Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

OPENBAAR

TER BESLISSING

Datum
410 mei 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/97663

Opgesteld door
Bevat persoonsgegevens
Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken
Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn
17 mei 2022

Bijlage(n)
3

Aan Minister
Van HBJZ

nota

Aanbieden memorie van antwoord wetsvoorstel vrachtwagenheffing

Aanleiding
De vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving van de Eerste Kamer heeft op 19 april 2022 een voorlopig verslag vastgesteld in verband met het wetsvoorstel vrachtwagenheffing. De vaste commissie heeft daarbij aangegeven de memorie van antwoord graag binnen vier weken te ontvangen. In reactie op het voorlopig verslag wordt voorgesteld de bijgevoegde memorie van antwoord in te dienen.

Geadviseerd besluit
Instemming met en ondertekening van de bijgevoegde brief aan de Eerste Kamer en de memorie van antwoord.

Instemming met openbaarmaking van de beslisnota's.

Kernpunten
Het voorlopig verslag bevat vragen van de leden van de fractie van GroenLinks en van de leden van de fractie van de PVV. De leden van de fractie van de PvdA hebben zich bij de vragen van de leden van de fractie van GroenLinks aangesloten. In totaal zijn 14 vragen gesteld. De vragen betreffen zes onderwerpen: koppeling vrachtwagenheffing met kilometerheffing personen- en bestelauto's (GroenLinks), maatschappelijk perspectief en doelmatigheid maatregelen terugsluis (GroenLinks), tariefdifferentiatie schonere voertuigen (GroenLinks), evaluatie van de wet (PVV), risico's privacy en digitale veiligheid (PVV) en draagvlak (PVV).

De beantwoording van de vragen is in lijn met het wetsvoorstel en de memorie van toelichting en de eerdere stukken, zoals kamerbrieven en de nota naar aanleiding van het verslag, alsmede met de beantwoording van vragen tijdens het wetgevingsoverleg in de Tweede Kamer.

Krachtenveld
Tweede Kamer
Het wetsvoorstel is op 22 maart 2022 aangenomen door de Tweede Kamer.
Voor hebben gestemd: SP, GroenLinks, Volt, PvdA, PvdD, Fractie Den Haan, D66, ChristenUnie, VVD, SGP, Lid Omtzigt en CDA.
Tegen hebben gestemd: DENK, JA21, BBB, PVV, FVD en Groep Van Haga.
De fractie BIJ1 en Lid Gündoğan waren niet aanwezig bij de stemmingen.

Eerste Kamer
Van de in totaal 16 fracties in de Eerste Kamer hebben alleen de fracties van GroenLinks en PVV inbreng geleverd (de fractie van de PvdA sluit zich aan bij de vragen van GroenLinks). De leden van de fractie GroenLinks geven aan het voorstel met een positieve grondhouding te bezien.

De huidige coalitie heeft geen meerderheid in de Eerste Kamer. Maar als naast de coalitiepartijen alleen al GroenLinks of PvdA voor stemmen is die meerderheid er wel (en deze partijen hebben voor gestemd in de TK). Als alle partijen die voor hebben gestemd in de TK dat ook in de EK zouden doen is er een hele ruime meerderheid (55/75).

Externe afstemming
De memorie van antwoord is afgestemd met het ministerie van Financiën. Gezien de onderwerpen van de vragen is er geen aanleiding om de memorie van antwoord af te stemmen met de beoogde uitvoeringsorganisaties.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Memorie van antwoord	
3	Aanbiedingsbrief memorie van antwoord EK	
4	Openbaarmaking beslisnota: Beslisnota NnavV en NvW Wet vrachtwagenheffing	Dit document ontbrak abusievelijk bij het aanbieden van de nota naar aanleiding van het verslag en de nota van wijziging aan de Tweede Kamer op 28 januari 2022.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Akkoord met de beantwoording. Voorafgaand aan verzending krijg ik graag eerst nog in de geplande themasessie een korte uiteenzetting van de opzet en systematiek van (het wetsvoorstel voor) de vrachtwagenheffing. In die bespreking kunnen ook de vragen worden meegenomen die ik in de concept-beantwoording heb aangegeven.

