doen om te voorkomen dat de dominante positie van de nationale dienstverleners de toetreding van onafhankelijke (EETS-) aanbieders belemmert, zoals in de onderzochte landen het geval is?

In het komende jaar wordt o.a. een marktverkenning uitgevoerd om te bezien welke diensten bij EETS-aanbieders kunnen worden belegd en welke voorwaarden daaraan verbonden zijn. Op basis daarvan wordt ook de nationale dienstverlener gedefinieerd. Daarbij is het streven om het speelveld van EETS-aanbieders zo min mogelijk te laten belemmeren door een nationale dienstverlener. Waar mogelijk wordt daarbij gebruik gemaakt van buitenlandse kennis en ervaringen.

228

Is er op dit moment voldoende specialistische kennis hierover in huis bij de overheid? Zo ja, hoeveel fte? Zo nee, bent u bereid deze specialistische kennis in huis te halen, voor hoeveel fte en tegen welke kosten?

Er is de afgelopen jaren al veel relevante kennis opgebouwd bij onder andere de voorbereiding van de tijdelijke tolheffing. Het afgelopen jaar is de kennisopbouw geïntensiveerd bij de uitwerking van vrachtwagenheffing. Het is de bedoeling deze kennisopbouw binnen het programma vrachtwagenheffing de komende jaren verder uit te bouwen en te borgen bij de uitvoerende publieke organisaties. Dat is een continu aandachtspunt op basis van in het buitenland geleerde lessen.

229

Bent u bereid, gezien de goede voorbeelden uit landen om ons heen, met uw collega-ministers in het buitenland het gesprek aan te gaan om tot een optimaal werkende variant van de vrachtwagenheffing te komen? Zo nee, waarom niet?

Ik ben daar zeker toe bereid, want met uw Kamer werk ik toe naar een optimaal werkende vrachtwagenheffing. Ik heb dit reeds gedaan in november bij de Vlaams-Nederlandse top.

230

Kunt u uitgebreid toelichten hoe u verwacht met de verzamelde data om te gaan en hoe deze worden verwerkt in het kader van de Algemene Verordening Gegevensbescherming?

Bij de uitvoering van de vrachtwagenheffing zullen gegevens worden verwerkt, zowel door overheidsinstanties als door private partijen die een rol hebben in de gegevenszameling en -verwerking in de keten. Uitgangspunt hierbij is dat de voorgenomen gegevensverwerkingen noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de heffing, met inachtneming van de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit. Dat betekent dat de verwerking van persoonsgegevens in het kader van de heffing zoveel mogelijk zal worden geminimaliseerd. En daar waar wel persoonsgegevens worden verwerkt, gebeurt dit zorgvuldig en worden de gegevens zo kort mogelijk bewaard. Daarnaast moet de vrachtwagenheffing voldoen aan de wettelijke eisen die de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en de Uitvoeringswet AVG hieraan stellen. In verband hiermee worden periodiek zogenaamde Privacy Impact Assessments (PIA's) uitgevoerd. De PIA bij het beleidskader heeft u reeds ontvangen (bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 272). Door het uitvoeren van een PIA wordt de bescherming van persoonsgegevens op een gestructureerde

manier onderdeel van de belangenafweging en de besluitvorming. In het wetsvoorstel vrachtwagenheffing wordt een grondslag voor de gegevensverwerking opgenomen. Bij het wetsvoorstel zal een geactualiseerde versie van de PIA worden opgesteld.

De door de on-board unit geregistreeerde locatie- en verplaatsingsgegevens worden beheerd door de dienst aanbieder en worden in principe alleen gebruikt voor de facturering van het aantal verreden kilometers. Tussen klant en dienst aanbieder kunnen ook andere afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld om de gegevens ook in te zetten voor fleet management. Daarnaast zal de dienst aanbieder over het algemeen (persoons)gegevens verwerken voor het uitvoeren van reguliere processen in de vrachtwagenheffing, zoals facturatie en inning. De bescherming van deze gegevens valt onder verantwoordelijkheid van de dienst aanbieder. De overheid zal randvoorwaarden stellen zodat de dienst aanbieder zich houdt aan de algemene vereisten voor gegevensbescherming (zoals de AVG) en -beveiliging.

De overheid heeft geen directe inzage in de verplaatsingsgegevens; wel kan de overheid steekproeven doen om te controleren of de dienst aanbieder het juiste bedrag berekent en afstort. Daarbij is niet van belang wie de eigenaar of bestuurder van het voertuig is; de persoonsgegevens van de bestuurder worden niet opgenomen in de on-board unit.

Verplaatsings- en gebruiksgegevens zullen ontdaan van privacygevoelige informatie, beschikbaar worden gesteld aan de overheid. De ter beschikking gestelde gegevens zijn volledig geanonimiseerd zijn op geen enkele wijze herleidbaar tot een persoon. Deze gegevens kunnen worden benut voor beleidsdoeleinden. De gegevens dragen bijvoorbeeld bij aan de kwaliteit en effectiviteit van verkeersmanagement, verkeersinformatie en bieden de kans om verkeersmodellen verder te optimaliseren, maar ook om toename van sluipverkeer op niet-beprijste wegen te signaleren. Gegevens die door de overheid langs de wegwijk worden verzameld ten behoeve van handhaving zullen, indien er geen sprake is van een overtreding, zo spoedig mogelijk worden verwijderd. Alleen als er sprake is van een overtreding zullen NAW-gegevens van de eigenaar van een voertuig worden opgevraagd, zodat een boete kan worden verstuurd. In alle gevallen geldt dat eventuele personen op afbeeldingen van passerende voertuigen direct nadat de foto genomen is onherstelbaar onherkenbaar worden gemaakt.

231

Hoe gaat u erop toezien dat het contract met de nationale dienst aanbieder zo wordt ingericht dat deze de markt van EETS-aanbieders niet verstoort?

In het komende jaar wordt o.a. een marktverkenning uitgevoerd om te bezien welke diensten bij EETS-aanbieders kunnen worden belegd en welke voorwaarden daaraan verbonden zijn. Op basis daarvan wordt ook de nationale dienst aanbieder gedefinieerd. Daarbij is het de bedoeling het speelveld van EETS-aanbieders zo min mogelijk te laten belemmeren door een nationale dienst aanbieder. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van buitenlandse kennis en ervaringen.

232

Welke internationale afspraken zijn nog nodig om ervoor te zorgen dat de uitwisseling van gegevens van buitenlandse kentekenhouders met buitenlandse instanties daadwerkelijk kan plaatsvinden? Zijn deze afspraken op tijd van kracht?

De nieuwe EETS-richtlijn, die naar verwachting voorjaar 2019 in werking zal treden, maakt het mogelijk dat RDW de benodigde gegevens van buitenlandse kentekenhouders kan opvragen. 30 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn moet die in de nationale regelgeving zijn

geïmplementeerd en dat is nog ruim voor de start van de vrachtwagenheffing. Voor de gegevensuitwisseling wordt gebruik gemaakt van het EUCARIS-systeem, dat nu al in werking is voor bijvoorbeeld snelheids-overtredingen. Hierdoor is het vanaf de start van de vrachtwagenheffing mogelijk om boetes op te sturen naar buitenlandse kentekenhouders.