

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 368

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 november 2022

Op 14 maart jongstleden is het wetsvoorstel vrachtwagenheffing in een wetgevingsoverleg in uw Kamer besproken.¹Tijdens dit overleg is op verzoek van het lid Van Ginneken toegezegd dat uw Kamer halfjaarlijks een voortgangsbrief ontvangt over onder andere de planning, financiën en risico's met betrekking tot de invoering van de vrachtwagenheffing.

Opzet voortgangsbrief

Met deze eerste halfjaarlijkse voortgangsbrief informeer ik de Kamer graag over de stand van zaken van het programma op 1 oktober 2022. Deze datum dient als standlijn voor de volgende voortgangsbrieven, waarvan de eerstvolgende in het voorjaar 2023 (peildatum 1 april 2023) verschijnt. Daarnaast gaat deze brief specifiek in op de uitkomsten van twee onderzoeken – de publieke-private comparator en de second opinion op de kostenraming – die aan de Kamer zijn toegezegd en de opvolging van een aantal moties die zijn aangenomen naar aanleiding van het hiervoor genoemde wetgevingsoverleg.

Vrachtwagenheffing op hoofdlijnen

De invoering van de vrachtwagenheffing heeft twee doelen. Ten eerste het laten betalen van binnen- en buitenlands vrachtverkeer 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. Het tweede doel is het innoveren en verduurzamen van de Nederlandse vervoerssector. Hiervoor worden de inkomsten van de vrachtwagenheffing teruggesluisd naar de sector door, naast verlaging van de motorrijtuigenbelasting op vrachtauto's, gelden aan te wenden voor innovatie en verduurzaming. In deze voortgangsbrief wordt de Kamer geïnformeerd over de realisatie van beide doelen.

¹ Kamerstuk 35 910, nr. 21.

De aanpak van het programma is gericht op een tijdige start van de vrachtwagenheffing binnen de geraamde kosten, met een goed werkend heffingsstelsel en een gelijktijdige start van de «terugsluis» gericht op verduurzaming en innovatie van de vervoerssector.

Voortgang vrachtwagenheffing: planning, financiën en risico's

Planning

Op 22 maart 2022 is het wetsvoorstel vrachtwagenheffing door de Tweede Kamer aangenomen (Handelingen II 2021/22, nr. 62, item 9) en op 12 juli door de Eerste Kamer (Handelingen I 2021/22, nr. 38, item 6). In april 2021 is de Tweede Kamer geïnformeerd dat de start van de vrachtwagenheffing op basis van de inzichten op dat moment circa vier jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel kan plaatsvinden.² Op basis van de huidige inzichten wordt dat nog steeds realistisch geacht. Dit betekent dat de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 start.

Met de wettelijke verankering van de vrachtwagenheffing is de weg vrij gemaakt voor het daadwerkelijk realiseren van het heffingsstelsel. De komende periode richten lenW en de uitvoeringsorganisaties (RDW, CJIB, RWS, ILT) zich op de start van de realisatie van het heffingsstelsel en het op de markt brengen van de aanbestedingen. De RDW stelt, als centrale uitvoeringsorganisatie voor de vrachtwagenheffing, hiervoor een plan op. Verder is recent de BIT-toets gestart. Het Adviescollege ICT-toetsing oordeelt daarmee over de slaagkans van het programma.

Parallel aan de voorbereiding van de realisatie van de vrachtwagenheffing wordt, in overleg met de vervoerssector, de terugsluis uitgewerkt. Daarbij wordt duidelijk hoe de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing worden ingezet voor het innoveren en verduurzamen van het wegvervoer.

In september 2021 hebben de vervoerspartijen Evofenedex, Transport & Logistiek Nederland (TLN), VERN en de Minister van lenW een bestuurs-overeenkomst over de terugsluis gesloten.³ Hierin zijn afspraken gemaakt over de totstandkoming van het meerjarenprogramma voor de besteding van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing. Daarbij hebben deze partijen gezamenlijk geconcludeerd dat verduurzaming van de logistieke sector en stimulering van de innovatiekracht van Nederland een maatschappelijk breed onderschreven doel is. Hiertoe zijn drie bestedings-richtingen voor de terugsluis overeengekomen. Dit betreft ten eerste de versnelde transitie naar emissieloos vrachtvervoer, in de vorm van batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch aangedreven vrachtwagens, ten tweede het (tijdelijk) gebruikmaken van hernieuwbare brandstoffen en ten derde de optimalisatie van de logistieke keten, die bijdraagt aan een vermindering van het aantal gereden voertuigkilometers.