OPENBAAR

TER BESLISSING

Datum
12 januari 2022

Aan Minister
Van HBJZ

nota

Aanbieden Nota nav verslag en Nota van wijziging Wet vrachtwagenheffing

Onze referentie
IENW/BSK-2022/8862

Opgesteld door
Bevat persoonsgegevens
Hoofddirectie Bestuurlijke & Juridische Zaken
Bevat persoonsgegevens

Beslistermijn
31 januari 2022

Uiterlijk bij
Minister op 20 januari 2021

Bijlage(n)
3

Aanleiding
Door de Tweede Kamer is op 17 november 2021 een verslag uitgebracht in verband met het wetsvoorstel vrachtwagenheffing. Ten behoeve van de voortgang van het wetgevingsproces wordt in reactie op het verslag voorgesteld de bijgevoegde nota n.a.v. het verslag in te dienen en de gelegenheid te gebruiken om tevens een nota van wijziging in te dienen.

Geadviseerd besluit
Instemming met en ondertekening van de bijgevoegde brief aan de Tweede Kamer, de nota naar aanleiding van het verslag en de nota van wijziging.

Beslistermijn
Om spoedige behandeling van het wetsvoorstel mogelijk te maken, is het wenselijk de stukken zo snel mogelijk naar de Tweede Kamer te zenden.
Op 27 januari a.s. verzorgt de programmadirectie Vrachtwagenheffing voor u een briefing over de vrachtwagenheffing in het algemeen (en Tijdelijke Tolheffing) en het wetsvoorstel in het bijzonder.

Kernpunten
Het verslag bevat 230 vragen van de VVD, D66, PVV, CDA, SP, PvdA, GroenLinks, ChristenUnie, SGP en BBB. De meest relevante en in het oog springende vragen en beantwoordingslijnen zijn hieronder samengevat. Daarbij zijn telkens de desbetreffende vraagnummers vermeld (corresponderend met de nummers in de bijgevoegde nota n.a.v. het verslag). De nummers zijn uitsluitend bedoeld voor het interne werkproces en zullen vóór verzending aan de Tweede Kamer uit de nota n.a.v. het verslag worden verwijderd.

<u>Herziening Eurovignetrichtlijn – elektrische bestelwagens</u>
Oa. nrs. 46-48, 50, 51, 57-59, 64, 65, 70-73, 76, 128-131.
Meerdere fracties (GroenLinks, SGP, D66, PvdA, CDA, SP) stellen vragen over elektrische bestelwagens. Zij achten het ongewenst dat deze bestelwagens vanwege hun hogere gewicht onder de vrachtwagenheffing vallen. De SGP vraagt hierbij expliciet of dit door de herziening van de Eurovignetrichtlijn wordt opgelost. De beantwoordingslijn is dat elektrische bestelwagens met een maximale toegestane massa boven de 3.500 kg op grond van het wetsvoorstel zoals dat aan de Tweede Kamer is aangeboden onder de vrachtwagenheffing vallen, en dat dat op grond van de huidige Eurovignetrichtlijn niet anders kan.

Wel is de verwachting uitgesproken dat de aanstaande herziening van deze richtlijn een uitzondering of een korting voor zero-emissie voertuigen tot 4.250 kg mogelijk zal maken. Daarbij wordt erop gewezen dat Nederland zich daar in Europa voor heeft ingezet. In het kader van de implementatie van de herziene richtlijn zal worden bezien hoe van de nieuwe mogelijkheid gebruik wordt gemaakt. Naar verwachting wordt de herziening van de Eurovignetrichtlijn afgerond in februari 2022, waarna deze gepubliceerd wordt en de implementatietermijn gaat lopen. Dit betekent verder dat o.a. de tariefstelling van de Nederlandse vrachtwagenheffing bij de implementatie van de herziene richtlijn aangepast moeten naar op CO2-emissies gebaseerde tarieven. De verwachting is dat deze implementatiewetgeving voor de feitelijke invoering van de vrachtwagenheffing zal zijn afgerond.

<u>Voorfinancieren terugsluis</u>
Oa. nrs. 105, 106.
Meerdere fracties (SGP, PvdA, D66, GroenLinks) vragen of het mogelijk is eerder dan in 2026 te beginnen met de terugsluis. Hierdoor sluit – volgens deze partijen – de terugsluis beter aan op de verduurzamingsopgave van de transportsector. In de beantwoording is tot uitdrukking gebracht dat de middelen van de terugsluis beschikbaar komen zodra de heffing in werking is getreden, omdat vanaf dat moment de vrachtvervoersector ook daadwerkelijk meer dan nu gaat betalen voor het gebruik van de weg. Daarbij is vermeld dat het met het oog op voortvarende verduurzaming wenselijk kan zijn om reeds voor die tijd maatregelen te treffen, maar dat daarvoor dan in ieder geval alternatieve financiering zal moeten worden gevonden. Voor de lopende aanschafsubsidie voor Zero Emissie Trucks (AanZET) geldt bijvoorbeeld dat er budget is (uit het Klimaatakkoord) tot en met 2024.

<u>Brede invoer van betalen naar gebruik</u>
Oa. nrs. 3, 4, 5, 6.
De PvdA-fractie vraagt welke lessen de regering heeft geleerd van de trage implementatie van de vrachtwagenheffing en hoe deze lessen toegepast kunnen worden om vertraging te voorkomen bij implementatie van een kilometerheffing voor personenvervoer. In de beantwoording wordt vooral gewezen op het belang van draagvlak en gedegen onderzoek. Transparantie en helderheid over de te maken keuzes en over de effecten op bijvoorbeeld verkeersstromen, belastingdruk, milieu en privacy zijn daarvoor essentieel. Deze fractie vraagt ook of de regering bereid is om bij de aanbesteding van systemen een oog op de toekomst te werpen zodat kosten bespaard kunnen worden bij implementatie van een algemene kilometerheffing. De ChristenUnie-fractie vraagt zich af of het wetsvoorstel dient als eerste stap richting een bredere invoer van betalen naar gebruik, bijvoorbeeld voor personenvervoer, en vraagt in hoeverre toekomstige invoering van betalen naar gebruik meegenomen is bij dit wetsvoorstel. In de beantwoording is aangegeven dat het wetsvoorstel vrachtwagenheffing los staat van de in het coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' opgenomen invoering van Betalen naar Gebruik (BNG). De vrachtwagenheffing is een plaatsgebonden heffing voor vrachtwagens, terwijl het te introduceren systeem van BNG voor alle automobiliteit gaat gelden en niet plaatsgebonden is. Voor het invoeren van een dergelijk systeem van BNG is specifieke wetgeving noodzakelijk. Bij de aanbesteding van systemen wordt wel zo veel als mogelijk functioneel gespecificeerd om toekomstbestendige

oplossingen te verkrijgen, maar bij de uitwerking en keuzes is de toepasbaarheid voor personenauto's geen afweegcriterium.

Vertraging wetsvoorstel en invoering
Oa. nrs. 8, 9.
De ChristenUnie-fractie vraagt waarom het wetsvoorstel pas nu wordt behandeld en ook waarom de vrachtwagenheffing pas jaren later kan worden ingevoerd. In de beantwoording is het proces vanaf het regeerakkoord van Rutte III beschreven. Daarbij is ook vermeld dat het wetsvoorstel vanwege het demissionair worden van het kabinet niet meer begin 2021 is aangeboden. Naar aanleiding van de motie Hagen/Geurts is dit op 14 september 2021 alsnog gedaan. Ook is uiteengezet dat de inzet niet alleen gericht is op een vlotte implementatie, maar ook een zorgvuldige. Zo vormden de uitkomsten van het onderzoek naar verkeersveiligheid aanleiding om vervolgonderzoek te doen naar mogelijkheden om een toename van verkeersonveiligheid te voorkomen. Verder is beschreven dat de taakverdeling van de betrokken publieke uitvoeringsorganisaties (RDW, CJIB, RWS en ILT) verder is uitgewerkt, met als doel te komen tot een definitieve en gedetailleerde taakverdeling. Dat heeft geleid tot het inzicht dat voor een efficiënte uitvoering de eindverantwoordelijkheid zo veel mogelijk bij één uitvoeringsorganisatie moet worden belegd. Op basis van dit principe is de verdere inrichting en aansturing van de uitvoering met de verschillende publieke uitvoeringsorganisaties verder vormgegeven. Het zorgvuldig verwerken van deze gewijzigde aanpak heeft tijd gekost.