Op grond van de gemaakte afspraken is de afgelopen maanden rond deze thema's in werkgroepen gezamenlijk gewerkt aan het opstellen van werkplannen per spoor, in de vorm van roadmaps. Deze roadmaps worden momenteel samengevoegd tot een geïntegreerde roadmap «Naar een emissieloze en innovatieve vervoerssector». Met deze roadmap wordt beoogd de basis te leggen van het meerjarenprogramma. Zodra het ontwerp van het meerjarenprogramma voldoende is geconcretiseerd, wordt dit voorgelegd aan de betrokken vervoerspartijen en andere stakeholders. Na afronding van de inspraak wordt het meerjarenprogramma door de Minister van lenW vastgesteld. Hierbij geldt dat de

² Kamerstuk 31 305, nr. 327.

³ Stcrt. 2021, nr. 41566.

daadwerkelijke omvang van het maatregelenpakket in het meerjarenprogramma afhankelijk is van de verwerking van de definitieve raming van de terugsluis in de begroting.

Financiën

Vorig jaar is de Kamer geïnformeerd over de kosten van de vrachtwagenheffing.⁴ Hierbij is aangegeven dat de raming van de invoeringskosten op € 400 miljoen uitkomt en de jaarlijkse exploitatiekosten naar verwachting € 100 tot € 125 miljoen bedragen. Dit betrof een opwaartse bijstelling van de raming van de invoeringskosten, die in de Ontwerpbegroting 2023 is geëffectueerd. De invoeringskosten worden voorgefinancierd vanuit het Mobiliteitsfonds. De huidige raming van de eenmalige invoeringskosten is ongewijzigd. Ook de raming van de exploitatiekosten blijft op basis van de huidige inzichten binnen de hiervoor genoemde bandbreedte. De uitkomsten van de second opinion op de kostenraming en de publiek-private comparator (PPC) bevestigen dat de vrachtwagenheffing naar verwachting gerealiseerd kan worden binnen deze ramingen en benoemen kansen om het stelsel verder te optimaliseren. De uitkomsten van de onderzoeken zijn verderop in deze brief nader toegelicht.

Risico's

Bij een groot en complex programma als vrachtwagenheffing wordt risicomanagement ingezet om risico's te analyseren en te beheersen. Daarbij hoort het treffen van beheersmaatregelen en het monitoren van de uitvoering.

Het tijdig starten met de realisatiefase is een belangrijke, urgente uitdaging voor het programma. Hiervoor zijn een robuuste organisatie, stabiele scope en afspraken met uitvoeringsorganisaties over de opdracht belangrijke randvoorwaarden. Er wordt gebruikt gemaakt van de ervaringen met het project Tijdelijke Tolheffing, waarvan de realisatie gaande is. Dit project werkt met dezelfde uitvoeringsorganisaties en kent een vergelijkbare opzet.

Daarnaast is een geslaagde aanbesteding van de hoofddienstaanbieder (HDA) van belang voor het binnen de planning en raming realiseren van de vrachtwagenheffing. In het wetgevingsoverleg in maart jl. is de toezegging gedaan aan het lid Alkaya om uw Kamer voor het einde van 2022 te informeren over eventuele risico's en zorgen met betrekking tot de hoofddienstaanbieder.⁵

De ambitie is om voor de inning van de vrachtwagenheffing zoveel mogelijk gebruik te maken van zogenoemde EETS-aanbieders. Dit zijn dienstverleners die aan houders van vrachtwagens toldiensten voor meerdere lidstaten van de Europese Unie aanbieden. Naast de EETS-aanbieders is ook een hoofddienstaanbieder (HDA) voorzien. Deze is nodig om te verzekeren dat houders van vrachtwagens die – om uiteenlopende redenen – geen dienstverleningsovereenkomst met een EETS-aanbieder kunnen of willen sluiten, ook de mogelijkheid hebben om aan hun verplichtingen te voldoen. Het gaat dan bijvoorbeeld om houders die slechts af en toe een vrachtwagen gebruiken of om niet-kredietwaardige houders. De HDA moet met elke houder van een vrachtwagen die daarom verzoekt een dienstverleningsovereenkomst sluiten en deze voorzien van de benodigde boordapparatuur. Voor het inrichten van de HDA maakt het programma gebruik van de ervaringen uit

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 333.