Heffingsnetwerk, uitwijk en verkeersveiligheid
Oa. nrs. 34-37 en 38-43, 125, 126.
Uit de vragen van meerdere fracties (PVV, CDA, SGP, ChristenUnie) blijkt dat er zorgen zijn over de wijze waarop het heffingsnetwerk tot stand is gekomen, alsmede over uitwijk en verkeersveiligheid. In de beantwoording is gepoogd die zorgen weg te nemen. Benadrukt is dat de regering zeer hecht aan het belang van een zorgvuldig gekozen heffingsnetwerk waarbij substantiële uitwijk – met alle mogelijke negatieve gevolgen van dien – wordt voorkomen. Daarna is uiteengezet dat aan het heffingsnetwerk een gedegen onderzoeks- en afwegingsproces ten grondslag ligt. Ook is uiteengezet op welke wijze monitoring van uitwijk zal plaatsvinden en welke mogelijkheden er zijn als zich toch substantiële uitwijk voor zou doen.

Afschrijvingstermijn invoeringskosten
Oa. nr. 109.
De SGP-fractie vraagt in hoeveel jaar de regering de eenmalige invoeringskosten wil terugverdienen uit de heffingsopbrengsten en of de regering bereid is hiervoor ten minste tien jaar te nemen, zodat voor 2030 zoveel mogelijk geïnvesteerd kan worden in verduurzaming van het goederenvervoer. Die vraag wordt ontkennend beantwoord. In de beantwoording is aangegeven dat het uitgangspunt is dat het gerealiseerde bedrag in de eerste vijf jaren in gelijke jaarbedragen terugbetaald wordt aan het Mobiliteitsfonds. Dit uitgangspunt is bij de berekeningen van de hoogte van de terugsluis in overleg met MINFIN gekozen. De terugbetaalperiode van vijf jaar is gekozen omdat daarmee vlot terugbetaald wordt aan het Mobiliteitsfonds, waar de middelen thuishoren. Daarnaast is er door de keuze om het te spreiden over vijf jaar, ook in de eerste jaren na invoering al sprake van een substantiële terugsluis.

Tegenvallers en terugsluis

Oa. nrs. 151, 152, 89, 90, 139, 144

De CDA-fractie vraagt hoe zal worden omgegaan met eventuele toekomstige tegenvallers in de opbrengst en of die tegenvallers wel of niet ten laste komen van de terugsluis. De D66-fractie en de VVD-fractie hebben soortgelijke vragen. In de beantwoording is aangegeven dat in de ontwerpbegroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 2025 een definitieve raming van opbrengsten en uitgaven wordt opgenomen voor de eerste 4-jarige periode na invoering (2026-2029), zoals dit op 29 oktober 2021 bij aanbieding van de ramingstoelichting ook aan de Tweede Kamer is gemeld. Op dat moment staat vast welke middelen voor de terugsluis in die vierjarige periode beschikbaar zijn, omdat eventuele meer- of minderopbrengsten van de vrachtwagenheffing in die periode ten laste komen van de algemene middelen. Tegenvallers in de opbrengsten komen dus niet ten laste van de terugsluis. De systeemkosten en de terugsluis zullen ook worden ondergebracht in de IenW begroting. Om te voorkomen dat eventuele tegenvallers in de invoerings- en exploitatiekosten van het systeem ten laste komen van de terugsluis, is een risicoreservering opgenomen in de kostenraming. Pas bij overschrijdingen boven deze reservering is sprake van een tegenvaller in de uitgaven die ten laste gaat van de terugsluis. Andersom geldt dat als de invoerings- of exploitatiekosten lager uitvallen dan verwacht, dit een meevaller voor de terugsluis oplevert. De hoogte van de risicoreservering van de invoeringskosten bedraagt ruim 20% van de invoeringskosten hetgeen voor de fase waarin het programma zich bevindt voldoende is.

Stijging raming invoeringskosten

Oa. nrs. 88, 111, 140-142, 166-169.

Meerdere fracties (D66, VVD, PVV, CDA, BBB, SGP) hebben zorgen geuit over de stijging van de invoeringskosten. In de beantwoording is uiteengezet dat in het beleidskader Vrachtwagenheffing (2018) is uitgegaan van eenmalige invoeringskosten van circa € 200 mln. en dat de huidige raming laat zien dat deze fors hoger zullen zijn: de verwachte invoeringskosten zijn op basis van de huidige raming gestegen tot circa € 400 mln., inclusief een risicoreservering. De Tweede Kamer is hierover, alsmede over de oorzaken, bij brief van 15 september 2021 geïnformeerd. Oorzaken zijn er onder meer in gelegen dat een aantal onderdelen van het systeem, die in 2018 nog niet of niet volledig waren becijferd, nauwkeuriger in beeld zijn gebracht. Ook zijn enkele nadere inrichtingskeuzes gemaakt met betrekking tot de benodigde ICT-voorzieningen. Daarnaast is tijdens de voorbereiding van de realisatie van het systeem gebleken dat een aantal kostenposten in de raming hoger uitvalt, zoals de accreditatie van EETS-aanbieders en de voorfinancieringskosten voor de hoofddienstaanbieder. Tenslotte leidt de langere looptijd tot de invoering van het systeem tot hogere kosten en is er sprake van een hogere risicoreservering doordat de risico's van de realisatie beter in kaart zijn gebracht. Op de huidige raming wordt een second opinion uitgevoerd en daarnaast zal een publiek-private comparator (PPC) worden uitgevoerd om te bepalen of de gekozen uitvoeringsvariant nog aansluit op de ambitie om de kosten laag te houden. In de beantwoording is vermeld dat de uitkomsten van deze onderzoeken naar verwachting in de eerste helft van 2022 beschikbaar zijn en dat de Kamer daarover in de loop van 2022 zal worden geïnformeerd.

Relatie stijging invoeringskosten en keuze uitvoering RDW
Oa. nrs. 111, 140, 153.
Meerdere fracties (VVD, CDA, SGP en BBB) vragen expliciet ook waarom ervoor wordt gekozen de uitvoering bij RDW neer te leggen als de eenmalige invoeringskosten hierdoor significant hoger uitvallen. In de beantwoording wordt aangegeven dat uit een analyse van PwC naar voren komt dat er vier publieke partijen zijn die naar verwachting in staat zijn om de vrachtwagenheffing uit te voeren (RDW, CJIB, ILT en RWS) en dat de rol van tolheffer bij één publieke partij zou moeten worden belegd zodat ook de verantwoordelijkheid eenduidig is belegd. In overleg met de verschillende publieke uitvoeringsorganisaties en op basis van hun uitvoeringstoetsen, is de inrichting en aansturing van de uitvoering vanuit dit uitgangspunt verder vormgegeven. In dat proces is RDW naar voren gekomen als de meest geschikte partij. Wat betreft de stijging van de invoeringskosten wordt in de beantwoording verwezen naar de brief van 15 september 2021 waarin de Kamer is geïnformeerd over het actuele beeld van de invoeringskosten. In de beantwoording wordt aangegeven dat er meerdere oorzaken zijn van de stijging van de raming. Wat de keuze voor RDW betreft wordt aangegeven dat RDW een aanvullende uitvoeringstoets heeft uitgevoerd, waarin een aantal onderdelen van het systeem, die in 2018 nog niet of nog niet volledig waren becijferd, nauwkeuriger in beeld zijn gebracht. Ook zijn een aantal andere inrichtingskeuzes gemaakt. Op basis van deze inzichten is tot de conclusie gekomen dat de raming van de invoeringskosten die in 2018 bij het beleidskader is gehanteerd te laag was.

Invoeringsdatum van de vrachtwagenheffing
Nrs. 10, 11.
De ChristenUnie-fractie is benieuwd naar de praktische uitvoerbaarheid van het voorstel, en of de in april beloofde invoering van de vrachtwagenheffing in 2027 gehaald gaat worden. In de beantwoording is aangegeven dat het wetsvoorstel door de beoogde uitvoerders RDW, CJIB, ILT en RWS is getoetst. Mede op basis van de inzichten die hieruit zijn gekomen is de taakverdeling nader vormgegeven. In afstemming met de beoogde uitvoerders wordt het heffingssysteem verder uitgewerkt. Uit de interactie met marktpartijen in 2020 en 2021 blijkt dat het uitgewerkte stelsel goed aansluit op hun werkwijze en staande praktijk in (West-)Europa. Op basis van de huidige inzichten zal de start van de vrachtwagenheffing circa vier jaar na afronding van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel kunnen plaatsvinden. In het geval de wet medio 2022 wordt aangenomen in de Eerste Kamer kan het stelsel van de vrachtwagenheffing naar verwachting in 2026 van start gaan.