⁵ Kamerstuk 35 910, nr. 21.

het buitenland. Verder zijn de technische oplossingen die worden toegepast bij de realisatie en exploitatie van het heffingssysteem voor de vrachtwagenheffing gebaseerd op Europese interoperabiliteitsstandaarden en ISO-standaarden voor elektronische tolheffingssystemen.

In de aanpak van de (voorbereiding van de) aanbesteding van de HDA zijn enkele maatregelen getroffen om risico's te beheersen. Als eerste met betrekking tot de boordapparatuur. Het is belangrijk dat een goede inschatting wordt gemaakt van de benodigde boordapparatuur, zodat er niet teveel of te weinig apparatuur in omloop is. Daarnaast is het belangrijk dat het voor gebruikers eenvoudig wordt om de benodigde apparatuur te verkrijgen. De risico's die hiermee samenhangen hebben bijzondere aandacht in de voorbereiding van de aanbesteding. Een ander risico is gelegen in het functioneren van de partij die de rol van hoofddienstaanbieder gaat vervullen. Het is van belang dat deze voor een kwalitatief goede dienstverlening naar de gebruikers zorgt en financieel voldoende robuust is, ook op de lange termijn. Belangrijk is dat de continuïteit van de dienstverlening wordt gegarandeerd. Daarom zullen hier in de aanbesteding eisen aan worden gesteld. Tot slot zijn de risico's die samenhangen met security en privacy (informatiebeveiliging en bescherming van persoonsgegevens) van een zodanig belang dat deze apart in beeld zijn gebracht door middel van een Security impact assessment (SIA)⁶ en een Privacy impact assessment (PIA)⁷. De maatregelen die volgen uit deze analyses worden vertaald naar eisen in het contract.

Publiek-private comparator en second opinion op de kostenraming

Het is van belang dat de vrachtwagenheffing op een kostenefficiënte en effectieve manier wordt uitgevoerd. Op 15 september 2021 is uw Kamer geïnformeerd over het actuele beeld van de kosten voor de invoering van de vrachtwagenheffing van circa € 400 miljoen.⁸ Zoals toegezegd in deze Kamerbrief heeft het ministerie een publiek-private comparator (PPC) en een second opinion op de kostenraming laten uitvoeren. Beide onderzoeken zijn afgerond. De eindrapporten zijn bijgevoegd bij deze brief. Hieronder worden de belangrijkste conclusies op hoofdlijnen toegelicht.

Publiek-private comparator (PPC)

De PPC is uitgevoerd om te bepalen of de gekozen uitvoeringsvariant aansluit op de ambitie om de systeemkosten laag te houden. In 2021 is de Kamer geïnformeerd over de taakverdeling tussen de publieke uitvoeringsorganisaties, waarbij is aangegeven dat de uitvoeringstaken bij de Dienst Wegverkeer (RDW) worden geconcentreerd en dat de gedachte is dat RDW een deel van de ICT-voorzieningen zelf realiseert.⁹ Zowel in de realisatie- als in de exploitatie van de vrachtwagenheffing is tevens een belangrijke inzet van marktpartijen voorzien.

In de PPC zijn vijf uitvoeringsvarianten geanalyseerd met verschillende in- en uitbestedingskeuzes. De varianten verschillen in de mate waarin taken met bijbehorende risico's in de realisatie en exploitatie van de benodigde systemen en diensten zijn toebedeeld aan publieke of private organisaties. De onderzoekers benadrukken in het rapport dat de PPC richting geeft aan

⁶ De SIA is vanwege de aard van dit document niet openbaar.

⁷ Rapport «Vrachtwagenheffing Nederland – Privacy impact assessment» (www.vrachtwagenheffing.nl).

⁸ Kamerstuk 31 305, nr. 333.

⁹ Kamerstuk 31 305, nr. 333.

de wijze waarop scope, taken en bijbehorende risico's verdeeld kunnen worden, maar dat bij de definitieve afweging ook andere argumenten en afwegingen een rol spelen die geen onderdeel zijn van de voorgeschreven werkwijze voor een PPC.