Nota van wijziging
Het verslag zelf geeft geen aanleiding om het wetsvoorstel te wijzigen. In de bijgevoegde nota van wijziging worden wel enkele correcties en verduidelijkingen aangebracht in het ingediende wetsvoorstel. Zo wordt (in artikel 14) een delegatiegrondslag toegevoegd voor het stellen van regels over het kenbaar maken van het gebruik van een technisch hulpmiddel voor toezicht op de naleving. Daarbij moet concreet worden gedacht aan een verplichting voor de toezichthouder om een waarnemingsplan vast te stellen. Daarnaast wordt (in artikel 28) de Wegenwet zodanig aangepast dat de zorgplicht voor gemeentelijke wegen die in het heffingsnetwerk worden opgenomen bij de gemeente blijft, zoals de gemeente de zorgplicht voor de desbetreffende wegen op dit moment ook

Wat is een waarnemingsplan van de toezichthouder?

heeft. Deze aanpassing is nodig omdat bij het opstellen van het wetsvoorstel over het hoofd is gezien dat invoering van de heffing op gemeentelijke wegen op grond van de huidige Wegenwet tot gevolg zou hebben dat de zorgplicht voor die wegen verschuift naar het Rijk, hetgeen onwenselijk is.

Krachtenveld en afstemming
VVD, D66, PVV, CDA, SP, PvdA, ChristenUnie, Groen Links, SGP en BBB (in totaal 125 zetels) hebben inbreng geleverd. De meeste fracties geven aan enkele vragen en opmerkingen te hebben. De meest genoemde thema's betreffen de kosten, uitvoering, terugsluis, zero-emissievoertuigen, het heffingsnetwerk en de planning. PVV geeft aan kritische opmerkingen te hebben (met name lastenverzwaring), SP heeft enkele bezwaren (keuze private aanbieders toldiensten) en GroenLinks geeft aan verbeterpunten (aparte tariefcategorie voor zero-emissie voertuigen) en kritische vragen te hebben (kan implementatie naar voren gehaald worden). De tabel hieronder bevat een overzicht over welke thema's de meeste vragen zijn gesteld en door welke partijen.

De nota n.a.v. het verslag – en voor zover nodig ook de nota van wijziging – is in goed overleg met het Ministerie van Financiën en RDW opgesteld en afgestemd met ILT, CJIB en RWS.

Datum
14 december 2021

Onze referentie
IENW/BSK-2022/8862

Uiterlijk bij
Minister op 20 januari 2022

Bijlage(n)
3

Aan
Minister

Van
HBJZ

Tabel: Thema's met de meeste vragen

Thema	Gevraagd	Welke partij	Vraag-nrs
Planning	Ziet de regering mogelijkheden om de invoering te versnellen / naar voren te halen?	D66 GL	16 208
	Wat zijn de oorzaken van de vertraging en voor hoeveel vertraging heeft elk onderdeel geleid?	CU	7, 8, 9
	Wordt de planning nu wel gehaald?	CU	11
Kosten	Wat is de reden van de stijging van de invoeringskosten?	D66	88
	Waar gaan de opbrengsten van de vrachtwagenheffing naar toe en wat blijft er over voor de terugsluis?	CDA	150, 151, 152, 159
	Hoe zit het met tegenvallers? Hoe voorkomen we dit in de toekomst en dat het ten koste gaat van de terugsluis?	D66 VVD CDA	89, 90 139, 144 151, 164
	Welke mogelijkheden zijn er om invoeringskosten te beheersen of te verlagen? Hoe wordt gestuurd op kosteneffectieve manier van implementatie?	VVD PVV	141, 142, 143, 148
zie ook soortgelijke vraag bij uitvoering	Waarom wordt gekozen om de uitvoering bij de RDW neer te leggen als de eenmalige invoeringskosten hierdoor hoger uitvallen?	BBB CDA	111 153, 154
	Vindt de regering het acceptabel dat bijna de helft van de huidige belastingopbrengsten gebruikt zal gaan worden voor de exploitatiekosten van deze vrachtwagenheffing?	PVV	148
	Wat als de jaarlijkse exploitatiekosten hoger uitvallen?	CDA	164
	Wanneer komt de second opinion door een externe expert over de raming beschikbaar? Wat zijn de consequenties als uit de second opinion blijkt dat er een andere wijze van invoering nodig is?	VVD CDA	140 155

Afschrijvingstermijn invoeringskosten	Wat is de terugverdientijd? Is de regering bereid om eventuele (financiële) tegenvallers te spreiden?	D66 SGP	90 108
	Is de regering bereid hiervoor ten minste tien jaar te nemen, zodat voor 2030 zoveel mogelijk geïnvesteerd kan worden in verduurzaming van het goederenvervoer?	SGP	109
Uitvoering	Zijn partijen in staat het uit te voeren? Is er voldoende capaciteit voor o.a. handhaving en staandehouding?	VVD CDA SP D66 SGP	114 119, 120, 121 122, 123 132, 133 205
zie ook soortgelijk onderdeel bij kosten	Waarom wordt gekozen om de uitvoering bij de RDW neer te leggen als de eenmalige invoeringskosten hierdoor hoger uitvallen?	BBB VVD CDA SGP	111 134 153, 154 166 t/m 169
	Vragen over aanschaffen van boordapparatuur, voldoende beschikbaarheid, gebruik	CDA	23 t/m 29, 44, 45
	Is voor de uitvoering ook gekeken naar buurlanden?	CDA	138
Heffingsnetwerk	Waarom zijn wegen juist wel of niet toegevoegd aan het heffingsnetwerk?	CDA SGP	35 52
	Uitwijkend verkeer en toevoegen van nieuwe wegen: hoe gaat dat in zijn werk? Wat voor maatregelen zijn dan nodig?	CDA SGP CU PVV	37- 40,42,4 3,125,1 26 53 172, 174, 175 34
	Spoedprocedure versnellen	BBB	127
	Wie gaat de kosten voor de te treffen maatregelen tegen het gebruik van sluiproutes betalen?	BBB	55
	Betrokkenheid wegbeheerders bij keuze wegennet	CDA CU	36 173
Heffingssysteem	Wat zijn de belangrijkste verschillen of overeenkomsten tussen (systeem, tarief, etc) de Nederlandse systematiek en die in België en Duitsland?	SGP PvdA PVV CDA	49 69 82 136, 137, 138, 197, 198

Datum
14 december 2021

Onze referentie
IENW/BSK-2022/8862

Uiterlijk bij
Minister op 20 januari 2022

Bijlage(n)
3

Aan
Minister

Van
HBJZ

Terugsluis	Waarom worden de investeringen vanuit de 'terugsluismiddelen' niet naar voren gehaald?	SGP GL	105, 106 208
	Relatie met klimaatakkoord en effect op andere zaken (bv betalen naar gebruik).	GL PvdA CU D66 SGP	1, 100, 192, 209, 210 3 5,6 12, 13, 183, 185 107
	Vragen over de inhoud van het meerjarenprogramma. En wie er betrokken zijn bij het opstellen van het meerjarenprogramma?	D66 CDA CU	91, 92 170, 206 171, 217
Tarieven zero-emissie voertuigen	Vallen elektrische bestelbussen onder de heffing?	GL SP	46, 47 96
	Korting op de heffing?	GL	48
	Hoe zit het met de nieuwe Eurovignetrichtlijn? Is uitzondering van elektrische bestelbussen mogelijk of een hoogst mogelijk kortingstarief?	SGP D66 PvdA GL CDA	51, 76 57, 58, 59 64, 65, 130, 131 70, 72, 73 128
	Hoe zit het met de implementatie en planning van de EETS-richtlijn?	CDA	17
Gegevens-bescherming en data	Vragen over de bescherming van de privacy van de houder van de vrachtwagen	CU	178
	Inzet geanonimiseerde data voor verkeersmanagementdoeleinden	D66 CDA	177 124

Datum
14 december 2021

Onze referentie
IENW/BSK-2022/8862

Uiterlijk bij
Minister op 20 januari 2022

Bijlage(n)
3

Aan
Minister

Van
HBJZ