De PPC onderschrijft de keuze van het programma voor de rol van de RDW als centrale uitvoerder. Dit leidt tot de beste beheersing van het ontwerp en de koppelvlakken tussen de betrokken publieke en private organisaties. Ook zorgt deze keuze voor de opbouw van de benodigde kennis van het systeem en van de processen die onder publieke verantwoordelijkheid worden uitgevoerd.

De onderzoekers geven in hun advies aan dat een grotere rol voor de markt dan nu voorzien door het programma mogelijk beter aansluit bij de ambitie om de systeemkosten laag te houden. De onderzoekers adviseren om de verantwoordelijkheid voor de systeemrealisatie en -integratie, en daarmee de oplevering van een werkend systeem, bij één leverancier te beleggen (in het rapport de publiek-private variant genoemd). In die aanpak zou de RDW als centrale uitvoerder de vraagspecificatie opstellen, waarna de realisatieactiviteiten in één overeenkomst belegd zouden worden bij een private partij. Op basis van ervaringen in het buitenland verwachten de onderzoekers dat de markt beter in staat is om de realisatierisico's te beheersen dan de publieke uitvoeringsorganisaties. Deze variant heeft ook een financiële meerwaarde ten opzichte van de aanpak van het programma, maar deze is beperkt van omvang (0,2 tot 2,8% van de totale realisatie- en exploitatiekosten).

Second opinion kostenraming

De second opinion is in opdracht van lenW uitgevoerd vanwege het grote verschil tussen de raming uit 2021 en de eerdere raming die gehanteerd is bij het beleidskader in de beginfase van het programma vrachtwagenheffing (2018). In deze second opinion is de realiteit en plausibiliteit van de opbouw en raming van de invoeringskosten, de exploitatiekosten en de risicoreserveringen getoetst. Daarbij is het voorlopig ontwerp voor de vrachtwagenheffing uit 2021 als uitgangspunt genomen.

Voor het uitvoeren van de second opinion is door de onderzoekers een onafhankelijke schaduwraming opgesteld van de invoeringskosten, de exploitatiekosten en de risicoreserveringen. Deze raming is gebaseerd op een door de onderzoekers opgesteld schaduwontwerp met gelijke scope en te bereiken doelstellingen als het voorlopig ontwerp en is afgeleid van best practices, prijsontwikkelingen en ervaringen uit grotendeels vergelijkbare Europese projecten.

De onderzoekers concluderen op basis van deze schaduwraming dat het plausibel en realistisch is om de vrachtwagenheffing binnen het door lenW geraamde bedrag uit 2021 te realiseren en te exploiteren. Daarbij geldt dat de schaduwraming uitgaat van een aantal andere keuzes dan in het ontwerp en de inkoopstrategie van lenW zijn gehanteerd. De onderzoekers geven aan dat het schaduwontwerp, ten opzichte van de raming behorend bij het voorlopig ontwerp uit 2021, strategische keuzes bevat die tot lagere kosten leiden en dat hierbij de risico's beter zijn ingeschat.

De onderzoekers adviseren om de gemaakte inrichtingskeuzes in het ontwerp en de inkoopstrategie bij de start van de realisatie met de betrokken uitvoeringsorganisaties te analyseren en te optimaliseren. Ook adviseren de onderzoekers het risicodossier en de raming regelmatig te actualiseren en te gebruiken als beheersinstrument.

Appreciatie van de onderzoeken en vervolgaanpak

De inrichtingskeuzes die tijdens de beleidsfase zijn gemaakt¹⁰, bestrijken een groter gebied van argumenten en afwegingen dan de PPC. Dit geldt in belangrijke mate ook voor de beoordeling van de adviezen uit de second opinion op de kostenraming. De uitkomsten worden door lenW daarom in die bredere context gewogen; naast kostenefficiëntie gaat het bijvoorbeeld om betrouwbaarheid, flexibiliteit, beheersbaarheid en continuïteit.

De PPC en second opinion op de kostenraming tonen mogelijkheden om, met inzet van marktpartijen, de kosten en risico's van zowel de realisatie als de exploitatie van het heffingsstelsel te beheersen. Dit beeld sluit aan bij de stappen van lenW en de betrokken uitvoeringsorganisaties in de afgelopen periode, die hebben geleid tot een definitief ontwerp.

In de komende maanden zal lenW met de uitvoeringsorganisaties verkennen welke verdere optimalisaties doorgevoerd kunnen worden, waaronder het benutten van marktkennis voor systeemintegratie. Dit wordt betrokken bij de herijking van de raming op basis van het definitief ontwerp. In 2023 zal ik de Kamer informeren over de resultaten hiervan en de bijdrage aan een kostenefficiënte uitvoering van de vrachtwagenheffing. Mochten de resultaten aanleiding geven tot een bijstelling van de raming van de invoeringskosten dan wordt bezien hoe dit bij een volgend begrotingsmoment wordt ingepast.

Opmenging moties wetgevingsoverleg

Naar aanleiding van het wetgevingsoverleg op 14 maart 2022 zijn verschillende moties aangenomen. Hieronder volgt de stand van zaken van een aantal van deze moties.

Elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur

In het wetgevingsoverleg heeft uw Kamer in een motie van de leden Koerhuis en Van Ginneken¹¹ verzocht om in kaart te brengen in hoeverre er vanaf 2030 voldoende elektrische vrachtwagens en laadinfrastructuur zijn voor transport- en logistieke bedrijven voor de bevoorrading van zero-emissiezones, en om de Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling van lenW dit najaar te informeren.

De Kamer is in oktober 2021 door de Staatssecretaris van lenW bij de beantwoording van het schriftelijk overleg zero-emissie stadslogistiek geïnformeerd over een onderzoek dat uitgevoerd is door Panteia.¹² Hieruit blijkt dat in het jaar 2030 ca. 12.000 emissieloze vrachtwagens noodzakelijk zijn voor de invoering van zero-emissiezones in dertig tot veertig gemeenten in Nederland. In het Beleidsprogramma lenW is de ambitie uitgesproken dat er – als bijdrage aan de klimaatopgave – in 2030 tenminste 16.000 emissieloze vrachtwagens zijn. Daarbij geldt als ijkpunt dat er in 2025 1.000 emissieloze vrachtwagens zijn.

Op dit moment zijn er 278 emissieloze vrachtwagens geregistreerd bij de RDW¹³. Eerder dit jaar is voor 463 emissieloze vrachtwagens subsidie aangevraagd waarvan er 371 zijn verstrekt, die binnenkort ook ingezet kunnen worden. Daarmee is een goede start gemaakt om in 2030 over

¹⁰ Kamerstuk 31 305, nr. 269.

¹¹ Kamerstuk 35 910, nr. 13.

¹² Bijlage bij Kamerstuk 31 209, nr. 233.

¹³ Rapport «Electric Vehicles Statistics in the Netherlands, Netherlands Enterprise Agency», augustus 2022 (RVO.nl).

voldoende emissieloze vrachtwagens te kunnen beschikken om de zero-emissiezones te bevoorraden. Het is echter van belang dat we de komende jaren op koers blijven, de vinger aan de pols houden en waar nodig tijdig passende maatregelen nemen. Hierover zijn met de logistieke sector afspraken gemaakt in het kader van de Uitvoerings-agenda Stadslogistiek. Als uitvloeisel van deze afspraken heeft u op 22 maart van dit jaar de voortgangsbrief Duurzame Mobiliteit met als bijlage het Trendrapport Logistieke Voertuigen ontvangen¹⁴.

Om voldoende aanbod van emissieloze vrachtwagens te realiseren spant het kabinet zich internationaal in, onder andere door te pleiten voor ambitieuze Europese CO₂-normen voor vrachtwagens, waardoor steeds meer voertuigproducenten emissievrije voertuigen op de markt zullen gaan brengen. Ook heeft Nederland het initiatief genomen voor de «*Global Memorandum of Understanding (MoU) on zero emission medium and heavy duty vehicles*» om de vraag naar emissieloze vrachtwagens aan te jagen.

Daarnaast spant het kabinet zich ervoor in dat de aanschaf en het gebruik van een emissieloze vrachtwagen aantrekkelijk is voor een ondernemer en beter kan concurreren met een vrachtwagen met verbrandingsmotor, onder andere door de Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET). Hiermee kunnen ondernemers sinds dit jaar subsidie krijgen op de aanschaf van een emissieloze vrachtwagen. De verwachting is dat vanaf 2026 de netto-opbrengsten van de vrachtwagen-heffing aangewend kunnen worden voor de verduurzaming van het vrachtvervoer. Met deze terugsluis komt naar verwachting circa € 250 miljoen per jaar beschikbaar voor het verduurzamen en innoveren van het vrachtvervoer. Voorts zal bij de implementatie van de herziene Eurovignetrichtlijn het tarief van de vrachtwagen-heffing worden gebaseerd op CO₂-emissies van voertuigen. Emissieloze voertuigen krijgen een korting van 50% tot 75% op het tarief van reguliere dieselvrachtwagens.¹⁵

Hiermee concludeer ik dat er tot 2030 voldoende middelen beschikbaar zijn voor het stimuleren van de aanschaf van emissieloze vrachtwagens, zodat er vanaf 2030 voldoende emissieloze vrachtwagens voor transport- en logistieke bedrijven voor de bevoorrading van zero-emissiezones zijn. Daarnaast bieden alle grote voertuigfabrikanten inmiddels één of meerdere batterij-elektrische voertuigen aan. Dit aanbod neemt in de aankomende jaren verder toe. Bovendien is Noordwest-Europa en dus ook Nederland vanwege de hoge ZE-ambities een aantrekkelijke markt voor voertuigfabrikanten. Nederland zal echter wel energie moeten blijven steken in het bewaken van deze aantrekkingskracht voor fabrikanten om voertuigen op de markt te brengen.

Hoeveel laadinfrastructuur vanaf 2030 exact nodig is voor het laden van batterij-elektrische vrachtwagens is op dit moment niet te zeggen. Dit hangt onder andere af van de verhouding tussen publiek en privaat laden van vrachtvoertuigen, de vermogens waarmee zal worden geladen, maar bijvoorbeeld ook van het feit in hoeverre laadpunten door voertuigen gedeeld zullen gaan worden. Wat echter belangrijk is, is dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur gelijke tred blijft houden met het groeiende aantal batterij-elektrische vrachtwagens op de Nederlandse wegen. Om die reden is er binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) een aparte werkgroep logistiek ingesteld. Binnen de werkgroep werken branchevertegenwoordigers, netbeheerders, overheden en andere stakeholders samen om ervoor te zorgen dat er op

¹⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 1004.

¹⁵ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 109.

tijd voldoende, private en publieke, logistieke laadinfrastructuur kan worden gerealiseerd voor onder andere de bevoorrading van zero-emissiezones. Aanvullend daarop werkt lenW samen met Rijkswaterstaat aan de uitvoering van een pilotprogramma voor heavy duty laadpleinen. De realisatiefase van dit programma start in de loop van 2023. Ook werkt lenW samen met andere partijen aan de vormgeving van een landelijk basisnetwerk voor publieke logistieke laadinfrastructuur. Van dit project is de kwartiermakersfase onlangs afgerond.

De Kamer heeft de regering in de motie van de leden Grinwis en Van Ginneken¹⁶ verzocht om zorg te dragen voor een aanpak voor en proactieve planning van laadlocaties voor vrachtwagens, waaronder op verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet en bij distributiecentra en om hierbij netbeheerders te betrekken. lenW beoogt de totstandkoming van een weloverwogen basisnetwerk van laad- en tankpunten verspreid door heel Nederland. Daarbij zal specifiek aandacht uit gaan naar laadinfrastructuur voor de bevoorrading van de zero-emissiezones.

Ik heb vertrouwen dat er voldoende initiatieven lopen. Hoe die initiatieven zich in de praktijk zullen ontwikkelen en of er daarmee vanaf 2030 voldoende laadinfrastructuur beschikbaar is voor transport- en logistieke bedrijven voor de bevoorrading van zero-emissiezones, is op dit moment niet te zeggen. Dit zal in de komende tijd nader worden uitgewerkt. De Kamer wordt hierover nog voor het einde van het jaar in een aparte brief nader geïnformeerd door de Staatssecretaris van lenW.

Gebruik van dezelfde tolsystemen als in Duitsland en België

De Kamer heeft door middel van de motie van het lid Koerhuis¹⁷ de regering verzocht om de systeemkosten van de vrachtwagenheffing zo laag mogelijk te houden en om daarom dezelfde boordapparatuur en wegkantsystemen als onze buurlanden Duitsland en België te gebruiken.

Zoals ook eerder in deze brief aangegeven is de aanpak van het programma gericht op een kostenefficiënte en effectieve uitvoering van de vrachtwagen-heffing. Ik kan de Kamer informeren dat de technische oplossingen die worden toegepast bij de realisatie en exploitatie van het heffingssysteem vrachtwagenheffing zijn gebaseerd op Europese interoperabiliteitsstandaarden voor elektronische tolheffingssystemen (EETS-richtlijn 2019/520/EG), ISO standaarden voor informatie-uitwisseling (ISO 12855:2016), systeemarchitectuur (ISO 17573) en communicatie met en door boordapparatuur via mobiele, satelliet- en waarnemingsapparatuur (ISO 12813:2019 en ISO 14906:2018). Het gebruik van internationale standaarden en oplossingen draagt bij aan een kosteneffectieve en betrouwbare uitvoering van de vrachtwagenheffing.

De toepassing van richtlijnen en standaarden maakt het straks mogelijk dat een gebruiker met één contract en één boordapparaat van een EETS-geaccrediteerde dienst aanbieder, gebruik kan maken van meerdere tolgebieden in verschillende landen. Verschillende EETS-aanbieders zijn geaccrediteerd voor zowel de Duitse Lkw-Maut als de Belgische vrachtwagenheffing en zullen naar verwachting ook de Nederlandse vrachtwagenheffing gaan toevoegen aan hun dienstenpakket. Dit betekent dat voor de vrachtwagenheffing in Nederland dezelfde boordapparatuur gebruikt kan worden. Wel is het zo dat op grond van de EETS-richtlijn gebruikers die alleen een contract hebben bij de Nederlandse hoofddienst aanbieder de

¹⁶ Kamerstuk 35 910, nr. 20.

¹⁷ Kamerstuk 35 910, nr. 12.

verstekte apparatuur slechts kunnen gebruiken in het Nederlandse tolgebied.

Monitoring uitwijk vrachtwagens en afstemming decentrale overheden

Naar aanleiding van de zorg van de decentrale overheden over eventuele uitwijk van vrachtverkeer naar het onderliggend wegennet als gevolg van de invoering van de vrachtwagenheffing en de motie van het lid Grinwis c.s.¹⁸ en de motie van de leden Koerhuis en Van der Molen¹⁹, zoals ingediend tijdens het wetgevingsoverleg, is onderzoek uitgevoerd.²⁰ Met de keuze van het heffingsnetwerk, zoals opgenomen in de wet vrachtwagenheffing, wordt uitwijk zoveel mogelijk voorkomen. Er blijft echter een mogelijkheid dat vrachtverkeer onverhoopt toch gaat uitwijken. Daartoe is nu alvast onderzocht welke beheersmaatregelen in dat geval genomen kunnen worden. Voor de inventarisatie naar maatregelen heeft het onderzoeksbureau provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en vertegenwoordigers van het Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en Unie van Waterschappen (UvW) betrokken. In het onderzoek zijn acht maatregelen als kansrijk beoordeeld. Deze lopen uiteen van het geven van voorlichting tot aanpassing van het heffingsnetwerk en het treffen van verkeerskundige maatregelen.

Gebleken is dat de keuze voor het treffen van maatregelen bij uitwijkverkeer altijd maatwerk betreft. Ook moet per situatie bekeken worden welke beheersmaatregel het meest effectief is. Daarbij is het van belang om te bepalen of door de gekozen maatregel geen negatieve neveneffecten optreden en/of geen andere weggebruikers (auto-/bestemmingsverkeer) last krijgen van de maatregel. Het verschilt per maatregel wie de maatregel kan inzetten. Dit is afhankelijk van de beheerder van de weg waarop de eventuele uitwijk optreedt.

In de realisatiefase werkt IenW het plan van aanpak voor de monitoring en evaluatie van uitwijkverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing²¹ nader uit met de regionale overheden. Daarbij wordt ook het proces verder uitgewerkt om in geval van uitwijk snel om tafel te gaan en indien nodig maatregelen te treffen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

¹⁸ Kamerstuk 35 910, nr. 18.

¹⁹ Kamerstuk 35 910, nr. 14.

²⁰ Rapport «Kansrijke (tijdelijke) maatregelen bij uitwijk», 2022 (www.vrachtwagenheffing.nl).

²¹ Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 314.